

a | MÁSTER
UNIVERSITARIO
EN DERECHO AMBIENTAL

Ivan Hortigüela Bolsa

EL TRÁFICO ILEGAL DE RESIDUOS PLÁSTICOS

TRABAJO DE FIN DE MASTER

Dirigido por la Dra. Maria Marquès Banqué

Tarragona

2020

Abstract

Castellano

El presente Trabajo de Final de Máster realiza un estudio a nivel jurídico del creciente fenómeno del tráfico ilegal de residuos plásticos. A través de este trabajo se expone cuál es el contexto actual de esta forma de tráfico ilegal y se analizan los aspectos de mayor interés de los instrumentos normativos internacionales, de la Unión Europea y del ordenamiento jurídico español en esta materia. En este análisis se hace especial incidencia en la relevancia penal presente y futura del tráfico ilegal de residuos plásticos, así como en el efecto que pueden causar las últimas novedades normativas en este tema.

Català

El present Treball de Final de Màster realitza un estudi a nivell jurídic del creixent fenomen del tràfic il·legal de residus plàstics. A través d'aquest treball s'exposa quin és el context actual d'aquesta forma de tràfic il·legal i s'analitzen els aspectes de més interès dels instruments normatius internacionals, de la Unió Europea i de l'ordenament jurídic espanyol en aquesta matèria. En aquest anàlisi es fa especial incidència en la rellevància penal present i futura del tràfic il·legal de residus plàstics, així com en l'efecte que poden causar les últimes novetats normatives en aquest tema.

English

This Final Master Project conducts a study at a legal level of the growing phenomenon of illegal traffic in plastic waste. Through this Project the current context of this form of illegal traffic is exposed, and the aspects of greatest interest of the International Law, the European Union and the Spanish legal system in this matter are analyzed. Special emphasis is placed on the present and future criminal relevance of the illegal traffic in plastic waste, as well as on the effect that the latest regulatory developments on this issue may cause.

Palabras clave

Residuos plásticos – Delito ambiental – Tráfico y comercio ilegal de residuos – Derecho Internacional – Convenio de Basilea – Derecho de la Unión Europea – Derecho Penal – Crimen ambiental transnacional organizado

Paraules clau

Residus plàstics – Delicte ambiental – Tràfic i comerç il·legal de residus – Dret internacional – Conveni de Basilea – Dret de la Unió Europea – Dret Penal – Crim ambiental transnacional organitzat

Key words

Plastic waste – Environmental crime – Illegal waste traffic and trade – International Law – Basel Convention – European Union Law – Criminal Law – Organised Transnational Environmental Crime

Abreviaturas y siglas

ABS: Acrilonitrilo butadieno estireno.

AELC: Asociación Europea del Libre Comercio.

CE: Constitución española.

COP: Conferencia de las Partes.

CP: Código Penal.

E-Waste: Residuos electrónicos.

EEE: Espacio Económico Europeo

EFTA: European Free Trade Area.

EUROPOL: Oficina Europea de Policía.

FEP: Perfluoroetileno/propileno.

IMPEL: European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law.

INTERPOL: Organización Internacional de la Policía Criminal

MFA: Éter tetrafluoroetileno/perfluorometilvinilo

MITECO: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Democrático.

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos.

ONG: Organizaciones no Gubernamentales.

ONU: Organización de Naciones Unidas.

OUA: Organization of Africa Unit.

PC: Policarbonatos.

PFA: Éter tetrafluoroetileno/perfluoroalquilvinilo

PET: Teraftalato de polietileno.

PNUMA: Programa de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente.

PP: Polipropileno

PPT: Polièteres.

PS: Poliestireno.

PVC: Cloruro de polivinilo.

PVDF: fluoruro de polivinilideno.

PVF: fluoruro de polivinilo.

RILO A/P: Regional Intelligence Liaison Office for the Asia/Pacific Region.

SEPA: Scottish Environment Protection Agency.

UNEP: United Nations Environment Programme.

UNODC: United Nations Office on Drugs and Crime.

Índice

Introducción	8
1.-Notas introductorias sobre el comercio y el tráfico ilegal de residuos plásticos. .	11
2.- Marco jurídico internacional del comercio de residuos plásticos	21
2.1 El Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. Contexto.	22
2.1.1. El cuerpo normativo del Convenio de Basilea. Aspectos de mayor relevancia en los movimientos transfronterizos de desechos.....	23
2.1.2.-Los residuos plásticos en el Convenio de Basilea. Últimas modificaciones del texto del Convenio.	28
2.1.3.-El tráfico ilegal de residuos plásticos en el marco del Convenio de Basilea.	33
2.2.-Otros instrumentos jurídicos internacionales con incidencia en la gestión de los residuos plásticos.	41
2.2.1.- El Convenio de Estocolmo sobre contaminantes orgánicos persistentes.....	42
2.2.2.- El Convenio de Rotterdam sobre el procedimiento de consentimiento fundamentado previo aplicable a ciertos plaguicidas y productos químicos peligrosos objeto de comercio internacional.....	45
2.2.3.- El Convenio de Bamako sobre la prohibición de la importación y el control de los movimientos transfronterizos y la gestión de los desechos peligrosos en África y el Convenio de Waigani para prohibir la importación a los países insulares del Foro de desechos peligrosos y radioactivos y controlar el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos en la región del Pacífico Sur.....	47
3.-La Unión Europea y la gestión de residuos. El rol de sus instituciones y el marco jurídico. La relevancia penal del tráfico de residuos en la Unión Europea.	53
3.1. Marco jurídico de la Unión Europea del comercio de residuos plásticos. El Reglamento (CE) N°1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de junio de relativo a los traslados de residuos.....	54
3.1.1.- El cuerpo normativo del Reglamento (CE) N° 1013/2006. Disposiciones relevantes en materia de circulación de residuos.....	54
3.1.2.-Los residuos plásticos en el Reglamento (CE) N°1013/2006.....	61
3.1.3.- El tráfico ilegal de residuos plásticos en el Reglamento (CE) N°1013/2006. ...	64
3.2. La relevancia penal del tráfico ilegal de residuos plásticos en la Unión Europea (Directiva 2008/99/CE).....	66
4. La persecución del tráfico ilegal de residuos plásticos en un contexto de criminalidad transnacional.	81
4.1.-United Nations Environment Programme (UNEP).....	82
4.2.-United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC).....	83

4.3.- LIFE SMART Waste Project.....	85
4.4.- La Organización Internacional de la Policía Criminal (INTERPOL)	87
4.5.-La Oficina Europea de Policía (EUROPOL)	90
4.6.-Organización Mundial de Aduanas	92
4.7.- European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL Network)	94
5.- Introducción al marco jurídico español del comercio de residuos plásticos.	101
5.1.-La regulación administrativa del comercio y traslado de residuos plásticos.....	101
5.2.-La relevancia penal del tráfico ilegal de residuos plásticos.	108
6.- Conclusiones.	124
Bibliografía	134
Normativa	142

Introducción

El objeto del presente trabajo es analizar el marco jurídico actual del tráfico ilegal de residuos plásticos, prestando especial atención a la relevancia penal que tienen los mismos en el presente y a la que podrán tener en un futuro próximo. El tráfico ilegal de residuos plásticos es un fenómeno que ha ganado relevancia y visibilidad estos últimos años por ser un problema que provoca grandes impactos ambientales y sociales, especialmente en los países en vías de desarrollo. Se trata de un negocio muy lucrativo, con un margen de riesgo relativamente bajo para los infractores en comparación con el beneficio a percibir y en el que acostumbran a estar involucrados múltiples sujetos de diferentes países y continentes. Es por estos motivos por los que es de interés conocer cuál es la respuesta que se le está dando a este problema desde el Derecho penal.

Para ello se expondrá brevemente cuál es el contexto actual sobre el comercio y traslado de residuos plásticos. Desde la óptica jurídica se realizará el análisis en lo que resulte de utilidad para el objeto del presente trabajo de los instrumentos normativos internacionales de referencia en este campo, haciendo especial referencia al Convenio de Basilea sobre el control de movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, a una enmienda realizada por Noruega a algunos Anexos de este Convenio y que tendrá incidencia en la cuestión de los residuos plásticos, y a otros Convenios relevantes en el tráfico ilegal de residuos plásticos.

Asimismo, también se procederá a estudiar el marco jurídico de la Unión Europea en materia de tráfico ilegal de residuos plásticos, analizando aquello que resulte de utilidad del Reglamento (CE) 1013/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos y la Directiva 2008/99/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho penal. También se analizará cuál será la influencia en estas normas de las últimas novedades a nivel internacional en materia de residuos plásticos.

Seguidamente, una vez se haya creado una visión general de cuál es la situación actual a nivel normativo en un contexto internacional y de la Unión Europea, se

procederá a exponer algunas de las acciones y proyectos más significativos a nivel comunitario e internacional contra el tráfico ilegal de residuos plásticos.

Una vez estudiados los elementos anteriores, se analizarán los delitos de residuos en el ordenamiento jurídico español (artículo 326.1 y 326.2 del Código Penal) haciendo especial referencia a los delitos vinculados a los residuos del artículo 326 del Código Penal, y cómo les influirá a estos delitos los cambios normativos a nivel internacional y de la Unión Europea.

La metodología utilizada durante este Trabajo de Final de Máster ha sido la propia de las ciencias jurídicas, a través de la búsqueda y análisis de los distintos elementos del ordenamiento jurídico (Derecho positivo, jurisprudencia y doctrina científica), identificando y analizando los aspectos relevantes para el objeto de este trabajo para llegar a unas conclusiones fundamentadas. Las fuentes de conocimiento que han constituido la base del presente Trabajo son las siguientes:

1.-Fuentes normativas: análisis del Derecho internacional y del Derecho de la Unión Europea, así como del Derecho interno.

2.-Fuentes doctrinales: estudio de la bibliografía académica existente en la materia, tanto desde la óptica del Derecho internacional y de la Unión Europea, como del Derecho interno.

3.-Fuentes documentales, incluyendo el estudio de informes de las organizaciones intergubernamentales afectadas y los documentos oficiales producidos en el ámbito de las políticas orientadas a combatir el problema de los residuos plásticos.

Asimismo, cabe precisar que a lo largo del trabajo se hace mención tanto a desechos plásticos, como a residuos plásticos. Esta dualidad terminológica se ha empleado para respetar las previsiones realizadas en diferentes instrumentos normativos, ya que algunos hacen uso del concepto de desecho, y otros del de residuo. En cualquier caso, para la lectura de este trabajo no debe pensarse en ellos como dos conceptos diferentes. La misma precisión debe aplicarse a los conceptos tráfico ilegal de residuos, tráfico ilícito y traslado ilícito. Si bien es cierto que se prefiere el primer término, en múltiples ocasiones se utilizan los dos últimos para respetar las previsiones en la normativa de este tema. Igualmente, también existen múltiples referencias al comercio ilegal de residuos plásticos debido a que esta actividad no

consiste únicamente en el movimiento de los residuos, sino que lleva aparejada un lucro para aquellos que la realizan.

Para finalizar quiero aprovechar la introducción de este trabajo para mostrar mi más sincero agradecimiento a la Dra. Maria Marquès Banqué por todo el tiempo y el esfuerzo invertido en este trabajo, así como por todo su apoyo a nivel académico y por despertar en su momento mi curiosidad hacia el Derecho Penal Ambiental. Sin lugar a dudas este trabajo habría sido irrealizable de no ser por su ayuda incansable, sus consejos y su guía en la elaboración del mismo.

1.-Notas introductorias sobre el comercio y el tráfico ilegal de residuos plásticos.

Los plásticos están en todas partes. Los encontramos en infinitud de productos: botellas de agua, mallas de fruta, teléfonos móviles, vehículos... Es difícil alzar la vista y no ver a nuestro alcance algún objeto que no tenga alguna pieza de estos materiales. La producción masiva del plástico comenzó en los años 1950, y hasta la fecha se han fabricado más de ocho mil trescientos millones de toneladas.¹

El uso que le damos a los plásticos no es temporalmente indefinido. Tarde o temprano pasan de ser productos útiles a ser deshechos, y al igual que con el resto de tipos de deshechos, los plásticos deben gestionarse para su reciclado. Por residuo o deshecho debemos entender, según el artículo 2 del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación² aquellas sustancias u objetos cuya eliminación se procede, se propone proceder o se está obligado a proceder en virtud de lo dispuesto en la legislación nacional.

La generación de residuos plásticos de los países desarrollados es proporcionalmente mucho mayor a su capacidad para gestionarlos, por lo que una solución usual suele ser comerciar con estos residuos, realizar transacciones con otros países para que los gestionen de manera oportuna.; se comercia con los deshechos plásticos a nivel internacional.

El comercio internacional de residuos consiste en la circulación con fines comerciales de residuos de distinto tipo entre distintos países para su posterior

¹ Geyer, R., Jambeck, J. R., y Law, K. L. (2017). Production, use, and fate of all plastics ever made. *Science Advances*, 3(7), p.1. <https://doi.org/10.1126/sciadv.1700782>

² Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, hecho en Basilea el 22 de marzo de 1989. Boletín Oficial del Estado, 22 de septiembre de 1994, núm. 227, pp. 29047 a 29062. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1994-20801>

gestión y/o reciclaje. Por norma general los residuos (no únicamente los desechos plásticos) suelen ser exportados por países desarrollados como Estados Unidos, Japón, o los estados integrantes de la Unión Europea a países en vías de desarrollo ubicados principalmente en Asia y África. Si bien es cierto que la gestión de los residuos sólidos es un fenómeno de alcance global, las personas más afectadas por sus impactos negativos y por su mala gestión son las de los países menos desarrollados; igualmente el impacto ambiental en las zonas mencionadas es más que significativo.³

Si nos referimos a un tipo de residuos sólidos específico como pueden ser los residuos plásticos, tanto sus cifras de generación, como los impactos producidos son llamativos. Algunos estudios afirman que en 2016 se produjeron unos 242 millones de toneladas de residuos plásticos.⁴ Estos residuos en el mejor de los casos son reciclados y transformados de forma efectiva en productos en algún país en vías de desarrollo, y en los peores eliminados con escasas condiciones de seguridad.

En referencia con cifras históricas, estudios⁵ han realizado aproximaciones sobre la cantidad total de plástico producida que ha sido reciclada, aproximadamente el 9% de todo el plástico producido se ha reciclado efectivamente, además de un 12% que ha sido incinerado. De estas cifras alarmantes se puede deducir fácilmente que si no se emprenden medidas efectivas los desechos plásticos continuarán perjudicando a la salud humana y al medio ambiente a través de vertederos, soterramientos y vertidos a las aguas.

La realidad de los residuos plásticos es compleja. Los plásticos pueden resultar materias complicadas de reciclar debido a su amplia variedad de usos, aditivos y productos en los que se emplean, limitando el número total de veces que pueden ser reciclados. Igualmente, no todos los plásticos depositados en contenedores destinados a esta materia se reciclan realmente; pese a que los registros de los estados desarrollados lo reflejen formalmente, a nivel efectivo estos materiales

³ Kaza, S., Yao, L. C., Bhada-Tata, P. y Van Woerden, F. (2018). *What a Waste 2.0 : A Global Snapshot of Solid Waste Management to 2050*. Urban Development;. Washington, DC: World Bank. © World Bank. P. 117. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30317>

⁴ Ibidem.

⁵ Jambeck, J. R., Geyer, R., Wilcox, C., Siegler, T. R., Perryman, M., Andrady, A., Narayan, R. y Law, K.L. (2015). Plastic waste inputs from land into the ocean. *Science*, 347(6223), 768-771. <https://science-science.org.sabidi.urv.cat/content/347/6223/768.full>

tienden a exportarse a países emergentes para su gestión con la finalidad de ahorrar costes.⁶

El comercio de estos residuos no siempre se realiza de forma legal y a través del seguimiento de los procedimientos establecidos. El tráfico ilegal de residuos, incluyendo los residuos plásticos, se puede llegar a integrar en el fenómeno del crimen ambiental transnacional. Éste implica el movimiento transfronterizo de especies animales y vegetales, recursos naturales, sustancias contaminantes, entre otros, violando legislaciones nacionales o los regímenes establecidos en los tratados internacionales. Dentro de este campo algunos de los casos más conocidos son aquellos que implican el tráfico de madera obtenida ilegalmente, el contrabando de especies amenazadas, en peligro o protegidas; el mercado negro de sustancias químicas restringidas; o el vertido transfronterizo de residuos peligrosos y/o tóxicos, entre los que se incluyen los residuos electrónicos. Los delitos mencionados se cometen en más de un estado, o bien se cometen en un único estado, pero una parte sustancial de su preparación, dirección o control se realiza desde otro estado. La criminalidad ambiental transnacional implica en muchas ocasiones que los productos, los autores y en ocasiones los beneficios se mueven a través de las fronteras con la intención de obtener una ganancia ilícita.⁷

Además, estas actividades acostumbran a estar vinculadas con otros crímenes transnacionales que generan altas ganancias. Este hecho es debido principalmente a tres motivos. En primer lugar, esto se puede deber a que los autores están involucrados en otras actividades criminales; en muchas ocasiones estas actividades están asociadas a otros hechos delictivos como tráfico de armas o blanqueo de dinero. En segundo lugar, este vínculo puede ser debido a una relación de simbiosis entre el crimen ambiental transnacional y otros hechos delictivos. Un ejemplo de ello puede ser la limpieza o despeje ilegal de terrenos, que puede ser un precursor de la cultivación de drogas o el tráfico ilegal de sustancias químicas para actividades terroristas. Por último, hay una alta probabilidad de que en el transcurso de la comisión de estos actos se incurra en otros delitos de diversa gravedad, como puede

⁶ George Marrs, D., Ručevska, I., y Villarrubia-Gómez, P. (2019). *Controlling Transboundary Trade in Plastic Waste*. Grid Arendal : Noruega. P. 4. <http://www.grida.no/activities/311>

⁷ Elliot, L. (2012). Fighting Transnational Environmental Crime. *Journal of International Affairs*, 66(1). P. 89. <https://www.jstor.org/stable/24388253>

ser la corrupción de empleados públicos, la falsificación de documentos o el asesinato.⁸

Realizado este comentario sobre la vinculación entre los residuos plásticos y el crimen ambiental transnacional, hay que precisar que el mayor receptor de residuos plásticos a lo largo de la historia ha sido China. El plástico tiene multiplicidad de aplicaciones y es utilizado actualmente en una gran cantidad de productos. Durante los años 90 China vio en el residuo plástico un material aprovechable, especialmente cuando los medios de navegación han permitido el transporte de estos residuos de forma eficiente. De hecho, desde 1992 China ha acumulado el 45% de importaciones mundiales de residuos plásticos, lo que supone casi la mitad mundial de todos estos residuos. A través de estos residuos plásticos se ha buscado su transformación en nuevos bienes para su posterior venta y exportación.⁹ Para los países exportadores de residuos plásticos el gigante asiático ha significado poder evitar que los residuos plásticos sean depositados en vertederos, enterrados bajo tierra o incinerados en el país de origen. Sin embargo, a lo largo de la última década, China ha implementado una serie de políticas para disminuir la cantidad de residuos recibidos y para mejorar la calidad de los que recibe.

La primera de ellas es la operación *Green Fence* en el año 2013. El gobierno chino se cansó de recibir basura de países extranjeros y decidió realizar análisis exhaustivos de los contenedores que entraban en el país con materiales para reciclar.¹⁰ En muchas ocasiones los contenedores recibidos contenían materiales mezclados, en mal estado y cuya gestión de reciclaje era imposible de realizar de forma costo efectiva. Si bien es cierto que existe regulación en esta materia, hasta ese momento se había implementado de forma laxa, permitiendo que circularan materiales no reciclables en los contenedores llenos de pacas de residuos. El objetivo de esta política fue conseguir que los materiales que entraban en el país con el fin de ser reciclados cumplieran unos requisitos mínimos de calidad, así como detectar y

⁸ Wright, G. (2011). Conceptualising and combating transnational environmental crime. *Trends in Organized Crime*, 14(4). P.334. <https://doi.org/10.1007/s12117-011-9130-4>

⁹ Brooks, A. L., Wang, S., y Jambeck, J. R. (2018). The Chinese import ban and its impact on global plastic waste trade. *Science Advances*, 4(6). P.1. <https://doi.org/10.1126/sciadv.aat0131>

¹⁰ Powell, J. (2020). *Operation Green Fence is deeply affecting export markets*. Resource Recycling News. Consultado el 1 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/recycling/2013/04/12/operation-green-fence-is-deeply-affecting-export-markets>

frenar los casos en los que el comercio se realizaba de forma ilegal. Aunque se puso fin a esta laxitud el problema continuó existiendo durante un tiempo.

En febrero de 2017 el gobierno chino anunció una nueva política, la operación *National Sword* y en enero de 2018 prohibía la importación de basura. Que China cerrase sus puertas al resto del mundo en materia de exportación de residuos significó una gran bajada en la cantidad de materiales recibidos. La nueva política prohibió la importación de 24 tipos de residuos y fijó unos estándares de calidad más elevados para otros residuos. Entre los residuos prohibidos se encuentran diversos tipos de plástico (PET, PVC, PS) o papel, y además se aumentó el estándar de pureza de los residuos plásticos hasta un 99'5%, reduciendo de forma significativa la cantidad de sustancias contaminantes con las que se podían exportar. De forma previa a la aplicación de esta política la pureza requerida en los residuos plásticos era de entre el 90% y el 95%, por lo que se puede apreciar un aumento significativo. Si a ello le sumamos los estrictos controles por parte de los funcionarios de aduanas la bajada de la recepción de residuos por parte de China es destacable.¹¹

Este hecho ha tenido tanto impactos positivos como negativos. Uno de los impactos positivos más significativos es una reducción del 93% de la cantidad de residuos plásticos importados a China.¹² Sin embargo este cierre de puertas ha hecho que las grandes potencias exportadoras (países de la Unión Europea, Estados Unidos, Canadá, Japón, etc.) busquen lugares con normativas ambientales más laxas para que se proceda al “reciclaje” de sus residuos. Un claro ejemplo es la disminución de las exportaciones de distintos tipos de plásticos a China desde Los Ángeles (Estados Unidos).¹³

¹¹ Staub, C.(2018). *China's ban hits additional materials*. Resource Recycling News. Consultado el 1 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/recycling/2018/04/24/chinas-ban-hits-additional-materials/>

¹² George Marrs, D., Ručevska, I., y Villarrubia-Gómez, P. (2019). *Controlling Transboundary Trade in Plastic Waste*. Grid Arendal : Noruega. P. 9. <http://www.grida.no/activities/311>

¹³ Paben, J. (2018). *How scrap plastic exports shifted at largest U.S. port district*. Resource Recycling News. Consultado el 3 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/recycling/2018/04/17/how-scrap-plastic-exports-shifted-at-largest-u-s-port-district/>

Desde el anuncio de la operación *National Sword* hasta el final del año 2018 diversos países asiáticos experimentaron un crecimiento exponencial en la cantidad de residuos plásticos recibidos. Las cifras son más que alarmantes: Malasia aumentó la cantidad recibida en un 82%; Indonesia en un 169%, Taiwán en un 116%; Corea en un 211%; Tailandia en un 221%; India en un 26%. Si bien es cierto que la bajada de persianas de China puede impulsar a que los países desarrollados emprendan medidas para una mejor gestión de los residuos plásticos, a la práctica la solución más viable ha sido buscar un receptor alternativo. Sin embargo, los países receptores alternativos a China carecen de las infraestructuras necesarias para gestionar el flujo constante de residuos y se están viendo desbordados por el flujo constante de deshechos.

En junio de 2018 Tailandia, uno de los países que más había crecido en importaciones desde el cierre de puertas de China, decide prohibir la importación de plásticos y residuos electrónicos. A diferencia de China la prohibición es total, y el Departamento de Obras Industriales de Tailandia propone que esta prohibición se prolongue de manera indefinida.¹⁴

El número de exportaciones de residuos a Vietnam también aumentó. En cuestión de un año (del año 2017 al año 2018) la cantidad de residuos plásticos se duplicó y la de papeles y asociados se triplicó. Además, también se descubrieron diversos contenedores que contenían materiales que no cumplían los estándares mínimos para el reciclaje, así como otros contenedores cuyo contenido estaba indicado de forma errónea. Por estos motivos las inspecciones y los controles sobre los contenedores recibidos se intensificaron. Finalmente, el gobierno de Vietnam, en abril de 2018 decidió restringir la importación de residuos plásticos y derivados del papel hasta nuevo aviso.¹⁵

Sin embargo, uno de los casos más llamativos es el de Malasia. En 2018 se convirtió en uno de los mayores importadores de residuos plásticos, junto con Vietnam y Tailandia, convirtiéndose en el mayor importador de residuos plásticos de los países

¹⁴ Staub, C. (2018). *Thailand bans scrap plastic imports*. Resource Recycling News. Consultado el 5 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/plastics/2018/06/27/thailand-bans-scrap-plastic-imports/>

¹⁵ Staub, C. (2018). *Why Vietnam is shutting out some materials*. Resource Recycling News. Consultado el 5 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/recycling/2018/05/30/why-vietnam-is-shutting-out-some-materials/>

del G7.¹⁶El aumento de la recepción de residuos también ha comportado un aumento en la recepción de contenedores con materiales erróneamente etiquetados, mezclados e imposibles de reciclar. Estos materiales procedentes de diversos países (como Canadá o España) son devueltos a su lugar de origen cuando se detectan. Para mitigar la subida repentina de la absorción de residuos extranjeros en noviembre del año 2018 el gobierno malayo anunció planes para eliminar de forma gradual las importaciones en un plazo de tres años. Actualmente se han implementado tasas en las entradas de residuos plásticos, se han aumentado los requisitos de calidad mínimos de los materiales importados y se han intensificado las inspecciones en busca de traficantes y gestores ilegales de residuos.¹⁷

Únicamente en la zona de Kuala Langat se han desarticulado hasta la fecha unas treinta plantas ilegales de eliminación de residuos plásticos, en las que se gestionaban estos materiales con escasas medidas de protección ambiental y de salud humana. Sin embargo, se estima que a lo largo del país puede haber cientos de plantas de este tipo; se trata de un problema real que requiere una respuesta rápida y efectiva.¹⁸

Estos no son los únicos países asiáticos afectados por la producción masiva de residuos plásticos y la negativa de China de gestionarlos. Filipinas en su papel de importador casi ha triplicado la cantidad de residuos plásticos del año 2016 al año 2018, y Camboya y Singapur, pese a recibir una cantidad menor de residuos plásticos también han triplicado sus cifras desde el 2016.¹⁹

Si bien es cierto que todas estas cifras han aumentado por el comercio internacional de desechos plásticos, no todas estas actividades comerciales han sido realizadas de manera lícita. Con frecuencia los contenedores cargados de desechos plásticos no cumplen con las previsiones legales mínimas exigidas por el país importador, o

¹⁶ George Marrs, D., Ručevska, I., y Villarrubia-Gómez, P. (2019). *Controlling Transboundary Trade in Plastic Waste*. Grid Arendal : Noruega. P. 8. <http://www.grida.no/activities/311>

¹⁷ Ibidem, P.15.

¹⁸ Looi, F. (2019). *Malaysia's rising illegal plastic recycling factories*. Aljazeera. Consultado el 5 de febrero de 2020. <https://www.aljazeera.com/amp/news/2019/01/malaysias-rising-illegal-plastic-recycling-factories-190126151235480.html>

¹⁹ Greenpeace. (2019). *Southeast Asia's Struggle Against the Plastic Waste Trade*. P.4. <https://storage.googleapis.com/planet4-philippines-stateless/2019/06/a72e63b1-waste-trade-report-5b-1.pdf? ga=2.100347866.552988082.1560739055-281246604.1499670505>

directamente se declara su contenido falsamente por parte del exportador. De una forma más precisa, y siguiendo lo establecido en el artículo 9 del Convenio de Basilea, por tráfico ilegal de deshechos debemos entender aquel que se realice sin ninguna notificación a los Estados interesados (estados de importación, exportación o tránsito de estos deshechos); aquél que se realice sin consentimiento del Estado interesado; aquél que se realice con consentimiento, pero mediante falsificación, declaraciones falsas o fraude; aquél en que los deshechos no correspondan a lo establecido en los documentos en un aspecto esencial; o por último, aquel que entrañe la eliminación deliberada de los deshechos en contravención de las medidas contempladas en el Convenio de Basilea o de los principios generales del Derecho internacional.

Son múltiples los casos que han aflorado durante los últimos años de tráfico ilegal de residuos plásticos. Aunque como es de esperar existen multiplicidad de casos detectados en Asia, en Europa también existen puntos calientes tales como Italia o Eslovenia, así como casos aislados en África.²⁰

En Malasia han surgido multiplicidad de casos durante los últimos años; desde recepción de contenedores cargados de residuos cuya gestión para un reciclaje efectivo es imposible, hasta el cierre de numerosas plantas industriales que gestionaban los residuos ilegalmente, sin medidas adecuadas hacia la seguridad ambiental y la salud humana.²¹ Uno de los más recientes es el supuesto de finales de enero de 2020. Malasia repatrió 150 contenedores por contener residuos plásticos ilegales a países de todo el mundo, entre los que destacan Reino Unido con 42 contenedores, Estados Unidos con 17, Canadá con 11 o España con 10. Igualmente, la ministra malaya Yeo Bee Yin declaraba que había 110 contenedores con deshechos ilegales que van a devolver a sus lugares de origen; 60 de estos 110 contenedores son pertenecientes a Estados Unidos, e impulsaba a las entidades

²⁰ IMPEL Network. (2019). *Waste Force Crime Alert* (4). P.4. <https://www.wasteorceproject.eu/wp-content/uploads/2020/02/WasteForce-Waste-Crime-Alert-4.pdf>

²¹ Greenpeace. (2018). *The recycling myth. Malaysia and the broken global recycling system*. P.11. <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/549/the-recycling-myth/>

locales de Estados Unidos a centrar su trabajo en su Gobierno y en asegurarse de que realmente el país recibe los deshechos que envió a Malasia.²²

Tailandia también se ha visto desbordada desde que China cerró sus puertas a la importación de residuos. Tanto es así que, debido a la gran cantidad de deshechos en mal estado que han recibido (tanto residuos plásticos como electrónicos) se ha pensado en prohibir su importación. Todo ello pasa por la realización de inspecciones en los contenedores que entran en sus puertos y en el envío al lugar de origen de los deshechos enviados para el “reciclado.”²³

Filipinas también ha recibido varias toneladas de residuos plásticos enviados de forma ilegal y procedentes de Corea del Sur. Según Greenpeace se han acumulado unas 5100 toneladas de residuos mezclados, entre los que se incluyen plásticos y otros materiales en la isla filipina de Mindanao. Así mismo esta entidad ecologista afirma que un total de 6500 toneladas de basura se han enviado a Filipinas en dos ocasiones (el 21 de julio de y el 20 de octubre de 2018). Estos envíos estaban declarados como “copos de plástico sintético”, pero en realidad se trataba de plásticos, baterías y pañales. En respuesta a este hecho la “EcoWaste Coalition” una organización local, realizó protestas frente a la embajada de Corea del Sur en Filipinas El gobierno filipino, ante las protestas, manifestó que devolvería los contenedores cargados de deshechos a su lugar de origen. ²⁴

Aunque podemos observar que los países del sudeste asiático tienden a ser el vertedero de occidente en materia de residuos plásticos, existen en Europa casos de comercio ilegal destacados.

Uno de los casos más llamativos es el de Polonia. Este país se ha convertido en uno de los lugares de destino del Reino Unido para los residuos plásticos, y grupos criminales organizados se las ingenian para proceder a su gestión a través de la incineración. Incluso el Ministro de Medio Ambiente de Polonia, Slawomir Mazurek,

²² Doherty, J. (2020). *Malaysia claims ‘world first’ plastic repatriation*. Letsrecycle. Consultado el 12 de febrero de 2020. <https://www.letsrecycle.com/news/latest-news/malaysia-claims-world-first-plastic-repatriation/>

²³ Clarke, J. S. (2018). *Thailand moves to send poor quality plastic waste back where it came from*. Unearthed. Consultado el 15 de febrero de 2020. <https://unearthed.greenpeace.org/2018/06/29/china-ban-thailand-plastic-waste-pollution/>

²⁴ Seung-woo, K. (2018). *Korea takes flak for illegal waste export to Philippines*. Korea Times. Consultado el 16 de febrero de 2020. http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2018/12/371_260197.html

ha prometido que el gobierno tomará medidas duras en esta materia con el fin de que terminen las incineraciones ilegales de residuos plásticos. En abril, la policía de Cracovia, Katowice y Czestochowa arrestaron a 15 personas asociadas con la organización criminal. Los investigadores dijeron que tenían pruebas de que de que habían almacenado ilegalmente residuos peligrosos, incluyendo minas inactivas. De forma posterior a que China implementara la operación *National Sword* en 2018, Polonia se convirtió en el sexto mayor receptor de desechos del Reino Unido en el mundo, y el segundo más grande de la Unión Europea, por detrás de Países Bajos. En 2018 la Comisión Europea expuso que Polonia era uno de los 14 países de la Unión en riesgo de no cumplir con el objetivo de reciclaje de 2020 (un 50% de residuos reciclados). Según Eurostat, Polonia recicló el 33,8% de sus residuos municipales en 2017, en comparación con el promedio del 46,4% en todo el bloque.²⁵

Otro caso destacado detectado recientemente es uno que involucra a Italia y Eslovenia. A mediados de 2019 se inspeccionaron diversos camiones en un área de descanso de la autopista Sempas, en dirección a Eslovenia. Se detectaron cinco casos de envíos de residuos transfronterizos con irregularidades en la cumplimentación de la documentación adjunta. Del examen de los documentos y del examen físico del envío las autoridades descubrieron que, en contraste a la chatarra y las aleaciones de metal que exponía la documentación, los desechos enviados se encontraban mezclados, e incluían desechos voluminosos de metales y desechos de metales mezclados con plástico y madera. Se determinó que el envío de estos desechos era ilegal y se informó a la autoridad competente del país receptor, quién acordó devolver el envío a Italia. Hasta que se procedió a la devolución, los restos se almacenaron en una instalación de procesamiento en Eslovenia.²⁶

Así mismo, en agosto del año 2019 también se detectó en la ciudad de Venlo (Países Bajos) un ciudadano sospechoso de exportar de manera ilegal unos doce millones

²⁵ Deutsche Welle (2019). *Poland won't take any more UK garbage*. Consultado el 16 de febrero de 2020. <https://www.dw.com/en/poland-wont-take-uk-garbage-any-more/a-49725035>

²⁶ Ministerio de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Eslovenia (2019). *Večje število naključnih akcij nadzora čezmejnega pošiljanja odpadkov na avtocestnih počivališčih, mejnih prehodih ter v Luki Koper*. GOV. SI. Consultado el 18 de febrero de 2020. <https://www.gov.si/novice/2019-07-03-vecje-stevilo-nakljucnih-akcij-nadzora-cezmejnega-posiljanja-odpadkov-na-avtocestnih-pocivaliscih-mejnih-prehodih-ter-v-luki-koper-2/>

de kilos de desechos a África y Asia. Se detectaron dos casas y una empresa en la ciudad, y las autoridades incautaron miles de euros en efectivo. El exportador en cuestión jamás había solicitado un permiso para la exportación de residuos y es sospechoso de haber lavado el dinero que ganó con los tratos ilegales derivados de esta materia. Entre los múltiples residuos exportados se incluyen residuos plásticos.²⁷

2.- Marco jurídico internacional del comercio de residuos plásticos

La cantidad de residuos plásticos generados ha aumentado exponencialmente a lo largo de la historia, hasta la situación en la que estamos, una situación crítica en la que tanto la tierra como los océanos son receptores de estos residuos en abundancia.

Buena parte de los sujetos de derecho internacional público que forman la comunidad internacional ha tardado años en darse cuenta de que este aumento de la contaminación está alcanzando dimensiones críticas. Los impactos ambientales y socioeconómicos de la contaminación por residuos plásticos son un síntoma de los fracasos de las políticas emprendidas.

Pese a lo mencionado existen instrumentos jurídicos que presentan una buena oportunidad para reducir estos impactos. Tanto el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, como el Convenio de Estocolmo sobre contaminantes orgánicos persistentes²⁸ son un instrumento normativo para reducir los impactos de los residuos plásticos de forma global.

En el presente apartado se analizará la regulación en relación con el comercio de residuos plásticos que contienen estos instrumentos, sus fortalezas, debilidades y las últimas modificaciones introducidas en esta materia.

²⁷ Hubers, A. (2019) *Invalen in Venlo voor illegale afvalexport*. 1Limburg. Consultado el 20 de febrero de 2020. <https://www.1limburg.nl/invalen-venlo-voor-illegale-afvalexport>

²⁸ Instrumento de Ratificación del Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes, hecho en Estocolmo el 22 de mayo de 2001. Boletín Oficial del Estado, 23 de junio de 2004, núm. 151, pp. 22737 a 22754. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-11653>

2.1 El Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. Contexto.

Ante el crecimiento de la exportación de residuos desde los años setenta, pero especialmente durante los años ochenta y noventa, los países en vías de desarrollo y Organizaciones no Gubernamentales (ONG) se reunieron en Montevideo (Uruguay) en 1981 para abordar esta cuestión. De esa reunión surgió el Programa de Montevideo, en el que se exigía una regulación para poner fin al transporte de residuos tóxicos y peligrosos desde los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) hacia los países no miembros. Es a raíz de este momento que la cuestión sobre el transporte de residuos tóxicos y peligrosos entra en la agenda del Programa de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente (PNUMA).²⁹

En junio de 1987 el Consejo de Gobierno del PNUMA aprobó las Directrices del Cairo, un instrumento jurídico no vinculante diseñado para asistir a los gobiernos en el desarrollo y la implementación de sus políticas de gestión de residuos peligrosos. Estas Directrices contienen disposiciones relativas al monitoreo, acciones de enmienda y de transporte, así como obligaciones de compensar a aquellos países perjudicados por los daños producidos por el transporte de residuos. Para la consecución de estas metas se proponía la cooperación internacional, la transferencia tecnológica y la no discriminación de ninguna parte. Ese mismo año 1987 Suiza y Hungría presentaron una propuesta conjunta al Consejo de Gobierno del PNUMA para crear un grupo de trabajo con el objetivo de elaborar un convenio en materia de control de movimientos de residuos peligrosos a nivel transnacional apoyándose en las directrices del Cairo y en los cuerpos normativos nacionales, regionales e internacionales de mayor relevancia. Finalmente, a principios de 1989 se convocó una conferencia para adoptar y signar el texto del Convenio.³⁰

²⁹Serra Sellarès, L. (2009). *Protecció, comerç i delictes ambientals. Anàlisi de tres règims internacionals ambientals: el comerç d'espècies en perill d'extinció, l'ozó troposfèric i el transport i el comerç de residus perillosos*. [Tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona]. P. 274. Repositorio Institucional UAB <https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2009/tdx-0527110-123615/lss1de1.pdf>

³⁰ Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *History of the Negotiations of the Basel Convention*. Basel Convention. Consultado el 25 de febrero de 2020. <http://www.basel.int/TheConvention/Overview/History/Overview/tabid/3405/Default.aspx#>

El cronograma marcado por el Consejo de Gobierno del PNUMA permitió un desarrollo relativamente rápido del texto: en menos de dos años se redactó y se negoció el Convenio. Las reuniones para deliberar sobre el texto de la norma se iniciaron en octubre de 1987 y el proceso finalizó en marzo de 1989. El Convenio de Basilea se aprobó ese mismo año y entró en vigor en 1992, bajo los auspicios del PNUMA. Actualmente el Convenio de Basilea tiene 187 partes entre los que no se encuentra Estados Unidos, gran exportador de residuos que firmó el Convenio pero no llegó a ratificarlo e implementarlo.³¹

2.1.1. El cuerpo normativo del Convenio de Basilea. Aspectos de mayor relevancia en los movimientos transfronterizos de desechos.

El Convenio de Basilea sobre el control de movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación es una norma que consta de 27 artículos, nueve Anexos (el primero referente a categorías de desechos que hay que controlar; el segundo relativo a categorías de desechos que requieren una consideración especial; el tercero relativo a la lista de características peligrosas; el cuarto referente a las operaciones de eliminación; el quinto apartado A a la información que hay que proporcionar con la notificación previa; el quinto apartado B a la información que hay que proporcionar en el documento relativo al movimiento; el sexto al arbitraje; el séptimo es un programa de enmienda que aún no ha entrado en vigor; el octavo contiene una lista de desechos peligrosos y el noveno una lista de desechos no considerados peligrosos).

Este Convenio también contiene un Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, que a su vez posee dos Anexos (el Anexo A es relativo a los Estados de Tránsito a que se hace referencia en el inciso d) del párrafo 3 del artículo 3, y el Anexo B a los límites financieros por concepto de responsabilidad).

³¹Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal*. Basel Convention. Consultado el 25 de febrero de 2020
<http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/4499/Default.aspx>

El objetivo de este Convenio es realizar una gestión ambiental racional de los desechos y controlar los movimientos transfronterizos, siempre teniendo en cuenta la protección de la salud humana y del medio ambiente.

Antes de analizar el cuerpo normativo del Convenio cabe mencionar que, en marzo de 1994, durante la segunda Conferencia de las Partes se adoptó la Enmienda de Prohibición (Ban Amendment) en forma de la Decisión II/12. La Enmienda de Prohibición consiste en la prohibición de la exportación de residuos peligrosos cuyo destino sea la eliminación definitiva o bien para su reutilización, reciclaje o recuperación, desde los Estados que figuran en el Anexo VII del Convenio (países de la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo, de la Comunidad Europea y Liechtenstein) hacia los países en desarrollo (aquellos países no obrantes en el mencionado Anexo VII). Sin embargo, no será hasta 1995, durante la tercera Conferencia de las Partes que se adopta la Decisión adicional III/1 como una enmienda al Convenio de Basilea y se incorpora a su texto.³² Esta segunda Decisión que incorporó la Enmienda de Prohibición fue necesaria debido a que existía el debate entre las Partes sobre si ésta era vinculante.³³

Sin embargo, esta enmienda no fue acogida por las Partes con demasiado éxito, especialmente por los países desarrollados generadores de residuos tóxicos. El proceso de ratificación por parte de los Estados ha sido lento, y actualmente sólo 98 de las 187 Partes ha ratificado la enmienda. Entre ellas no se incluyen grandes generadores de residuos tóxicos como pueden ser Estados Unidos o Japón. Asimismo, para las Partes firmantes, la fecha en que esta enmienda entraba en vigor era el 5 de mayo de 2019; han tenido que pasar más de veinte años para que la

³² Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Decisions*. Basel Convention. Consultado el 26 de febrero de 2020.

<http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/BanAmendment/Decisions/tabid/3597/Default.aspx>

³³ Andrews, A. (2009). Beyond the ban can the Basel Convention adequately safeguard the interests of the world's poor in the international trade of hazardous waste. *Law, Environment and Development Journal*, 5(2). p.170. https://www.researchgate.net/publication/228746367_Beyond_the_Ban-can_the_Basel_Convention_adequately_Safeguard_the_Interests_of_the_World%27s_Poor_in_the_International_Trade_of_Hazardous_Waste

Enmienda de Prohibición surja efecto, y únicamente la mitad de las Partes del Convenio la han ratificado.³⁴

También cabe mencionar que durante el período temporal desde que se origina la Enmienda de Prohibición hasta que finalmente ha entrado en vigor ha existido preocupación tanto por algunas de las partes como por el Secretariado del Convenio por los motivos mencionados. Durante la novena Conferencia de las Partes, el Presidente de este encuentro solicitó a los estados parte la creación de condiciones habilitantes y de iniciativas por parte de los países para lograr los objetivos que se proponía la precitada enmienda; Suiza e Indonesia se mostraron dispuestos a organizar una iniciativa para aumentar la efectividad del Convenio, que se adoptó en la siguiente Conferencia de las Partes a través de la decisión BC-10/3. Esta decisión estaba dirigida en parte a la entrada en vigor de la Enmienda de Prohibición.

Teniendo en cuenta lo previamente mencionado, y volviendo al articulado del Convenio de Basilea, el artículo 1.1, referente al alcance de esta norma, expone que entiende éste por desechos peligrosos. Estos son los desechos que sean objeto de movimiento transfronterizo y que cumplan la condición de pertenecer a cualquiera de las categorías enumeradas en el Anexo I (desechos que hay que controlar) a menos que no tengan ninguna de las características descritas en el Anexo III (listado de características peligrosas). También se considerarán desechos peligrosos los que así considere la legislación interna de la Parte que sea Estado de exportación, importación y tránsito. En el artículo 1.2 se expone que los desechos que pertenezcan a las categorías contenidas en el Anexo II referente a los desechos que requieren una consideración especial) y que sean objeto de movimientos transfronterizos serán considerados “otros desechos” a efectos del Convenio de Basilea.

Por definición de desechos a efectos de este Convenio debemos entender las sustancias u objetos a cuya eliminación se procede, se propone proceder o se está

³⁴Secretariado del Convenio de Basilea (s.f). *Amendment to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal*. Basel Convention. Consultado el 1 de marzo de 2020.
<http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/BanAmendment/tabid/1344/Default.aspx>

obligado a proceder en virtud de lo dispuesto en la legislación nacional (artículo 2). Estrictamente, en referencia a los residuos peligrosos, el artículo 3 establece que las partes deben enviar a la Secretaría del Convenio información sobre aquellos desechos que se definan como peligrosos en virtud de la legislación nacional y sobre cualquier requisito que haga referencia a los procedimientos de movimiento transfronterizo que se apliquen a estos desechos.

Igualmente, el Convenio contempla dos excepciones a la definición de desechos peligrosos: aquellos desechos que por ser radiactivos están regulados por otros instrumentos internacionales de forma concreta y aquellos desechos derivados de las operaciones normales de los buques cuya descarga esté regulada en otras normas internacionales.

El Convenio contiene una definición de movimiento transfronterizo en su artículo 2.3 y por él se entiende “todo movimiento de desecho 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”.³⁵

Sobre esta definición hay que realizar dos apreciaciones. En primer lugar, para considerar la existencia de un movimiento transfronterizo no se tiene en cuenta el concepto de tierra firme sino de “zona sometida a la jurisdicción de un Estado.” Es por ello que se toman en consideración las competencias del Estado en zonas no terrestres como pueden ser las aguas territoriales. En segundo lugar, el Convenio ve ceñida su aplicabilidad a los movimientos transfronterizos en los que participen al menos dos estados, pero excluye exportaciones cuyo destino sea una zona no sometida a la jurisdicción nacional de ningún estado como el alta mar.³⁶ Cabe mencionar que la Convención de Naciones Unidas del Derecho del Mar establece en

³⁵ Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Text of the Convention*. Basel Convention. Consultado el 1 de marzo de 2020

<http://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx>

³⁶Cubel Sánchez, P. (1998). “El comercio internacional de desechos y la protección del medio ambiente. La Organización Mundial del Comercio y el Convenio de Basilea sobre movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación”. *Anuario de derecho internacional*. XIV, p. 672-673. <https://hdl.handle.net/10171/21643>

su artículo 87.1 que “la alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional.” En la misma línea, la Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958, sobre Alta Mar, establece en su artículo 1 que “se entenderá por «alta mar» la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.” El límite del mar territorial lo establece la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en su artículo 3 cuando expone que todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad el texto del Convenio.³⁷

Los movimientos transfronterizos de desechos tienen un régimen exhaustivo definido en el artículo 6. Este sistema se basa en un sistema de notificaciones y de documentos para que la exportación de los desechos sea legal. Si falta alguno de los documentos requeridos, en relación con lo establecido en el artículo 9 de este mismo texto, este movimiento deberá ser considerado ilegal.³⁸

En primer lugar, se necesitará una notificación escrita por parte del estado generador o exportador a la autoridad competente de los Estados interesados en cualquier movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos. Posteriormente el Estado de importación deberá dar una respuesta por escrito al notificador, que puede consistir en un movimiento con condiciones o sin ellas, un rechazo de tal movimiento o una solicitud de mayor información.

El Estado de exportación no permitirá que el generador o exportador de los desechos inicie el citado movimiento transfronterizo hasta que no se haya recibido notificación por escrito de consentimiento por parte del Estado de importación y el notificador haya recibido del Estado de importación confirmación de la existencia

³⁷ Convención sobre el Alta Mar, hecha en Ginebra el 29 de abril de 1958. Boletín Oficial del Estado, 27 de diciembre de 1971, núm. 309, pp. 20994 a 20997. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/27/pdfs/A20994-20997.pdf>

³⁸ Moen, A. E. (2008). Breaking Basel: The elements of the Basel Convention and its application to toxic ships. *Marine Policy*, 32(6), p. 1055. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2008.03.002>

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.

Asimismo, los Estados de tránsito tienen que recibir y dar las notificaciones escritas correspondientes en un plazo de 60 días, y si no hay respuesta durante este plazo, el estado exportador puede continuar con la exportación a través del Estado de tránsito. Cualquier variación producida en alguna de las Partes debe ser notificada a las demás.

También se permite la realización, bajo determinadas condiciones, de una notificación general. Estas condiciones son que los desechos sean embarcados de forma regular, que posean las mismas características físicas y químicas, y que sigan las mismas vías aduaneras de salida, entrada y tránsito. Un complemento necesario a esta notificación general es la cantidad exacta o la lista periódica de residuos que serán gestionados. La utilidad principal de esta notificación general es que cubre múltiples embarcos de residuos durante un período temporal de hasta doce meses.

Las partes que se hagan cargo del movimiento transfronterizo de residuos deben firmar el documento de movilidad. La notificación y la respuesta requeridas se deberán transmitir a las autoridades competentes de las Partes o bien, si estamos hablando de Estados no Parte, a su autoridad de Gobierno.

Cabe mencionar que el Estado de importación o cualquier Estado de tránsito que sea Parte podrá exigir que todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos esté cubierto por un seguro, una fianza u otra garantía.

2.1.2.-Los residuos plásticos en el Convenio de Basilea. Últimas modificaciones del texto del Convenio.

Los residuos plásticos tienen una gran capacidad de perdurar en el tiempo. Muchos polímeros pueden persistir durante decenas o cientos de años. Su capacidad para perjudicar al ambiente tanto a través de su transformación en microplásticos en el océano o con algunas combinaciones como pueden ser las mezclas con compuestos retardantes de la combustión los transforman en un foco contaminador de riesgo. Es por ello que en los últimos años no han pasado inadvertidos en materia de

movimientos transfronterizos, pasando a ocupar una posición de preocupación mayor en el marco del Convenio de Basilea.

En el año 2014 se inició un estudio por parte de la Asamblea de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEA) sobre la contaminación marina por plásticos, a la que dos años más tarde le siguió una evaluación de la eficiencia de diversas estrategias i enfoques de gobernanza, incluyendo lagunas existentes y acciones a emprender en el contexto del Convenio de Basilea. Posteriormente la UNEA propuso al Convenio de Basilea aumentar sus acciones para la prevención de los residuos marinos y los microplásticos así como sus efectos nocivos, para lo que estableció un Grupo Especial de Expertos de composición abierta en el que participó la secretaría de las Convenciones de Basilea, Rotterdam y Estocolmo, y se estableció un grupo de expertos de composición abierta. En este marco se presentó un informe relativo a las opciones para abordar el problema de los plásticos y de los microplásticos donde se procede a realizar un análisis de las posibles alternativas en el marco del Convenio de Basilea para seguir abordando esta cuestión.³⁹

En el párrafo octavo del informe se expone que existe un volumen de comercio considerable tanto en materia de plásticos como de residuos plásticos. Continúa afirmando que la carga de plástico que entra en el mar aumentará en aquellos lugares en que los sistemas de colección sean inefectivos o inexistentes. Es por ello que los países en vías de desarrollo deben abordar desafíos en la gestión del crecimiento de residuos plásticos, y los países desarrollados deben afrontar situaciones en las que no han desarrollado suficientes métodos para gestionar los plásticos y dependen de la capacidad de reciclaje de otros estados.

Así mismo, en el párrafo número cuarenta y dos habla del “Clearing House Mechanism” un sistema global para facilitar el intercambio de información y experiencias sobre el Convenio de Basilea, Rotterdam y Estocolmo. Las Partes indicaron que, entre otras materias cubiertas por las Convenciones, se debe dar prioridad al intercambio de comercio y residuos. También se debe proveer

³⁹ United Nations Environment Assembly of the United Nations Environment Programme (2018). *Possible options under the Basel Convention to further address marine plastic litter and microplastics*. UNEP. https://papersmart.unon.org/resolution/uploads/unep_aheg_2018_1_inf_5_basel_edited.pdf

información sobre políticas, regulaciones y efectos en la salud y el ambiente, así como sobre las mejores prácticas en los países en vías de desarrollo y las economías emergentes.

En este contexto, Noruega propuso en el marco del Convenio de Basilea diversas medidas para mitigar los perjuicios causados por la gestión de los residuos plásticos. En junio de 2018, el gobierno de Noruega realizó una propuesta de enmienda al Convenio de Basilea con el fin de extender el uso del consentimiento previo en los envíos transfronterizos de residuos plásticos. En la decimocuarta Conferencia de las Partes del Convenio, realizada en mayo de 2019, se decidió extender el régimen del consentimiento previo a aquellos desechos plásticos contaminados, mezclados o difíciles de reciclar. Se ha planteado que esta enmienda entre en vigor en enero del año 2021⁴⁰ aunque no ha sido hasta mayo de 2020 que se ha manifestado de forma oficial por parte del Secretariado de los Convenios de Basilea, Rotterdam y Estocolmo que la entrada en vigor de la misma es, exactamente, el 1 de enero de 2021.⁴¹

La enmienda se adoptó a través de la Decisión BC – 14/12⁴² y en ella se introducen nuevas entradas en el Anexo II referente a las categorías de desechos que merecen una consideración especial, en el Anexo VIII referente a los desechos catalogados como peligrosos según el apartado a) del artículo 1 del Convenio, y en el Anexo IX referente a desechos no considerados peligrosos.

En el Anexo II se introduce la entrada Y48 que incluye los siguientes materiales como desechos que merecen una consideración especial:

⁴⁰ D'Amato, A., Paleri, S., Pohjakallio, M., Vanderreydt, I. y Zoboli, R. (2019). *Plastics waste trade and the environment*. European Environment Information and Observation Network (EIONET). P. 35. <https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-wmge/products/etc-reports/plastics-waste-trade-and-the-environment>

⁴¹ Secretariado del Convenio de Basilea (s.f). *Questions and answers related to the Basel Convention Plastic Waste Amendments*. Basel Convention. Consultado el 28 de mayo de 2020. <http://www.basel.int/Implementation/Plasticwaste/PlasticWasteAmendments/FAQs/tabid/8427/Default.aspx>

⁴² Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Basel Convention Plastic Waste Amendments*. Basel Convention. Consultado el 1 de marzo de 2020. <http://www.basel.int/Implementation/Plasticwaste/PlasticWasteAmendments/Overview/tabid/8426/Default.aspx>

“Desechos plásticos, incluidas las mezclas de esos desechos, salvo las siguientes excepciones:

- Desechos plásticos que están caracterizados como peligrosos de conformidad con el apartado a) del párrafo 1 del artículo 1.

- Desechos plásticos que se enumeran a continuación, siempre que se destinen al reciclado de manera ambientalmente racional y apenas estén contaminados ni contengan otros tipos de desechos:

- Desechos plásticos que consisten casi exclusivamente en un polímero no halogenado, con inclusión de los siguientes, pero sin limitarse a ellos: Polietileno (PE), Polipropileno (PP), Poliestireno (PS), Acrilonitrilo butadieno estireno (ABS), Tereftalato de polietileno (PET), Policarbonatos (PC), Poliéteres (PPT).

- Desechos plásticos que consisten casi exclusivamente en una resina polimerizada o producto de condensación polimerizado, con inclusión de las siguientes resinas, pero sin limitarse a ellas: Resinas de formaldehidos de urea, resinas de formaldehidos de fenol, resinas de formaldehidos de melamina, Resinas epoxy, Resinas alquílicas.

- Desechos plásticos consistentes casi exclusivamente en uno de los siguientes polímeros fluorados: perfluoroetileno/propileno (FEP), alcanos perfluoroalcohóxilos, Éter tetrafluoroetileno/perfluoroalquilvinilo (PFA) Éter tetrafluoroetileno/perfluorometilvinilo (MFA), fluoruro de polivinilo (PVF), fluoruro de polivinilideno (PVDF).

- Mezclas de desechos plásticos, consistentes en polietileno (PE), polipropileno (PP) o tereftalato de polietileno (PET), siempre que estén destinados al reciclado por separado de cada uno de los materiales y de manera ambientalmente racional, y que apenas estén contaminados ni contengan otros tipos de desechos.”

Igualmente, también se decide enmendar el Anexo VIII que contiene los residuos catalogados como peligrosos y se crea la nueva entrada A3210 y considera desechos plásticos peligrosos los siguientes:

“Desechos plásticos, incluidas mezclas de esos desechos, que contengan constituyentes del anexo I, o estén contaminados con ellos, en tal grado que presenten una de las características del anexo III (véanse las entradas conexas Y48 en el anexo II y en la lista B B3011).”

En relación con la enmienda del Anexo IX referente a los desechos no considerados peligrosos se introdujo una nueva entrada, la B3011 y ésta incluye:

“Desechos plásticos (véanse las entradas conexas Y48 en el anexo II y en la lista A A3210):

- Desechos plásticos que se enumeran a continuación, siempre que se destinen al reciclado de manera ambientalmente racional y apenas estén contaminados ni contengan otros tipos de desechos:

- Desechos plásticos que consisten casi exclusivamente en un polímero no halogenado, con inclusión de los siguientes, pero sin limitarse a ellos: Polietileno (PE), Polipropileno (PP), Poliestireno (PS), Acrilonitrilo butadieno estireno (ABS), Tereftalato de polietileno (PET), Policarbonatos (PC), Poliéteres.

- Desechos plásticos que consisten casi exclusivamente en una resina polimerizada o producto de condensación polimerizado, con inclusión de las siguientes resinas, pero sin limitarse a ellas: Resinas de formaldehidos de urea, Resinas de formaldehidos de fenol, Resinas de formaldehidos de melamina, Resinas epoxy, Resinas alquílicas.

- Desechos plásticos consistentes casi exclusivamente en uno de los siguientes polímeros fluorados: Perfluoroetileno/propileno (FEP), Alcanos perfluoroalcohóxicos: (Éter tetrafluoroetileno/perfluoroalquilvinilo (PFA), Éter

tetrafluoroetileno/perfluorometilvinilo (MFA), Fluoruro de polivinilo (PVF), Fluoruro de polivinilideno (PVDF).

•Mezclas de desechos plásticos, consistentes en polietileno (PE), polipropileno (PP) o tereftalato de polietileno (PET), siempre que estén destinados al reciclaje por separado de cada uno de los materiales y de manera ambientalmente racional, y que apenas estén contaminados ni contengan otros tipos de desechos.”

2.1.3.-El tráfico ilegal de residuos plásticos en el marco del Convenio de Basilea.

Existen diversas disposiciones en el marco del Convenio de Basilea para gestionar la problemática del tráfico ilegal de residuos. Como se verá a continuación el articulado de la norma referente a este tema tiene incidencia en materia de los residuos plásticos especialmente a raíz de la enmienda al Convenio instada por Noruega mencionada en el apartado anterior.

El artículo 8 del Convenio de Basilea contempla la obligación de reimportar los desechos en aquellos supuestos en los que no se pueda llevar a cabo la exportación de acuerdo con las condiciones del contrato. Es el Estado exportador quien deberá velar por que los desechos peligrosos sean devueltos al Estado de exportación por el exportador si no hay manera de eliminarlos de manera ambientalmente razonable en un plazo de 90 días desde que el Estado de importación haya informado el Estado de exportación y a la Secretaría, o bien en un plazo a convenir entre los Estados interesados.

Las disposiciones normativas en materia de tráfico ilegal se encuentran contempladas en el artículo 9 del Convenio. Según el artículo 9.1 entenderá que éste es cualquier movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos que se realice bajo alguna de las siguientes circunstancias: sin notificación a todos los Estados interesados de acuerdo con lo establecido en el Convenio; sin consentimiento de un Estado interesado; con consentimiento, pero obtenido mediante falsificación, falsas declaraciones o fraude; de manera que no corresponda a los documentos en un aspecto esencial; cuando entrañe la eliminación deliberada

de desechos peligrosos o de otros desechos en contra de las previsiones de este Convenio o de los principios generales del Derecho internacional.

El punto segundo del artículo 9 establece previsiones en el caso de que este tráfico ilegal sea realizado por el exportador o generador de residuos. Se establece que estos desechos sean devueltos por estos mismos al Estado exportador, o si esto no es posible, eliminados de acuerdo con las previsiones del Convenio en un plazo de 30 días.

Si quien promoviera este tráfico ilegal fuese la conducta del importador o eliminador, se prevé que sea éste quien se encargue de la gestión de los desechos y que proceda a su eliminación de forma ambientalmente razonable en el plazo de 30 días, o en un plazo que convengan los estados interesados, desde que se tuvo conocimiento de la existencia de este tráfico ilegal. De no poder determinarse una responsabilidad a exportador o generador, ni al importador o eliminador, se cooperará para la eliminación de los residuos de forma ambientalmente razonable en el lugar que se estime conveniente.

La ilicitud de este tráfico necesariamente será considerada delito. El artículo 4.3 del Convenio de Basilea expone que las Partes considerarán que el tráfico ilegal de desechos peligrosos y otros desechos es delictivo.

Esto influye directamente en la relevancia penal que puedan tener las irregularidades en materias de tráfico de desechos plásticos a raíz de la enmienda instada por Noruega.

A través de la misma se incluyeron como residuos peligrosos en el Anexo VIII aquellos plásticos y las mezclas de los mismos que contengan constituyentes del Anexo I del Convenio (desechos que hay que controlar por ser de una corriente específica o por tener determinados materiales constituyentes). También se incluye en el Anexo II una serie de plásticos que merecen una consideración especial (“otros” desechos) sin ser considerados peligrosos. Igualmente, en el Anexo IX se incluyen en el Anexo IX referente a desechos no considerados peligrosos una serie de plásticos “limpios” y que no están sometidos al procedimiento del artículo 1. A) del Convenio.

Del análisis de las disposiciones normativas que abordan la esfera del ilícito y de lo delictivo en el texto del Convenio (art. 4.3, art. 8 y art. 9) y de su relación con la inclusión de estos desechos en los Anexos II y VIII (“otros” desechos y desechos plásticos “peligrosos”) podemos dilucidar no únicamente que van a tener un mayor seguimiento en su transporte a nivel burocrático, sino que las irregularidades en los movimientos de estos desechos que encajen con lo previsto en el art. 9.1 del presente Convenio, en relación con el art. 4.3 deberán ser consideradas delictivas.

Esta cuestión es especialmente llamativa, ya que este texto requiere a los Estados Parte que “consideren delictivo” el tráfico ilícito, que incluye cualquier movimiento de desechos peligrosos u otros desechos sin seguir las provisiones del Convenio, pero el artículo 4.3 de su texto no impone una clara obligación de convertir en delito el tráfico ilícito, sino únicamente menciona que las partes consideraran que sea delito.⁴³

Estableciendo esta serie de conductas en un documento de carácter internacional se depende de que cada Parte lo implemente en su ordenamiento jurídico interno, haciendo su propia interpretación y matizándolo en función de su tradición jurídica, lo que implica necesariamente diferencias entre la regulación de cada Parte. Además, existe la creencia de que el Derecho Penal de un estado es símbolo de su cultura legal y de su soberanía, motivo por el que la internacionalización de ciertos aspectos del mismo puede ser vista como una pérdida de esta soberanía.⁴⁴ Incluso si se llega a “ceder” e implementar estas previsiones en los ordenamientos jurídicos internos cabrá acudir a técnicas de armonización, cooperación y coordinación intergubernamental en materia penal para perseguir delitos ambientales a nivel transnacional.

De esta manera cuando se transporten residuos plásticos considerados como residuos peligrosos, así como cuando se transporten residuos plásticos que tengan

⁴³ Mitsilegas, M. Fitzmaurice, M., Fasoli, E. and Fajardo, T. (2015) *Analysis of International Legal Instruments Relevant to Fighting Environmental Crime. Study in the Framework of the EFFACE Research Project* [online]. Londres : Queen Mary University of London. P. 80 y 81. Disponible en: https://efface.eu/sites/default/files/11.EFFACE_Analysis%20of%20International%20Legal%20Instruments_0.pdf

⁴⁴ Corstens, G. G. (2003). Criminal law in the first pillar?. *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 11(1), p. 131. <https://doi-org.sabidi.urv.cat/10.1163/157181703100383561>

la consideración de otros desechos, la existencia de ciertas irregularidades provocará que esta actividad sea considerada delictiva. El tenor literal del texto del artículo 9.1 establece lo siguiente:

“1. A los efectos del presente Convenio, todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos realizado:

a) sin notificación a todos los Estados interesados conforme a las disposiciones del presente Convenio; o

b) sin el consentimiento de un Estado interesado conforme a las disposiciones del presente Convenio; o

c) con consentimiento obtenido de los Estados interesados mediante falsificación, falsas declaraciones o fraude; o

d) de manera que no corresponda a los documentos en un aspecto esencial; o

e) que entrañe la eliminación deliberada (por ejemplo, vertimiento) de los desechos peligrosos o de otros desechos en contravención de este Convenio y de los principios generales del derecho internacional, se considerará tráfico ilícito.”

Por lo tanto, en un futuro próximo deberá considerarse tráfico ilícito por parte de los Estados que forman parte del Convenio de Basilea que los residuos plásticos se muevan a nivel transfronterizo sin las notificaciones pertinentes a todos los Estados interesados (artículo 9.1.a)); cuando se realice su movimiento sin el consentimiento de algún Estado interesado (artículo 9.1.b)); cuando el consentimiento para realizar el transporte de los desechos plásticos se obtenga mediante falsificación, falsas declaraciones o fraude (artículo 9.1.c)); cuando el transporte sea realizado de manera que no corresponda con los documentos en algún aspecto esencial (artículo 9.1.d)); el que implique la eliminación deliberada de los plásticos considerados como desechos peligrosos u otros desechos contraviniendo el Convenio y los principios generales del derecho internacional (artículo 9.1.e).

En relación con la conducta del artículo 9.1.b), esta implica que se realice un movimiento sin el consentimiento de algún Estado interesado. En los últimos meses se ha detectado un caso en España en el que se envió un cargamento de residuos plásticos mezclados con virutas de aluminio hasta el puerto de Klang (Selangor, Malasia) sin ningún tipo de autorización por parte de las autoridades malayas. Este envío resultó en la interceptación de los residuos en el puerto malayo y su posterior devolución al puerto de Valencia en España, lugar desde el que se enviaron estos residuos.⁴⁵

Desde la óptica del crimen ambiental transnacional una de las conductas que se está denunciando recientemente con más frecuencia es la del artículo 9.1.c). Esta conducta implica obtener el consentimiento de los Estados interesados (recordemos que, por Estados interesados, a tenor del artículo 2.13 del Convenio de Basilea debemos entender aquellos que sean Estados de exportación o los de importación, y los Estados de tránsito, sean o no parte) obtenido a través de tres medios: falsificación, falsas declaraciones o fraude.

Algunos casos relevantes recientes en relación con esta conducta pueden ser el envío en dos tandas (21 de julio de 2018 y 20 de octubre de 2018) de 6500 toneladas de plásticos, baterías y pañales desde Filipinas a Corea del Sur que fueron falsamente declarados como copos de plástico sintético⁴⁶ o un envío de residuos plásticos enviado desde Bangladesh a Malasia en mayo de 2019 declarados como material reciclable pero que en realidad estaban mezclados con otros materiales que no hacían posible este proceso.⁴⁷

De las cinco irregularidades contempladas en los apartados del artículo 9.1 los dos últimos (apartados d y e) también merecen un estudio con detenimiento.

⁴⁵ De la Cal, L. (2019). *Los cinco contenedores de basura devueltos a España por Malasia*. El Mundo. Consultado el 30 de mayo de 2020.

<https://www.elmundo.es/cronica/2019/06/03/5cf1742ffc6c83a90b8b46b4.html>

⁴⁶ IMPEL Network. (2019). *Waste Force Crime Alert (1)*. IMPEL Network. P. 17. <https://www.wasteforceproject.eu/waste-crime-alert-1/>

⁴⁷ IMPEL Network. (2019). *Waste Force Crime Alert (3)*. IMPEL Network. P.17. <https://wasteforceproject.eu/wp-content/uploads/2019/09/WasteForce-Waste-Crime-Alert-3.pdf>

En relación con el transporte de residuos plásticos realizado de manera que no corresponda con los documentos en algún aspecto esencial no pasa inadvertido que muchas de las quejas de países en vías de desarrollo al realizar importaciones de residuos, y concretamente de plásticos, son aquellas relativas a la disonancia existente entre los materiales que se plasman en el documento y lo que realmente hay dentro de los contenedores que llegan a sus puertos.⁴⁸ Teniendo en cuenta lo previamente mencionado cabe decir que la Ban Amendment previamente mencionada prevé la prohibición por parte de cada Parte incluida en el Anexo VII (Partes y otros Estados que son miembros de la OCDE, CE, Liechtenstein) todos los movimientos transfronterizos a Estados no incluidos en el Anexo VII de desechos peligrosos cubiertos por el Convenio destinado a la eliminación, y de todos los movimientos transfronterizos a Estados no incluidos en el Anexo VII de desechos peligrosos cubiertos por el párrafo 1 (a) del Artículo 1 del Convenio que están destinados a operaciones de reutilización, reciclaje o recuperación. Se entiende que, a partir de la inclusión de determinados desechos plásticos como desechos peligrosos la Ban Amendment se hará extensiva, prohibiendo las conductas citadas cuando el movimiento transfronterizo sea de desechos plásticos catalogados como peligrosos.

Sobre el apartado e) del artículo 9.1, referente al transporte que implique la eliminación deliberada de los residuos en contravención del Convenio y de los principios generales del derecho internacional debemos referirnos a una reciente revelación de la Unidad de Investigación de Greenpeace Italia de febrero de 2020 en que informa de cómo durante los nueve primeros meses de 2019 la mitad de los desechos plásticos generados en Italia fueron enviados ilegalmente a Malasia para ser gestionados en plantas de reciclaje que no tenían los permisos

⁴⁸ Harris, E., Latiff, R. y Birsel, R. (2019) *Malaysia to send 3,000 tonnes of plastic waste back to countries of origin*. Thomson Reuters. Consultado el 15 de marzo de 2020, de <https://www.reuters.com/article/us-malaysia-waste/malaysia-to-send-3000-tonnes-of-plastic-waste-back-to-countries-of-origin-idUSKCN1SY0M7>

pertinentes.⁴⁹Estos residuos o bien se terminaban quemando en las plantas ilegales o bien se depositaban en vertederos.⁵⁰

Al margen de las conductas que deberán ser consideradas delictivas previamente descritas, el Convenio de Basilea ha establecido un mecanismo de cumplimiento desde 2003, que se define de naturaleza preventiva, no confrontativo y no vinculante con el objeto de revisar la información recolectada para monitorizar el cumplimiento de las Partes del Convenio y asistirles en su cumplimiento. En este mecanismo el Comité tiene dos funciones principales: dirigir propuestas específicas y revisar cuestiones generales de cumplimiento e implementación. El Comité examina las presentaciones relativas a un específico fracaso de una parte en el cumplimiento, a instancia de las Partes o del Secretariado con el objetivo de observar los hechos determinantes que han causado el incumplimiento del Convenio, y para asistir a las partes a través del consejos, recomendaciones no vinculantes o información. Si estas medidas se mostraran insuficientes, el Comité puede recomendar medidas adicionales para que se adopten por la Conferencia de las Partes.⁵¹ Esta figura de mecanismo de cumplimiento, pese a no tener un carácter vinculante, puede ser de especial importancia a raíz de la entrada en vigor de la enmienda de los Anexos propuesta por Noruega. No hay que olvidar que determinados Anexos se amplían de forma destacable para incluir que determinados residuos plásticos se sometan a determinados procedimientos de control para su transporte, factor que comportará un mayor grado de exigencia en los traslados y puede provocar que, debido a estas exigencias, se caiga con mayor facilidad por parte de los Estados parte del Convenio en conductas como las del artículo 9.1 del Convenio, relativas al tráfico ilícito, que deberán ser consideradas

⁴⁹ Murgese, E. (2020). *Illegal Trafficking of Plastic Waste: The Italy–Malaysia Connection*. Instituto Affari Internazionali. Consultado el 30 de mayo de 2020.

<https://www.iai.it/en/pubblicazioni/illegal-trafficking-plastic-waste-italy-malaysia-connection>

⁵⁰ Giuffrida, A. (2020). *Italy told to stop using Malaysia as plastics dumping ground*. The Guardian.

Consultado el 30 de mayo de 2020. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/10/italy-told-to-stop-using-malaysia-as-plastics-dumping-ground-greenpeace-landfill>

⁵¹ Mitsilegas, M., Fitzmaurice, M., Fasoli, E. and Fajardo, T. (2015) *Analysis of International Legal Instruments Relevant to Fighting Environmental Crime. Study in the Framework of the EFFACE Research Project*. Londres : Queen Mary University of London. P. 82. Disponible en: https://efface.eu/sites/default/files/11.EFFACE_Analysis%20of%20International%20Legal%20Instruments_0.pdf

delictivas (artículo 4.3), por lo que el mecanismo de cumplimiento puede tener, al menos durante las primeras fases de vida de la entrada en vigor de la enmienda de los Anexos, una gran importancia para asegurar el cumplimiento de las nuevas medidas para determinados residuos plásticos.

Cabe mencionar que, aunque el Convenio de Basilea es uno de los pocos tratados internacionales que establece que unas determinadas actividades prohibidas deban ser consideradas criminales, hay que hacer hincapié en que no se impone una clara obligación de obligación de que el tráfico ilegal de desechos sea delictivo, simplemente menciona que así deberá ser considerado por las partes. Sin embargo, el Secretariado del Convenio expone que el hecho de que el tráfico ilegal de desechos sea considerado un delito dice mucho del compromiso que ha adquirido la comunidad internacional en la gestión ambientalmente segura de los residuos. Sin embargo, el tráfico ilegal de residuos no es un fenómeno aislado, y está presente en distintas formas en muchas partes del mundo.⁵²

Las previsiones en materia de tráfico ilícito de residuos plásticos del Convenio de Basilea comportan una labor importante por parte de los Estados firmantes de este texto. Ello es debido a que cada una de las partes debe adoptar las medidas legales, administrativas o de otra índole que considere apropiadas para implementar las previsiones del Convenio, así como para prevenir y castigar las conductas que contravengan sus disposiciones (artículo 4.4). Además, el Convenio requiere que las partes cooperen en el combate contra el tráfico ilegal de desechos (artículo 9.5). Cabe decir que cada uno de los Estados tiene sus propios medios de investigación, cumplimiento normativo y persecución de las conductas contrarias a lo establecido en este marco normativo, diferentes las unas de las otras. La aplicación de las penas relativas a esta cuestión a los diversos actores involucrados en los movimientos transfronterizos ilegales de residuos plásticos corresponde a cada Estado, y cabe precisar hasta qué punto alcanzan las competencias de Juzgados, Tribunales y

⁵² Secretariado del Convenio de Basilea. *Legal Matters*. Basel Convention. Consultado el 30 de agosto de 2020 <http://archive.basel.int/legalmatters/illegtraffic/index.html>

Fiscales para perseguir sujetos que están física o legalmente establecidos en otro país. Esta es una cuestión que deben clarificar las legislaciones nacionales.⁵³

Igualmente, todas estas cuestiones serán relevantes una vez entre en vigor la enmienda propuesta por Noruega en materia de residuos plásticos, y tendrán incidencia en esta cuestión. Cuál será esta incidencia y si se conseguirá manejar esta situación de manera apropiada es algo que deberá ser objeto de futuros estudios.

2.2.-Otros instrumentos jurídicos internacionales con incidencia en la gestión de los residuos plásticos.

Si bien es cierto que el Convenio de Basilea es, a día de hoy, el instrumento jurídico que engloba de manera más completa la gestión de los movimientos transfronterizos de desechos (entre los que se incluyen los residuos plásticos), no es la única norma con incidencia en esta materia.

Entre estas normas que inciden en los movimientos transfronterizos de residuos las más relevantes son el Convenio de Estocolmo sobre contaminantes orgánicos persistentes, firmada el 23 de mayo de 2001; el Convenio de Rotterdam sobre el procedimiento de consentimiento fundamentado aplicable a ciertos plaguicidas y productos químicos peligrosos objeto de comercio internacional, firmada el 10 de septiembre de 1998; el Convenio de Bamako sobre la prohibición de la importación y el control de los movimientos transfronterizos y la gestión de desechos peligrosos en África; y por último el Convenio de Waigani para prohibir la importación a los Países Insulares del Foro de desechos peligrosos y radiactivos y para controlar el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos en la región del Pacífico Sur. Si bien tanto el Convenio de Bamako como el Convenio de Waigani son instrumentos regionales de determinados puntos de África y Asia respectivamente vale la pena observar sus previsiones ya que, en algunos aspectos, tal y como se expondrá a continuación, son más restrictivos que el Convenio de Basilea.

⁵³ Mitsilegas, M. Fitzmaurice, M., Fasoli, E. and Fajardo, T. (2015) *Analysis of International Legal Instruments Relevant to Fighting Environmental Crime. Study in the Framework of the EFFACE Research Project*. Londres : Queen Mary University of London. P. 85. Disponible en: https://efface.eu/sites/default/files/11.EFFACE_Analysis%20of%20International%20Legal%20Instruments_0.pdf

A continuación, se analizan las influencias de estos instrumentos.

2.2.1.- El Convenio de Estocolmo sobre contaminantes orgánicos persistentes.

El convenio de Estocolmo sobre contaminantes orgánicos persistentes fue firmada en mayo de 2001, pero no fue hasta el 17 de mayo de 2004 que entró en vigor.

Se trata de un instrumento jurídico cuya finalidad es proteger la salud humana y el medio ambiente de aquellos compuestos químicos que permanecen de forma intacta en nuestro entorno durante largos periodos de tiempo. Estos compuestos son susceptibles de extenderse ampliamente a nivel geográfico y de causar impactos negativos tanto en la salud humana como en el medio.⁵⁴

En relación con los movimientos de residuos cabe mencionar que el Convenio de Estocolmo se fijó en el Convenio de Rotterdam y la de Basilea para establecer su régimen. A título ejemplificativo esto se puede observar en el artículo 6.2 del texto del Convenio, cuando establece que cooperará estrechamente con los órganos pertinentes del Convenio de Basilea para fijar niveles de destrucción y transformación irreversible necesarios para garantizar que no se exhiban determinadas características de los contaminantes orgánicos persistentes, determinar los métodos que constituyan una eliminación ambientalmente racional así como adoptar medidas para el establecimiento, cuando sea conveniente, de medidas para establecer niveles de concentración bajos de determinados productos químicos en relación con su contenido de contaminante orgánico persistente.

Teniendo en cuenta lo mencionado, existen sinergias entre el Convenio de Basilea y el Convenio de Estocolmo en materia de residuos plásticos. Los residuos plásticos pueden contener diversos contaminantes orgánicos persistentes tales como retardantes de llama bromados o parafinas cloradas. La lixiviación de estas partículas puede tener efectos adversos en el ambiente, especialmente en la fauna marina y terrestre. Estos residuos también son capaces de absorber contaminantes

⁵⁴ Secretariado del Convenio de Estocolmo (s.f.). *The Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants was adopted by the Conference of Plenipotentiaries on 22 May 2001 in Stockholm, Sweden. The Convention entered into force on 17 May 2004.* Stockholm Convention. Consultado el 30 de marzo de 2020. <http://www.pops.int/TheConvention/Overview/tabid/3351/Default.aspx>

tales como bifenilos policlorados (PCB), dicloro difenil tricloroetano (DDT) y dioxinas altamente perjudiciales para el organismo. El Convenio de Estocolmo realiza controles sobre determinados contaminantes orgánicos persistentes utilizados como retardantes de llama, plastificantes o aditivos.

Por ello a través de la decisión BC – 14/13, la Conferencia de las Partes del Convenio de Basilea recibió de manera positiva el trabajo realizado por parte del Convenio de Estocolmo para la reducción de estos contaminantes en los plásticos, reduciendo los riesgos asociados con los microplásticos así como los de aquellos residuos que terminan en el mar (párrafo 16 de la decisión).

Así mismo, en esta decisión también se especifica en su párrafo quinto que se percibe el potencial suficiente para reducir y gestionar de forma ambientalmente positiva los desechos plásticos a través de la asistencia técnica y el intercambio de información entre ambas Convenciones.

Sin embargo, el Convenio de Estocolmo pese a todo lo expuesto tiene una incidencia limitada en materia de gestión de los plásticos precisamente por la especificidad de la materia que regula. Por ejemplo, a nivel global, un 26% de todos los plásticos producidos tienen una finalidad de empaquetado.⁵⁵ Estos plásticos es improbable que contengan retardantes de llama, y además los plásticos para el empaquetado de comida tienden a estar estrictamente regulados para no contener ninguna de las sustancias químicas listadas en el cuerpo normativo del Convenio de Estocolmo. Por todo lo expuesto, este texto tiene unos efectos limitados para limitar la producción de plásticos en la medida en que muchos de ellos persiguen finalidades de empaquetado que no contienen contaminantes orgánicos persistentes, y hay otros muchos con finalidades distintas pero que tampoco los contienen.⁵⁶

Así mismo, Laia Serra Sellarès en su tesis doctoral “Anàlisi de tres règims internacionals ambientals: el comerç d’espècies en perill d’extinció, l’ozó estratosfèric i el transport i el comerç de residus peril·losos” expone la problemática

⁵⁵ Raubenheimer, K. y McIlgorm, A. (2018). Can the Basel and Stockholm Conventions provide a global framework to reduce the impact of marine plastic litter?. *Marine Policy*, 96. P. 7. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.01.013>

⁵⁶ Ibidem.

a la que se enfrenta el Convenio de Estocolmo y que para el tema que nos conviene, también es de incidencia en materia de comercio de determinados desechos plásticos. Expone que el problema asociado a los desechos sobre los que incide este Convenio se debe a su cantidad y su peligrosidad, factores que se combinan llegado el momento de realizar un movimiento transfronterizo en los que se mueven estos desechos. Los contaminantes orgánicos persistentes son componentes con un efecto biomagnificador importante, especialmente presentes en países en vías de desarrollo; los países desarrollados intentan en la medida de lo posible ni crearlos ni gestionarlos. El Convenio de Estocolmo al coger como referencia el Convenio de Basilea nos lleva a contemplar la relación existente entre el producto inicial y el residuo: tal y como sea el producto determinará cómo será el residuo, de manera que un producto peligroso desembocará en un desecho peligroso. Uno de los últimos debates que aporta el Convenio de Estocolmo hace referencia a la gestión de estos residuos a través de alternativas de racionalidad. El planteamiento de la incineración de residuos con contaminantes orgánicos persistentes como una gestión ambientalmente racional de los mismos no es legítima, factor que en un Convenio tan estrechamente vinculado con Basilea puede ser un debate en las próximas COP.⁵⁷

También cabe citar el informe sobre las actividades de los centros regionales del Convenio de Basilea y de Estocolmo de 15 de marzo de 2019, en el que se habla del papel de estas convenciones en materia de plásticos y aditivos tóxicos, y la economía circular. En él se manifiestan múltiples preocupaciones en relación con la fase de diseño y de producción para la no inclusión de productos tóxicos, la liberación de aditivos concretos durante el uso del producto y las dificultades de reciclado que muestran estos plásticos con productos tóxicos.⁵⁸

⁵⁷ Serra Sellarès, L. (2009). *Protecció, comerç i delictes ambientals. Anàlisi de tres règims internacionals ambientals: el comerç d'espècies en perill d'extinció, l'ozó troposfèric i el transport i el comerç de residus perillosos*. [Tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona]. P. 346. Repositorio Institucional UAB <https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2009/tdx-0527110-123615/lss1de1.pdf>

⁵⁸ Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *BC COP-14, RC COP-9 and SC COP-9 meeting documents. Pre-session working and information documents of the meetings of the conferences of the Parties to the Basel, Rotterdam and Stockholm conventions*. Basel Convention. Consultado el 1 de abril de 2020: <http://www.brsmeas.org/Decisionmaking/COPsandExCOPs/2019COPs/MeetingDocuments/tabid/7832/language/es-CO/Default.aspx>

Entre las sustancias que más preocupan se encuentran los retardantes de llama, los productos químicos perfluorados, los ésteres de ácido ftálico, los bisfenoles y los nonilfenoles. El uso de estos contaminantes orgánicos persistentes es preocupante no tanto en cuanto a su uso directo (se usan especialmente en los campos de la construcción, la automoción y la electrónica) sino en cuanto a su reciclado junto con otros plásticos que no contienen estas sustancias tóxicas. Esto puede hacer que artículos, como pueden ser juguetes infantiles, presenten algún nivel de presencia de estos elementos.

Este informe reconoce que algunas de las medidas para abordar este problema pueden ser la aceleración de la innovación en materiales más seguros, la promoción de la colaboración industrial en esta materia, la innovación en los sistemas de reciclaje o el acceso a la información del uso de productos químicos en plásticos. Respecto a esta última precisa que existe una urgente necesidad de información públicamente disponible del uso de estos productos en plásticos, así como la composición química exacta de productos plásticos acabados.

2.2.2.- El Convenio de Rotterdam sobre el procedimiento de consentimiento fundamentado previo aplicable a ciertos plaguicidas y productos químicos peligrosos objeto de comercio internacional.

El cuerpo normativo del Convenio de Rotterdam sobre el procedimiento de consentimiento fundamentado previo aplicable a ciertos plaguicidas y productos químicos peligrosos objeto de comercio internacional⁵⁹ fue aprobado en fecha de 10 de septiembre de 1998 a través de una Conferencia de Plenipotenciarios en Rotterdam, Países Bajos. El texto entro en vigor el 24 de febrero de 2004.

Este Convenio persigue la promoción de la responsabilidad compartida y los esfuerzos conjuntos de las Partes en la esfera del comercio internacional de determinados productos químicos peligrosos para proteger la salud humana y el medio ambiente frente a daños posibles, así como contribuir al uso ambientalmente

⁵⁹ Instrumento de Ratificación del Convenio de Rotterdam para la aplicación del procedimiento de consentimiento fundamentado previo a ciertos plaguicidas y productos químicos peligrosos objeto de comercio internacional, hecho en Rotterdam (Países Bajos) el 10 de septiembre de 1998. Boletín Oficial del Estado, 25 de marzo de 2004, núm. 73, pp. 12926 a 12937. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/2004/03/25/pdfs/A12926-12937.pdf>

racional de estos productos, facilitando el intercambio de información sobre sus características y estableciendo un proceso nacional de adopción de decisiones sobre su importancia y exportación, difundiendo este conocimiento entre las Partes firmantes (artículo 1).

Este texto crea obligaciones jurídicamente vinculantes en relación con la aplicación de un procedimiento de Consentimiento Fundamentado Previo para plaguicidas y productos químicos industriales que, o bien han sido prohibidos, o bien han sido rigurosamente restringidos por las partes, ya sea por razones ambientales o sanitarias (artículo 3.1 en relación con los artículos 10 y 11).

En el Anexo III de este Convenio se contemplan los productos químicos sujetos al procedimiento de consentimiento informado previo. Este Anexo contiene una tabla con una serie de productos químicos en los que se detallan algunas de sus características como puede ser si se trata de químicos industriales o plaguicidas y su grado de peligrosidad.

En relación con lo anteriormente mencionado, en el encuentro de las Conferencias de las Partes de las Convenciones de Basilea, Estocolmo y Rotterdam celebrado del 29 de abril al 10 de mayo de 2019 se hicieron algunos progresos en materia de la intervención del Convenio de Rotterdam en materia de residuos plásticos.

Estos progresos consistieron en la ampliación de los materiales contenidos en el Anexo III. Concretamente se añadieron dos nuevos compuestos químicos: el pesticida forato y el químico industrial hexabromociclododecano. De esta manera los materiales mencionados pasaron a estar sujetos al régimen de Consentimiento Fundamentado Previo. Además, se adoptó una decisión adicional para aprobar procedimientos y mecanismos sobre el cumplimiento del Convenio de Rotterdam, vistos por las partes como un paso crucial para mejorar aún más la implementación de este Convenio clave.⁶⁰

⁶⁰ Secretariado de las Convenciones de Basilea, Rotterdam y Estocolmo (s.f.). *Governments agree landmark decisions to protect people and planet from hazardous chemicals and waste, including plastic waste*. Synergies among the Basel, Rotterdam and Stockholm Conventions. Consultado el 3 de abril de 2020. <http://www.brsmeas.org/?tabid=8005>

2.2.3.- El Convenio de Bamako sobre la prohibición de la importación y el control de los movimientos transfronterizos y la gestión de los desechos peligrosos en África y el Convenio de Waigani para prohibir la importación a los países insulares del Foro de desechos peligrosos y radioactivos y controlar el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos en la región del Pacífico Sur

El Convenio de Bamako es un tratado internacional firmado por distintos países africanos que prohíbe la importación a África de cualquier residuo peligroso, incluyendo los residuos radiactivos. Este Convenio de carácter regional fue firmado en la ciudad de Bamako, Malí, en enero de 1991, y entró en vigor en 1998.⁶¹

El origen de esta norma es una respuesta al artículo 11 del Convenio de Basilea, que anima a las Partes a realizar acuerdos de carácter bilateral, multilateral y regional en materia de residuos peligrosos para ayudar a conseguir los objetivos del Convenio. Sin embargo, otras de las motivaciones del origen del Convenio de Bamako son al fracaso del Convenio de Basilea en la prohibición del comercio de residuos peligrosos con países en vías de desarrollo y la conciencia de que algunos países desarrollados estaban exportando residuos tóxicos a África (el caso Koko en Nigeria⁶² o el caso Probo Koala en Costa de Marfil).⁶³

Una de las principales diferencias que se puede apreciar entre el Convenio de Bamako y el texto de Basilea es su naturaleza tendente a la prohibición (de hecho, mientras que en el mismo nombre del Convenio de Bamako se expone que es sobre la prohibición de la importación y el control de movimientos transfronterizos de residuos peligrosos, el Convenio de Basilea menciona únicamente su control y eliminación).

⁶¹ Convenio de Bamako sobre el acuerdo de las naciones africanas de prohibir la importación a África de cualquier residuo peligroso (incluidos los residuos radioactivos) hecho en Bamako en enero de 1991. Disponible en <https://www.unenvironment.org/explore-topics/environmental-rights-and-governance/what-we-do/meeting-international-environmental>

⁶² Tema desarrollado extensamente en Ogbodo, S. (2009). Environmental protection in Nigeria: Two decades after the Koko incident. *Annual Survey of International & Comparative Law*, 15(1), 1-18. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/ansurintl15&div=4&id=&page=>

⁶³ Tema desarrollado extensamente en Eze, C. (2008). The Probo Koala Incident in Abij An Côte d'Ivoire. *8th International conference of environmental compliance and enforcement.*, p. 351 y ss. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.598.4644&rep=rep1&type=pdf>

Este Convenio no deja de ser una forma en que los países *de Organization of Africa Unit* (OUA) hacen valer sus recursos en el campo de la política internacional para el control de los movimientos transfronterizos de residuos. Éste es el segundo Convenio más importante en este ámbito después del de Basilea por su eficacia, fuerza de presión y modelo a seguir.⁶⁴

Sus propósitos, de base, son más ambiciosos que los de Basilea. El Convenio de Bamako busca prohibir la importación de todos los residuos peligrosos y radioactivos al continente africano, minimizar y controlar los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos, prohibir el vertido de estos residuos tanto en mar abierto como en tierra, asegurar la gestión ambientalmente segura de los mismos, promover una producción más limpia y establecer el principio de precaución.

En términos similares al del Convenio de Basilea, el Convenio de Bamako contempla en su artículo 9 una serie de conductas que cada Parte debe introducir de forma apropiada en su legislación nacional para imponer sanciones penales a las personas que organicen, cometan o asistan en la realización de estas actividades de importación ilícita. Estas penas deben tener la suficiente entidad para ser un castigo consecuente y frenar dicha conducta (art. 9.2), factores que no dejan de ser manifestaciones de los principios de proporcionalidad, de prevención negativa del Derecho Penal y de los fines preventivos del Derecho Penal.

Las conductas de relevancia penal que aparecen reflejadas en el artículo 9.1 del Convenio de Bamako son cualquier movimiento transfronterizo de residuos peligrosos que se dé bajo las siguientes circunstancias: que se transporte sin notificación a los Estados a los que les concierne; que se transporten sin consentimiento según las previsiones del Convenio; que el consentimiento de los Estados a los que les concierne el transporte se obtenga mediante falsificación, tergiversación o fraude; que los residuos no coincidan con los datos reflejados en los documentos; y por último, si el transporte resulta en la eliminación deliberada de

⁶⁴ Serra Sellarès, L. (2009). *Protecció, comerç i delictes ambientals. Anàlisi de tres règims internacionals ambientals: el comerç d'espècies en perill d'extinció, l'ozó troposfèric i el transport i el comerç de residus perillosos*. [Tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona]. P. 321. Repositorio Institucional UAB <https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2009/tdx-0527110-123615/lss1de1.pdf>

los residuos en contravención del Convenio y de los principios generales del Derecho internacional.

Asimismo, el artículo 9 prevé en su apartado tercero que en caso de que el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos sea considerado ilegal por la conducta del exportador o del generador, el Estado de exportación deberá asegurarse de que el exportador o generador retire los desechos o, si es necesario por sí mismo al Estado de exportación, dentro de los 30 días a partir del momento en que el Estado de exportación haya sido informado sobre el tráfico ilegal. No cabrá oposición u obstrucción por las partes interesadas cuando se devuelvan los desechos al Estado exportador.

Finalmente, el cuarto apartado de este artículo establece que en el caso de que el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos considerados como tráfico ilegal sea resultado de una conducta por parte del importador o eliminador, la Parte importadora se asegurará de que el importador devuelva los desechos al exportador mediante los procedimientos de las disposiciones de este Convenio que se toman contra los infractores.

En relación con la regulación de los residuos plásticos en el texto del Convenio de Bamako, hay que decir que pasan desapercibidos. Sin embargo, en la tercera Conferencia de las Partes, realizada en Brazzaville (Congo), el Informe de Implementación del secretariado del Convenio se referencia un caso en el que un país europeo intentó exportar atrazina y residuos plásticos no reciclables a uno de los países parte del Convenio (no se llega a precisar cuál) de forma ilegal. Esta conducta se consideró contraria al espíritu del texto del Convenio, y finalmente el envío fue detenido. El Secretariado finaliza la exposición de estos hechos argumentando que esta situación constituye una amenaza muy seria para la salud de las personas y de los ecosistemas a los que se envían residuos plásticos, y reconoce que si esta situación no se frena rápidamente tiene el potencial de expandirse a más países africanos.⁶⁵

⁶⁵ Tema desarrollado extensamente en Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2020). *Report of the Secretariat on the implementation of the Bamako Convention. Third Conference of the Parties to the Bamako Convention on the Ban of the Import into Africa and the Control of*

Otro instrumento jurídico internacional regional es el Convenio para prohibir la importación a los países insulares del Foro de residuos peligrosos y radiactivos y para controlar el movimiento transfronterizo de residuos peligrosos en la región del Pacífico Sur, también conocido como Convenio de Waigani.⁶⁶ Este Convenio tiene como Parte países como Australia, Fiji, las Islas Cook, Samoa, Nueva Zelanda o las Islas Salomón, entre otros y está elaborado tomando como referencia el Convenio de Basilea. Aun así, existen algunas diferencias entre ambos textos, como puede ser las disposiciones que contiene Waigani en materia de residuos radiactivos o la cobertura territorial del mismo, que incluye la zona económica exclusiva de cada Parte (200 millas náuticas, en lugar de extenderse a las 12 millas náuticas de aguas territoriales que cubre el Convenio de Basilea).

Este Convenio se desarrolló en el ámbito de actuación del Secretariado de los Programas Ambientales Regionales del Pacífico (SPREP). Fue firmada el 16 de septiembre en Waigani (Papua Nueva Guinea) y entró en vigor en el año 2001.

El objetivo del Convenio es reducir y eliminar los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos y radiactivos, minimizar la producción de residuos peligrosos y tóxicos en la región del Pacífico y garantizar que la eliminación de residuos en el área del Convenio se realice de forma racional desde el punto de vista ambiental.

Algunas de las obligaciones generales de las partes las encontramos en su artículo 4, y entre ellas se incluyen tomar las medidas adecuadas para prohibir la importación y exportación de residuos peligrosos desde y hacia el Área del Convenio, prohibir el vertido de residuos peligrosos y radiactivos en ésta Área, asegurar que la generación de residuos peligrosos de las Partes se va reduciendo o asegurar que existen formas adecuadas en los países Parte para gestionar de forma segura los residuos peligrosos.

Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within Africa.
<https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/31479/ReportofSecretariat.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

⁶⁶Convenio para prohibir la importación a los países del foro de desechos peligrosos y radioactivos y para controlar el movimiento transfronterizo y la gestión de desechos peligrosos en la región del Pacífico Sur, hecha en Waigani. Disponible en https://www.sprep.org/att/publication/000129_Waigani_PDF.pdf

Es precisamente en el artículo 4.1 donde se menciona la intervención del Derecho Penal en el tráfico ilegal de residuos. Concretamente en el apartado a) de este artículo se establece que las Partes tomarán las medidas legales, administrativas y de otro tipo que se estimen apropiadas en el área bajo su jurisdicción para prohibir la importación de todos los residuos peligrosos y radiactivos fuera del Área del Convenio, que en caso de suceder será considerada como un acto ilegal y criminal.

Igualmente, el apartado b) de este artículo 4.1 establece que cada país con el estatus de Otra Parte (parte listada en el Anexo IV o cualquier Parte que sea aceptada por la Conferencia de las Partes como tal a través del procedimiento definido en el art. 13.4 del texto) tomará las medidas legales, administrativas y de otro tipo convenientes en el área de su jurisdicción para la prohibición de la exportación de residuos peligrosos y residuos radiactivos a los Países Insulares del Foro, así como a los territorios que sean del área del Convenio, exceptuando los países que también tengan categoría de Otra Parte. La realización de exportaciones en contra de estos preceptos deberá ser considerada como un acto ilegal y criminal. Los países que tienen el estatus de otra parte, tal y como menciona el Anexo IV en su primer apartado son Australia y Nueva Zelanda. Laia Serra Sellarès en su precitada tesis doctoral introduce una destacada reflexión sobre este aspecto, señalando como la firma y ratificación del Convenio por estos países es un paso importante en la medida en que ambos son países exportadores de residuos que se han opuesto a la prohibición total del tráfico de residuos a nivel global (se opusieron a la enmienda III/1 de Basilea). La firma de este instrumento supone un paso de mejora en la cooperación regional ya que además promueve el intercambio de información, recursos y experiencia técnica.⁶⁷

Las acciones consideradas tráfico ilegal en el texto de este Convenio se contemplan en el artículo 9.1, y no distan de las previsiones contempladas en los textos de Basilea y Bamako. Establece que se considerará tráfico ilegal aquel realizado sin la notificación a todos los países interesados; aquél realizado sin el consentimiento del

⁶⁷ Serra Sellarès, L. (2009). *Protecció, comerç i delictes ambientals. Anàlisi de tres règims internacionals ambientals: el comerç d'espècies en perill d'extinció, l'ozó troposfèric i el transport i el comerç de residus perillosos*. [Tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona]. P. 327. Repositorio Institucional UAB <https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2009/tdx-0527110-123615/lss1de1.pdf>

país interesado; aquel en el que el consentimiento se ha conseguido a través de falsificación, tergiversación o fraude; aquél en el que el contenido del envío no se corresponde con el reflejado en la documentación y el que resulte deliberadamente en una gestión de los residuos en contravención del Convenio de Waigani, otros instrumentos internacionales relevantes o los principios generales del Derecho Internacional.

Después de realizar esta exposición hay que mencionar que actualmente las previsiones que contempla el texto de este Convenio en materia de residuos plásticos no son extensas. Encontramos en el Anexo I, referente a los residuos considerados peligrosos, con la referencia Y13 los residuos derivados de la producción, formulación y uso de resinas, látex, plastificantes y pegamentos/adhesivos. Igualmente, bajo el código Y17 encontramos los residuos derivados del tratamiento de metales y de plásticos.

Pese a la no inclusión de los residuos plásticos como residuos peligrosos al nivel que lo va a implementar en un futuro próximo Basilea, no hay que olvidar que este Convenio toma este texto como referencia. No sería extraño ver en el futuro una enmienda en los Anexos I o II (residuos peligrosos y características consideradas como peligrosas, respectivamente) en donde se amplíen los residuos considerados como peligrosos y que, por lo tanto, queden sometidos a la intervención del Derecho Penal en aquellos casos en los que se considere que existe tráfico ilícito. De hecho, en el documento *Review of the Waigani and Noumea Conventions* de 17 de julio de 2019, en su recomendación número 12 sugiere que las partes expandan la óptica del texto de Waigani para incorporar la contaminación por plásticos. Se hace referencia a la gran incidencia que ha tenido en los últimos años la contaminación causada por este material, y el nuevo reconocimiento que realiza Basilea en materia de plásticos como residuos peligrosos. Así mismo se reconoce la influencia negativa de los plásticos en el área del Pacífico, y el documento reflexiona sobre este problema como una oportunidad para movilizar y energizar a las partes firmantes en su compromiso de protección ambiental.⁶⁸

⁶⁸ JOS Consulting (2019). *Review of the Waigani & Noumea Conventions (draft)*. P. 27. <https://www.sprep.org/sites/default/files/29-SPREP->

3.-La Unión Europea y la gestión de residuos. El rol de sus instituciones y el marco jurídico. La relevancia penal del tráfico de residuos en la Unión Europea.

La Unión Europea está compuesta por países desarrollados que, tal y cómo se ha expuesto a lo largo del trabajo, tienden a ocupar la posición de exportadores de residuos (quizá una de las pocas excepciones sea Polonia, que históricamente ha recibido gran cantidad de residuos del resto de Estados Miembro para su gestión).

Consciente de este hecho la Unión Europea, de forma previa a la celebración del Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007,⁶⁹ estableció un marco jurídico para el traslado de residuos a través del Reglamento (CE)nº1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos.⁷⁰ En él se contienen previsiones tanto del traslado de residuos intracomunitario, como extracomunitario teniendo en cuenta que la Unión puede ocupar el papel de exportador, importador o territorio de paso. Para el desarrollo de este trabajo interesa especialmente el estudio del rol de la Unión Europea como exportador de residuos a terceros países que no están sujetos a la Decisión de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) desde una perspectiva jurídica.

Otro aspecto a valorar será cómo ha influido en el marco jurídico de la Unión la enmienda propuesta por Noruega sobre los Anexos II, VIII y IX del Convenio de Basilea, y la posición adoptada por la misma.

Asimismo, a través de este apartado también se estudiará el régimen de infracciones y sanciones en materia de traslado de residuos plásticos en el marco jurídico de la Unión Europea desde la óptica del Reglamento precitado y la Directiva 2008/99/CE

[Meeting/Waigani%20Convention/WP%207.1 Att.1%20-%20Noumea%20and%20Waigani%20Report.pdf](https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/lis/sign)

⁶⁹ Unión Europea. Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007. Diario Oficial de la Unión Europea C-306 de 17 de diciembre de 2007, pp. 1 a 271. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/lis/sign>

⁷⁰ Unión Europea. Reglamento (CE) nº1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos. Diario Oficial de la Unión Europea L-2006-81366 núm. 190, de 12 de julio de 2006, pp. 1 a 98. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/1013/oj/?locale=es>

del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho penal, y su relación con las novedades en materia de traslado de este tipo de residuos.

3.1. Marco jurídico de la Unión Europea del comercio de residuos plásticos. El Reglamento (CE) N°1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de junio de relativo a los traslados de residuos.

En el marco jurídico de la Unión Europea nos interesa especialmente analizar el Reglamento (CE) N°1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos. Esta norma previa al Tratado de Lisboa por el que se modifica el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Unión Europea implementa y adecúa lo definido en el Convenio de Basilea en un texto largo y detallado. A continuación, se analiza.

3.1.1.- El cuerpo normativo del Reglamento (CE) N° 1013/2006. Disposiciones relevantes en materia de circulación de residuos.

El Reglamento (CE) n°1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio relativo a los traslados de residuos se aprobó con el objetivo de proteger el ambiente a través de una regulación pormenorizada de los traslados de residuos. Esta norma es de aplicación desde el 12 de julio de 2007 (artículo 64.1)

Se trata de un texto extenso, compuesto por 42 considerandos, 64 artículos y 9 Anexos, algunos de los cuales se dividen en varios apartados.

El articulado se divide en siete Títulos, algunos de los cuales se dividen en Capítulos y éstos a su vez en Secciones. El primer Título es relativo al ámbito de aplicación y a las definiciones (artículos 1 y 2); el segundo hace referencia a los traslados en el interior de la Comunidad con o sin tránsito por terceros países (del artículo 3 hasta el 32); el tercer Título es referente a los traslados exclusivamente en el interior de los Estados Miembro (artículo 33); el cuarto Título hace referencia a exportaciones a terceros países de la Comunidad (regulado del artículo 34 al 40); el quinto Título es referente a las importaciones en la Comunidad desde terceros países (artículos 41 a 46); el sexto Título contempla el tránsito por la Comunidad con origen o destino en terceros países (artículos 47 y 48); por último, el séptimo Título séptimo contempla otras disposiciones de carácter adicional (artículos 49 a 64).

Los Anexos contienen documentos y listados de residuos, entre otros, para facilitar la efectividad y la aplicación del Reglamento. El primer Anexo contiene un modelo de documento de notificación de movimiento transfronterizo/traslado de residuos, una lista de códigos y abreviaturas utilizadas en el documento de notificación e instrucciones específicas para la cumplimentación de los documentos de la notificación y movimiento; el segundo Anexo contiene información y documentación relativa a la notificación; el tercer Anexo III contiene una lista de residuos sujetos a los requisitos de información general establecidos en el artículo 18, también conocida como “lista verde”; el cuarto Anexo contiene una lista de residuos sujetos al procedimiento de autorización y notificación previas por escrito (lista ámbar de residuos); el quinto Anexo contiene una lista de residuos sujetos a la prohibición de exportación del artículo 36; el Anexo VI contiene un formulario para instalaciones con autorización previa.; el séptimo Anexo contiene la información que debe acompañar a los traslados de residuos a que se refiere el artículo 3, apartados 2 y 4; el Anexo VIII contiene referencias a directrices para la gestión ambientalmente correcta y el Anexo IX un cuestionario adicional al que deben responder los Estados Miembro para presentar informes con arreglo al artículo 51 apartado 2.

El Reglamento establece los procedimientos y regímenes de control de traslado de residuos diferenciando su origen, destino y ruta de traslado, así como distinguiendo el tipo de residuo trasladado y el tratamiento que se le vaya a aplicar en el lugar de destino (artículo 1.1). El Reglamento mencionado se aplica a los traslados de residuos que se realicen entre Estados miembros, dentro de la Comunidad o con tránsito por terceros países; en importaciones en la Comunidad de terceros países; en exportaciones de la Comunidad a terceros países; y en los tránsitos por la Comunidad que van de un tercer país a otro tercer país.

En su artículo 2 se contienen múltiples definiciones útiles para una interpretación adecuada del texto. A los efectos de esta norma debemos entender por residuo cualquier sustancia u objeto del cual su poseedor se desprenda o tenga la intención o la obligación de desprenderse (Artículo 3.1 de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre residuos y por la que se derogan determinadas Directivas). Así mismo también se contienen

otras definiciones tales como la de gestión ambientalmente correcta (art. 2.8), la del productor (art. 2.9), la del poseedor (art. 2.10), la del negociante (art. 2.12) o la del agente (art. 2.13).

Este artículo define el traslado en su apartado 34 como el transporte de residuos destinados a la valorización o eliminación que se efectúe o vaya a efectuarse entre un país y otro; entre un país y los países y territorios de ultramar u otras zonas bajo la protección del primero; entre un país y cualquier zona terrestre que no forme parte de ningún país de acuerdo con las normas de Derecho Internacional; entre un país y la Antártida; con origen en un país a través de las zonas indicadas; en el interior de un país atravesando alguna de las zonas indicadas y que se inicie y se termine en el mismo país, o por último, desde una zona geográfica no sujeta a jurisdicción de ningún país con destino a un país.

Dentro de este Reglamento se debe hacer especial mención de los Títulos referentes al Título IV referente a las exportaciones de la Comunidad a terceros países. Ello es debido a que, tal y cómo se ha expuesto previamente, la inmensa mayoría de movimientos transfronterizos de residuos plásticos se producen desde países de occidente, en los que el rol de exportador lo ostentan muchas veces países desarrollados que forman parte de la Unión Europea y los receptores de estos materiales son países en vías de desarrollo ubicados en Asia (actualmente uno de los mayores receptores de residuos plásticos, y que ya está empezando a tomar medidas para frenar este fenómeno es Malasia).

El Capítulo I de este Título contempla las exportaciones de residuos destinados a la eliminación. Por norma general, a tenor de lo establecido en el artículo 36, queda prohibida la exportación de todos los residuos destinados a eliminación, exceptuando aquellos que se importen a países de la Asociación Europea del Libre Comercio (la AELC, más conocida por sus siglas en inglés, EFTA) que sean parte del Convenio de Basilea (actualmente todos los países de la EFTA son también Parte en Basilea). Existen excepciones a estas exportaciones de residuos cuando el país receptor haya prohibido las importaciones de residuos y cuando la autoridad competente para la expedición tenga razones para creer que los residuos no van a

ser gestionados de manera ambientalmente correcta en el país de destino (artículo 34).

Cabe mencionar que existe obligación de devolver los residuos en circunstancias tasadas cuando el traslado no pueda llevarse de acuerdo con lo previsto (artículo 22) o cuando el traslado se considere ilícito (artículo 24). Estas disposiciones se examinarán de manera más detallada más adelante.

El Capítulo II de este Título es referente a la exportación de residuos destinados a la valorización, y la Sección 1ª es referente a las exportaciones a países no sujetos a la Decisión de la OCDE.

El artículo 36 expone la prohibición de la exportación de determinados residuos. Concretamente éstos son los residuos peligrosos enumerados en el anexo V (residuos de la Lista A de la Parte I entre los que se incluyen, por ejemplo, determinados metales, lodos de galvanización o residuos de yeso procedentes de la industria química). También se prohíbe la exportación de los residuos enumerados en la parte 3 del Anexo V (residuos domésticos, residuos resultantes de la incineración de residuos domésticos, residuos que contengan metales determinados o residuos que puedan contener constituyentes orgánicos e inorgánicos, entre otros). Otra prohibición es la exportación de residuos peligrosos no clasificados en una categoría específica del anexo V, mezclas de residuos peligrosos, mezclas de residuos peligrosos con no peligrosos, residuos que el país receptor haya catalogado como peligrosos en una notificación a tenor de lo establecido en el artículo 3 del Convenio de Basilea, residuos cuya importancia haya sido prohibida por el país de destino o aquellos residuos para los que la autoridad competente de expedición tenga motivos razonables para creer que no van a ser gestionados de manera ambientalmente correcta en el país de destino.

Además de la existencia de estas prohibiciones, el apartado segundo del artículo 36 prevé la obligación de devolver estos residuos cuando el traslado no pueda llevarse a cabo según lo previsto (art. 22) o cuando el traslado se considere ilícito (artículo 24). Cabe añadir que el apartado tercero de este Reglamento menciona que en determinados casos y basándose en pruebas documentales aportadas de manera

adecuada por el notificante, será posible exportar un residuo peligrosos si no presenta, entre otras particularidades, alguna de las características del Anexo III de la Directiva 91/689/CEE de 12 de diciembre de 1991, relativa a los residuos peligrosos, 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. En esta última Directiva, las características que permiten etiquetar un residuo como peligroso también se encuentran en el Anexo III (algunas de estas características pueden ser que sea inflamable, irritante o explosivo). Así mismo, si un residuo no está catalogado como peligroso, pero sí que contiene alguna de las características del Anexo III que permiten catalogarlo como peligroso, no impedirá que en casos excepcionales se pueda considerar como peligroso y prohibirse su exportación.

El artículo 36 prevé en su apartado quinto que, en los casos en que se vaya a exportar un residuo peligroso habrá que informar al país donde se quiera exportar antes de tomar una decisión. Estos casos deberán ser notificados a la Comisión, que podrá formular observaciones y esta información deberá ser transmitida a los Estados miembro y a la Secretaría del Convenio de Basilea.

El artículo 37 regula los procedimientos aplicables a las exportaciones de residuos enumerados en los Anexos III o IIIA, referentes a los residuos sujetos a los requisitos de información general establecido en el artículo 18. Los residuos del Anexo III forman lo que se conoce como “lista verde”, mientras que el Anexo IIIA se refiere a residuos de la lista verde mezclados.

El régimen de información general contenido en el artículo 18 del Reglamento consiste en la cumplimentación de un documento obrante en el Anexo VII por parte de la persona sujeta a la jurisdicción del país de expedición (en este documento se debe especificar la persona que organiza el traslado, quién es el importador, la cantidad y tipología de residuos que se van a transportar, los transportistas y los países afectados, entre otros), que deberá acompañar los residuos. Este documento será firmado por la persona que organice el traslado antes del momento de su inicio, y se firmará por la estación de valorización o el laboratorio cuando reciban estos residuos.

Este documento, a tenor de lo establecido en el artículo 18.2 de este texto deberá incluir una obligación en el caso de que el traslado del residuo o su valorización no pueda llevarse a cabo o se efectúe un traslado ilícito para la persona que organice el traslado, o si esta persona no puede concluir el traslado del residuo o su valorización. Esta obligación consiste en volver a hacerse cargo de los residuos o asegurar su valorización de un modo alternativo y la previsión de su almacenamiento hasta entonces.

Una vez expuesto esto, volviendo al artículo 37, éste expone que pasados 20 días desde la entrada en vigor del Reglamento la Comisión enviará una solicitud por escrito a todos los países no sujetos a la Decisión de la OCDE, solicitando confirmación por escrito de que se podrán exportar residuos desde la Comunidad para operaciones de valorización en ese país o, en su caso, a que indiquen a qué procedimiento de control se someterán en el país de destino. Se plantean tres posibles respuestas por parte de los países no sujetos a la decisión de la OCDE respecto esta cuestión: prohibir la importación de residuos, establecer un procedimiento de notificación y autorización previa en la línea de lo establecido en el artículo 35 de este Reglamento o bien declarar la ausencia de control en el país de destino.

El apartado segundo del artículo 37 contempla que antes de la fecha de aplicación prevista para este Reglamento se debe adoptar por la Comisión un Reglamento que prevea las respuestas recibidas por los países no sujetos a la Decisión de la OCDE sobre la exportación de residuos. La respuesta a este apartado fue el Reglamento (CE) n° 1418/2007 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2007, relativo a la exportación, con fines de valorización, de determinados residuos enumerados en los anexos III o IIIA del Reglamento (CE) n° 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, a determinados países a los que no es aplicable la Decisión de la OCDE sobre el control de los movimientos transfronterizos de residuos.⁷¹ En el caso de que un

⁷¹ Unión Europea. Reglamento (CE) n° 1418/2007 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2007, relativo a la exportación, con fines de valorización, de determinados residuos enumerados en los anexos III o IIIA del Reglamento (CE) n° 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, a determinados países a los que no es aplicable la Decisión de la OCDE sobre el control de los movimientos transfronterizos de residuos. Diario Oficial de la Unión Europea L-316, 4 de diciembre de 2007, pp. 194-240. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32007R1418>

país no dé una confirmación sobre si existe la posibilidad de exportar residuos o no, se entenderá que se deberá someter esta exportación al procedimiento de notificación y autorización precitado.

En el caso de que un país indique en su respuesta que el traslado de residuos no se somete a ningún tipo de control, se aplicará lo establecido en el artículo 18 de este Reglamento tal y como se ha expuesto previamente. Cabe mencionar que en los artículos 38 y siguientes se define el traslado de residuos a países sometidos a la decisión de la OCDE. En la medida en que el comercio ilegal de residuos plásticos tiende a darse con países que no están sometidos a la misma, no se hará hincapié en esta cuestión a través del presente trabajo.

La primera Sección de este Título contempla las exportaciones a países no sujetos a la Decisión del Consejo relativo al Control de los Movimientos Transfronterizos de los Residuos destinados a las Operaciones de Recuperación de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).^{72 73}

El traslado ilícito se define justo a continuación, en el apartado 35 del artículo 2. Según este texto, por traslado ilícito debemos entender todo traslado de residuos efectuado sin haber notificado a todas las autoridades competentes afectadas tal y como precisa el Reglamento; sin autorización de las autoridades competentes afectadas; obteniendo autorización a través de falsificación, tergiversación o fraude; de modo en que se dé lugar a una valorización o eliminación que infrinja la normativa comunitaria; de un modo contrario a los artículos 34, 36, 39, 40, 41 o 43 de este texto; de forma que en relación con los traslados de residuos del artículo 3, apartado 2 y 4 se compruebe que los residuos no figuran en los anexos III, IIIA o IIIB; que no se haya cumplido con el artículo 3 , apartado 4 o bien que el traslado se efectúe de un modo no especificado concretamente.

⁷² Unión Europea. Decisión de la OCDE de 2001 sobre el control de los movimientos transfronterizos de residuos destinados a operaciones de valorización. Disponible en: <http://www.oecd.org/env/waste/30654501.pdf>

⁷³ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (s.f.). *Países miembros*. Consultado el 4 de junio de 2020. <https://www.oecd.org/acerca/miembros-y-socios/>

3.1.2.-Los residuos plásticos en el Reglamento (CE) N°1013/2006.

En el Reglamento existen tantos residuos obrantes en la lista verde como sujetos a prohibición.

En referencia con los residuos plásticos que están presentes en la lista verde del Anexo III hay que decir que deberán sujetarse a los requisitos de información general establecidos en el artículo 18 del Reglamento. Estos plásticos son los residuos de policloruro de vinilo.

Sobre la lista ámbar (Anexo IV, residuos sometidos al procedimiento de autorización y consentimiento) hay que decir que no se prevén propiamente residuos plásticos.

Por último, se encuentran los residuos plásticos sujetos a prohibición de exportación del artículo 36. Éstos se encuentran en el Anexo V y algunos de ellos son residuos resultantes de la producción, formulación y utilización de resinas, látex, plastificantes, colas y adhesivos (A3050); residuos de materias plásticas en forma sólida, por sí solos o mezclados con otros residuos y estén preparados con arreglo a una especificación tales como polímeros y copolímeros no halogenados (etileno, estireno, polipropileno-butadieno o poliéteres, entre muchos otros), residuos de resinas curadas o productos de condensación (incluyendo resinas ureicas, fenólicas y melámicas de formaldehído, entre otras) y polímeros fluorados (fluoruro de polivinilo y de polivinilideno entre otros) (B3010).

Habiendo expuesto las previsiones del Reglamento sobre los regímenes de exportación o prohibición a los que se sujetan los plásticos que contempla, cabe hacer referencia a la relación actual de esta norma con el Convenio de Basilea, especialmente en relación con la enmienda propuesta por Noruega sobre los Anexos II, VII i IX.

En fecha de 23 de enero de 2019 se presenta la propuesta de decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 14ª Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, en relación con determinadas enmiendas de los anexos II, VIII y IX de dicho

Convenio.⁷⁴En ella se expone la finalidad de la enmienda de Noruega, y la reflexión de que el acto no contempla que todos los desechos plásticos se sometan a los mecanismos de control del Convenio de Basilea. La previsión de éste es aplicar los mecanismos pertinentes a algunos desechos plásticos y eximir de controles a otros desechos plásticos (de manera que puedan seguir comercializándose sin ser objeto de notificaciones de los países de exportación o de importación).

La propuesta expone que de incorporarse la propuesta de Noruega al Reglamento (CE) 1013/2006 esto implicaría que los traslados de residuos plásticos que se incluyan en los Anexos II y VIII del Convenio quedarán sometidos al procedimiento de notificación. La nueva enmienda implicaría para la Unión que los residuos plásticos obrantes en el Anexo II (sometidos al procedimiento de control del Convenio) y en el Anexo VIII (desechos plásticos peligrosos) se sometan a un procedimiento de control, al igual que los desechos plásticos que se incluyan en el Anexo IX siempre que contengan materiales obrantes en el Anexo I en una cantidad que les confiera una de las características peligrosas indicadas en el Anexo III.

Aunque estas medidas se consideran positivas, también se plantea la posibilidad de que perjudique a los movimientos de residuos plásticos en la UE y en el Espacio Económico Europeo (EEE), pues se entiende que residuos plásticos al reciclado quedarían sometidos a nuevos procedimientos de notificación. En la propuesta de Decisión se argumenta que estos plásticos ya están sometidos a los requisitos de protección ambiental de la Unión, por lo que añadir nuevos procedimientos administrativos no haría sino dificultar más su reciclaje.

Finalmente se reconoce que la enmienda de estos Anexos deberá incorporarse en el Reglamento 1013/2006, pero en lo referente a los traslados intracomunitarios y en el EEE se considera necesario mantener el régimen existente para los nuevos residuos plásticos que se puedan introducir en el Anexo II y VIII del Convenio de Basilea, por lo que se estima oportuno notificar las disposiciones de la normativa de

⁷⁴ Comisión Europea (2019). *Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 14.ª Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, en relación con determinadas enmiendas de los anexos II, VIII y IX de dicho Convenio*. Consultado el 5 de junio de 2020: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/ES/COM-2019-11-F1-ES-MAIN-PART-1.PDF>

la Unión aplicadas a los traslados de los residuos plásticos en cuestión dentro de la Unión y delEEE en la medida en que difieran de las del acto previsto y precisar que éstas se basan en un sistema de gestión ambientalmente correcta, compatible con el Convenio.

Aunque, por las razones expuestas anteriormente, esta situación resulta ventajosa en lo que se refiere a las exportaciones desde la UE, podría, sin embargo, ocasionar inconvenientes y consecuencias problemáticas en el caso de los traslados dentro de la UE y en elEEE de residuos plásticos destinados al reciclado, pues quedarían sometidos a nuevos procedimientos de notificación.

En fecha de 15 de abril de 2019 se emite la Decisión (UE) 2019/638 del Consejo, relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la decimocuarta reunión de la Conferencia de las Partes en relación con determinadas enmiendas a los anexos II, VIII y IX del Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación⁷⁵. En esta Decisión se mantiene el posicionamiento de la Unión Europea en relación con la propuesta previamente expuesta; se decide apoyar la modificación de los Anexos II, VIII y IX, con proponiendo algunas modificaciones de escasa entidad en relación con la propuesta inicial de Noruega. Sin embargo, La Decisión, en su artículo 1.2 menciona que en el caso de incluir una nueva entrada para los desechos plásticos del Anexo II o revisar la entrada B3010 del Anexo IX del Convenio, o ambas cosas, la Unión Europea en la medida de lo posible intentará que los residuos plásticos no peligrosos, incluyendo las mezclas de los mismos, mantengan el procedimiento de traslado establecido dentro de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, sin añadir los requisitos procedimentales adicionales previamente mencionados.

⁷⁵Unión Europea. Decisión (UE) 2019/638 del Consejo, relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la decimocuarta reunión de la Conferencia de las Partes en relación con determinadas enmiendas a los anexos II, VIII y IX del Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación. Diario Oficial de la Unión Europea L 109/19, 24 de abril de 2019, pp. 19-21. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2019.109.01.0019.01.SPA&toc=OJ:L:2019:109:TOC

3.1.3.- El tráfico ilegal de residuos plásticos en el Reglamento (CE) N°1013/2006.

El traslado ilícito (tráfico ilegal) se define justo a continuación, en el apartado 35 del artículo 2. Según este texto, por tráfico ilícito debemos entender

1.- Todo traslado de residuos efectuado sin haber notificado a todas las autoridades competentes afectadas tal y como precisa el Reglamento

2.- Todo traslado realizado sin autorización de las autoridades competentes afectadas.

3.- Los traslados realizados obteniendo autorización a través de falsificación, tergiversación o fraude.

4.- Los traslados realizados de modo en que se dé lugar a una valorización o eliminación que infrinja la normativa comunitaria.

5.- Los traslados de un modo contrario a los siguientes artículos del Reglamento 1013/2006:

- Artículo 34, relativo a la prohibición de exportación de residuos destinados a la eliminación, salvo a países de la AELC.
- Artículo 36, relativo a la prohibición de exportación de determinados residuos a países no sujetos a la decisión de la OCDE.
- Artículo 39, relativo a la prohibición de exportaciones a la Antártida.
- Artículo 40, sobre la prohibición de exportación de determinados residuos a países o territorios de ultramar.
- Artículo 41, relativo a la prohibición de importación de residuos destinados a la eliminación, salvo que el origen sea un país que sea Parte en el Convenio de Basilea o con el que haya un acuerdo en vigor o que los residuos procedan de otras zonas en situaciones de crisis o guerra.
- Artículo 43 relativo a la prohibición de importación de residuos destinados a la valorización, salvo que el origen sea un país que sea Parte en el Convenio de Basilea o con el que haya un acuerdo en vigor o que los residuos procedan de otras zonas en situaciones de crisis o guerra.

6.- Traslados de residuos de forma que en relación con los traslados de residuos del artículo 3, apartado 2 y 4 se compruebe

- que los residuos no figuran en los anexos III, IIIA o IIIB;
- que no se haya cumplido con el artículo 3, apartado 4, relativo a las condiciones de traslado de los residuos destinados a análisis de laboratorio.
- que el traslado se efectúe de un modo no especificado concretamente en el documento que consta en el Anexo VII de esta norma.

En relación con el régimen sancionador, el Reglamento 1013/2006 establece en su artículo 50.1 relativo a las medidas ejecutivas en los Estados miembro que éstos deberán determinar la normas relativas a las sanciones que deberán imponerse en caso de violación de las disposiciones del Reglamento, adoptando las medidas necesarias para garantizar su cumplimiento. En este sentido, las sanciones que se establezcan deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, y los Estados miembro deberán notificar a la Comisión la legislación nacional en materia de prevención y detección de traslados ilícitos, y las sanciones aplicables a dichos traslados.

De la lectura de la presente disposición se pueden extraer múltiples conclusiones. La primera de ellas es que la potestad sancionadora recae en cada Estado miembro, sin que la Unión Europea fije un criterio definidor de las sanciones, más allá de que sean “efectivas, proporcionadas y disuasorias”, sin precisar si la naturaleza de las sanciones es administrativa o penal, y dejando ese margen de decisión a los Estados miembro. Ello no sorprende si tenemos en cuenta que el mencionado Reglamento es previo al Tratado de Lisboa, momento en que el Derecho Penal estaba totalmente fuera de las competencias de la Comunidad Europea. El criterio para determinar si el traslado ilícito de residuos era una conducta con relevancia penal de forma previa al año 2009 era de forma íntegra una decisión interna de cada Estado.

Cabe mencionar que los Estados miembro en su momento reconocieron las deficiencias que presentaba el tercer pilar, referente a la cooperación en los ámbitos de justicia y de los asuntos de interior, pese a estar buena parte de los mismos en contra de la transferencia de competencias en materia penal. No fue hasta la firma

del Tratado de Lisboa, que entró en vigor en diciembre de 2009, que se establece una base legal para la armonización del Derecho Penal. El Tratado de Lisboa comporta la absorción de aspectos pertenecientes al tercer pilar, como asuntos de justicia i de interior por parte del primer pilar, lo que comporta que las medidas en materia de libertad, seguridad y justicia se determinan a través del procedimiento legislativo ordinario de voto de mayoría cualificada y codecisión entre el Consejo y el Parlamento Europeo.⁷⁶

Además, de la lectura del precitado artículo también se puede dilucidar que los Estados miembros, de forma complementaria al Reglamento 1013/2006 deberán tener sus propias normas sobre prevención y detección de traslados ilícitos, así como las sanciones aplicables, sin precisar su naturaleza. Así pues, los Estados miembro deben poseer su propio régimen sancionador, dejando amplias libertades para ello. Se trata de un enfoque más prudente y respetuoso con la soberanía de los Estados miembro que el del Convenio de Basilea, que insta a los firmantes a considerar delictivo el traslado ilícito de residuos, aunque hay que tener en cuenta que el Reglamento es previo a la firma del Tratado de Lisboa.

3.2. La relevancia penal del tráfico ilegal de residuos plásticos en la Unión Europea (Directiva 2008/99/CE)

En el caso que nos ocupa es de caudal importancia la Directiva 2008/99/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2008, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho Penal.⁷⁷

A través de esta Directiva se establecen una serie de conductas que deberán ser consideradas como delitos por parte de los Estados miembro, obligándolos a contemplar sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias en aquellos casos en los que se cometan las infracciones que obran en la misma a título doloso o de imprudencia grave. Puesto que esta Directiva contempla mínimos, se da libertad a

⁷⁶ Pereira, R. (2015). *Environmental Criminal Liability and Enforcement in European and International Law*. Brill : Leiden, Países Bajos. p. 200.

⁷⁷ Unión Europea. Directiva 2008/99/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2008, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho Penal. Diario Oficial de la Unión Europea, L-328, 6 de diciembre de 2008, pp. 28-37. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0099>

los Estados miembro para que adopten o mantengan medidas más estrictas que las presentes en el texto para garantizar una protección ambiental eficaz a través del Derecho Penal (considerando 12).

En el cuerpo de la Directiva se contemplan dos conductas constitutivas de delito en relación con el traslado ilícito de residuos. La primera de ellas es la contemplada en el artículo 3.b) y establece como conducta delictiva “la recogida, el transporte, la valoración o la eliminación de residuos, incluida la vigilancia de estos procedimientos, así como la posterior reparación de instalaciones de eliminación, e incluidas las operaciones efectuadas por los comerciantes o intermediarios (aprovechamiento de residuos), que causen o puedan causar la muerte o lesiones graves a personas o daños sustanciales a la calidad del aire, la calidad del suelo o la calidad de las aguas o a animales o plantas.”

En el presente artículo se contemplan diversas conductas en relación con los residuos, entre las que se incluye el transporte de los mismos o su eliminación y valorización, de tal manera que cause o pueda causar daños sustanciales a distintos elementos del medio. Si interpretamos en su tenor literal la fórmula de redactado del delito del artículo 3.b), éste se plantea previa transposición del mismo por los Estados miembro a su ordenamiento jurídico interno, como un delito de lesión y de peligro hipotético (también conocido como delito de aptitud o de idoneidad).

En primer lugar, responde a la fórmula de un delito de lesión en la medida en que se considerarán delictivas una serie de acciones que “causen” daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo, de las aguas, o a animales o plantas. Se exige, a través de esta expresión, un menoscabo efectivo del bien jurídico protegido (en este caso los distintos elementos del ambiente, así como la integridad y la vida de las personas) a través de una de las conductas descritas en el artículo, entre las que se incluye el transporte de residuos.

En segundo lugar, las previsiones de la norma también configuran el delito del artículo 3.b) como un delito de peligro hipotético. A través de la inclusión “puedan causar” se establece la consideración delictiva de las acciones citadas cuando sean aptas para dañar los bienes jurídicos protegidos. En el seno de un proceso penal, un

delito con esta configuración exigiría prueba de cargo suficiente para demostrar la idoneidad del peligro generado para causar un daño sustancial a los distintos elementos del medio o a la integridad y la vida de las personas. Los delitos de aptitud para la producción del daño son figuras delictivas en las que se prohíbe la realización de una acción que lleve implícita la posibilidad de producir un determinado resultado.⁷⁸

También cabe mencionar que para una transposición idónea a nivel sancionador por parte de un Estado miembro sería necesario realizar una distinción entre la gravedad de las sanciones a imponer en función de si existe un daño efectivo, o bien si únicamente se ponen en peligro los bienes jurídicos, pero sin causar un daño efectivo. Ello es debido a que de no realizarse esta distinción no se estaría respetando el principio de proporcionalidad del Derecho Penal, y se estaría incluyendo en un mismo marco penológico abstracto un daño efectivo y un mero riesgo. Igualmente, en esta transposición al ordenamiento jurídico interno cabría realizar una previsión de que se entiende por daños sustanciales.⁷⁹

A propósito de la transposición de la Directiva 2008/99/CE por los Estados miembro y la armonización de las sanciones cabe mencionar que ésta dista mucho de ser perfecta; existen notables diferencias entre los distintos Estados, tanto por la naturaleza de las penas que se prevén como por la entidad de las mismas, pese a que han pasado ya más de diez años de la entrada en vigor de esta norma.

Así pues, hay países como España, Italia o Francia que castigan esta conducta con penas privativas de libertad y multa, y países como Suecia, Finlandia o Alemania en los que se impone o bien pena privativa de libertad, o bien pena de multa.⁸⁰

⁷⁸ Cerezo Mir, J. (2002). Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del Derecho penal del riesgo. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, nº10. p. 48 <http://revistas.uned.es/index.php/RDPC/article/view/24823/19682>

⁷⁹ Marquès Banqué, M. "Protección penal del medio ambiente en la Unión Europea. Luces y sombras" en *Liber amicorum: estudios jurídicos en homenaje al profesor doctor Juan Ma. Terradillos Basoco* (Valencia : Tirant lo Blanch,2018) : 1257-1270.

⁸⁰ Marquès Banqué, M. (2018). The Utopia of the Harmonization of Legal Frameworks to Fight against Transnational Organized Environmental Crime. *Sustainability*, 10(10), 3576, p.6. <https://doi.org/10.3390/su10103576>

En lo relativo a la gradación de las sanciones impuestas, también se puede observar una importante variabilidad, al menos si tomamos como punto de partida el máximo de pena de prisión que se puede llegar a imponer en los distintos Estados miembro por la transposición de esta Directiva y la integración en el ordenamiento jurídico interno de este delito. Mientras Luxemburgo contempla una pena máxima de prisión de 6 meses, países como Grecia, Bulgaria o Rumanía contemplan penas máximas de 20 años. Existen posturas más moderadas, como puede ser el caso de España, Portugal o Irlanda, que prevén penas máximas de 5 años o Suecia y Finlandia, de 6 años.⁸¹

La segunda conducta se contempla en el artículo 3.c) y establece que deberá considerarse delictivo “el traslado de residuos, cuando dicha actividad esté incluida en el ámbito de aplicación del artículo 2, apartado 35, del Reglamento (CE) no 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos y se realice en cantidad no desdeñable, tanto si se ha efectuado en un único traslado como si se ha efectuado en varios traslados que parezcan vinculados.”

En primer lugar, cabe destacar que la redacción de esta conducta que deberá ser considerada delictiva, se remite a las conductas contempladas en el artículo 2.35) del Reglamento 1013/2006 para determinar qué conductas deberán ser consideradas delictivas por parte de los Estados miembro, cuando impliquen el traslado de una cantidad no desdeñable de residuos (expresión por otro lado, vaga, que deja al legislador nacional, o bien al criterio de los órganos jurisdiccionales o a consultas de órganos y organismos del Estado la interpretación de la norma que transpone la Directiva qué debe entenderse por cantidad no desdeñable).

En segundo lugar, cabe destacar que la Directiva 2008/99/CE, previa transposición e interpretándola en su tenor literal, plantea esta conducta como un delito de peligro abstracto. En efecto, de la lectura literal de este precepto se puede observar que, la conducta deberá ser castigada no por producir un peligro o riesgo determinado al ambiente o a la salud de las personas; se castiga el traslado que encaje con las

⁸¹ Ibidem, p.10

conductas consideradas traslado ilícito del artículo 2.35) del Reglamento 1013/2006, presumiendo que a través del traslado de residuos se pone en peligro los bienes jurídicos de medio ambiente y/o salud de las personas. Se trata pues de una limitación a la libertad de acción en consideración a la eventual amenaza de ciertos bienes jurídicos a través del castigo de un comportamiento que se presume peligroso, sin presentar un contenido material de injusto que vaya más allá de la mera infracción formal de la norma.⁸²Ello comportaría que, de realizarse una transposición literal de la norma se presuma *iure et de iure*, es decir, de manera que no se admita prueba en contrario, que con la realización del traslado de residuos se pongan necesariamente en peligro los bienes jurídicos protegidos.

Por último, cabe destacar que una de las conductas contempladas en el artículo 2.35) del Reglamento 1013/2006 que, cuando se integra en el delito contemplado en el artículo 3.c) lo convierte, excepcionando lo anteriormente mencionado, reviste una mayor complejidad respecto al resto, centradas principalmente en el traslado ilícito de residuos en base a irregularidades en cuestiones burocráticas y de notificación y autorización a las autoridades. Me refiero a la conducta del artículo 2.35.e) cuando se refiere al traslado realizado “de un modo que dé lugar a una valorización o una eliminación que infrinja la normativa comunitaria o internacional.”

En estos casos hace falta además de un traslado de residuos en una cantidad no desdeñable, que este traslado tenga como resultado una valorización o eliminación que contravenga la normativa comunitaria o internacional. La configuración del tipo como delito de peligro abstracto desaparece y se convierte en una suerte de delito, que, para que se produzca la conducta típica requiere además un resultado (que no necesariamente lesión del bien jurídico de medio ambiente o de vida o integridad física de la persona) en forma de una contravención normativa en relación con la valorización.

Si observamos las diferentes transposiciones que han realizado los Estados miembro, podemos observar que existe una gran divergencia tanto entre la

⁸² Buergo Mendoza, B (2002). La configuración del injusto (objetivo) de los delitos de peligro abstracto. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, nº9. P. 40. <http://espacio.uned.es/fez/eserv.php?pid=bibliuned:revistaDerechoPenalyCriminologia-2002-9-5020&dsID=Documento.pdf>

naturaleza de las penas a imponer, como en la gravedad de las eventuales penas privativas de libertad.

En relación con la naturaleza de estas penas, países como Francia, España, Italia o Bulgaria prevén que se imponga una pena privativa de libertad, además de una multa. En cambio, Estonia, Letonia, Lituania, Suecia o Portugal contemplan la opción de imponer pena de multa o bien pena privativa de libertad.⁸³

Sobre la gravedad de las penas privativas de libertad a imponer, países como España, Estonia o Austria contemplan penas de prisión máximas de un año, mientras que países como Bulgaria o Croacia contemplan penas máximas de quince años. El país europeo que puede alcanzar una pena privativa de mayor gravedad por la consumación del tipo delictivo precitado es Grecia, con una pena de prisión máxima de veinte años.⁸⁴

Pese a lo mencionado cabe precisar que, aunque pueda existir un gran distanciamiento entre las penas máximas contempladas, ello no implica que necesariamente sean éstas las que se impongan cuando se sanciona la comisión de un delito de esta índole. Sin embargo, el estudio de la praxis de los distintos tribunales de los Estados miembro es un ejercicio que queda fuera del objeto de este trabajo y que por ello no se abordará (a excepción del caso de España).

En relación con la relevancia penal del traslado ilícito de residuos plásticos, hay que decir que en la actualidad tiene un carácter susceptible de ampliarse. En relación con la conducta prevista en el artículo 3.b) de la Directiva 2008/99/CE, para que un traslado de residuos plásticos tenga relevancia penal deberían cumplirse los siguientes requisitos:

- 1.- Que se realice un transporte. Por transporte, remitiéndonos a la definición otorgada por el Reglamento 1013/2006, del Parlamento y del Consejo, de 14 de junio, relativo a los traslados de residuos debemos entender el transporte de residuos por carretera, por ferrocarril o por vía aérea, marítima o terrestre (art.

⁸³ Marquès Banqué, M. (2018). The Utopia of the Harmonization of Legal Frameworks to Fight against Transnational Organized Environmental Crime. *Sustainability*, 10(10), 3576, p.6.

<https://doi.org/10.3390/su10103576>

⁸⁴ Ibidem, p. 11

2.33). No se precisa que este transporte se realice entre más de un Estado miembro, pero tampoco se excluye esta posibilidad.

2.- Que sea de residuos, y que éstos sean plásticos. El transporte debe realizarse sobre residuos, entendiendo por éstos cualquier sustancia u objeto del cual su poseedor se desprenda o tenga la intención o la obligación de desprenderse (definición contemplada en el artículo 3.1 de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas).⁸⁵ Obviamente estos residuos deberán tener carácter plástico.

3.- Que el transporte de residuos plásticos cause un daño de carácter sustancial, o sea apto para causarlo a los distintos elementos del medio o bien cause o sea apto para causar la muerte o lesiones graves a personas.

Sobre el papel de los residuos plásticos en la conducta prevista en el artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE éste está limitado por las previsiones sobre traslado ilícito de residuos contempladas en el Reglamento 1013/2006. Es necesario que se produzca un traslado de residuos en una cantidad no desdeñable, y que el mismo encaje en alguna de las conductas definidas como traslado ilícito de acuerdo con el artículo 2.35) de esta norma previamente descritas. Sin embargo, el Reglamento 1013/2006, tal y como se ha abordado, no prevé, al menos de momento, unas disposiciones exhaustivas en materia de traslado de residuos plásticos, por lo que los traslados ilícitos que tengan relevancia penal y que involucren estos residuos son materialmente bastante limitados.

Cabe recordar que el Anexo III del Reglamento 1013/2006 contempla la lista verde de residuos (entre los que se incluyen residuos plásticos de policloruro de vinilo) que están sometidos al requisito de información previa del artículo 18 del Reglamento.⁸⁶ El traslado de estos residuos será penalmente relevante de acuerdo

⁸⁵ Unión Europea. Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas. Diario Oficial de la Unión Europea, L-312, 22 de noviembre de 2008, pp. 3-30. Disponible en : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32008L0098>

⁸⁶ El artículo 18 del Reglamento 1013/2006 establece lo siguiente:

con el artículo 3c) de la Directiva 2008/99/CE en relación con el artículo 2.35) del Reglamento 2013/ 2006 cuando se realice en cantidad no desdeñable e implique una valorización o una eliminación que infrinja la normativa comunitaria o internacional (artículo 2.35.e) del Reglamento 1013/2006) o cuando estos residuos se envíen a países de la AELC que no formen parte del Convenio de Basilea con destino de eliminación (artículo 2.35.f) en relación con el artículo 34 del Reglamento 1013/2006), a la Antártida (artículo 2.35.f) en relación con el artículo 39 del precitado Reglamento), o a territorios de ultramar con destino a la eliminación (artículo 2.35.f) en relación con el artículo 40).

Asimismo, el Anexo V del Reglamento 1013/2006, relativo a los residuos sujetos a prohibición de exportación del artículo 36 contempla algunos residuos de carácter plástico sujetos a prohibición de exportación si estuvieran contaminados por otros materiales en un grado que aumente los riesgos asociados a los residuos lo

“Residuos que deben ir acompañados de determinada información

1. Los residuos a que se refiere el artículo 3, apartados 2 y 4, que pretendan trasladarse estarán sujetos a los siguientes requisitos de procedimiento:

a) para facilitar el seguimiento de los traslados de este tipo de residuos, la persona sujeta a la jurisdicción del país de expedición que organice el traslado deberá asegurarse de que los residuos vayan acompañados del documento que figura en el anexo VII;

b) el documento que figura en el anexo VII será firmado por la persona que organice el traslado antes del momento de su inicio y será firmado por la instalación de valorización o el laboratorio y por el destinatario cuando se reciban los residuos en cuestión.

2. El contrato mencionado en el anexo VII entre la persona que organice el traslado y el destinatario de la valorización de los residuos será efectivo en el momento de iniciarse el traslado e incluirá una obligación, en caso de que el traslado del residuo o su valorización no pueda llevarse a cabo de acuerdo con lo previsto o que se efectúe como traslado ilícito, para la persona que organice el traslado o, si esta persona no puede concluir el traslado del residuo o su valorización (por ejemplo, en caso de insolvencia), para el destinatario, de:

a) volver a hacerse cargo de los residuos o asegurar su valorización de un modo alternativo, y

b) prever, si es preciso, su almacenamiento mientras tanto.

La persona que organice el traslado o el destinatario, si así lo solicita la autoridad competente interesada, facilitará una copia del contrato.

3. A efectos de inspección, ejecución, planificación y estadística, los Estados miembros, de conformidad con el Derecho nacional, podrán exigir la información contemplada en el apartado 1 relativa a los traslados a que se refiere el presente artículo.

4. En aquellos casos en los que así lo requiera la legislación comunitaria y nacional, la información a que se refiere el apartado 1 será tratada como información confidencial.”

suficiente como para que se considere oportuno someterlos al procedimiento de notificación y autorización previa por escrito o que impida la valorización de los residuos de manera ambientalmente correcta (Anexo V, nota introductoria .3 en relación con la lista B de residuos de la Parte 1). Éstos son residuos de materias plásticas en forma sólida, por sí solos o mezclados con otros residuos y estén preparados con arreglo a una especificación tales como polímeros y copolímeros no halogenados (etileno, estireno, polipropileno-butadieno o poliéteres, entre muchos otros), residuos de resinas curadas o productos de condensación (incluyendo resinas ureicas, fenólicas y melamínicas de formaldehído, entre otras) y polímeros fluorados (fluoruro de polivinilo y de polivinilideno entre otros) (B3010).

En el caso de no existir la mencionada contaminación, estos residuos no estarían sometidos a este régimen de prohibición, y la relevancia penal del traslado de los mismos podría originarse si existiesen irregularidades en su exportación cuando se trasladen en una cantidad no desdeñable, como por ejemplo, sin notificar el traslado a las autoridades competentes cuando ello sea necesario (artículo 2.35.b) del Reglamento 1013/2006 en relación con el artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE) o de un modo que dé lugar a una valorización o eliminación que infrinja la normativa comunitaria o internacional (artículo 2.35. 3) del Reglamento 1013/2006 en relación con el artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE), por mencionar dos ejemplos.

También se contemplan algunos residuos peligrosos de carácter plástico que están sometidos a prohibición de exportación por obrar en la lista A de la Parte 1 del Anexo V, tales como residuos resultantes de la producción, formulación y utilización de resinas, látex, plastificantes, colas y adhesivos (A3050).

El traslado de estos residuos será relevante penalmente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE cuando se trasladen en una cantidad no desdeñable de algún de las maneras previstas en el artículo 2.35) del Reglamento 1013/2006 citadas previamente.

Éste es el contexto europeo actual en materia de conductas penalmente relevantes en materia de tráfico ilegal de residuos plásticos. Como se puede observar, el

Reglamento 1013/2006 es una norma de crucial importancia para la Directiva 2008/99/CE, ya que define qué conductas integran el tipo penal del artículo 3 c) de esta última y también qué traslados de residuos plásticos son susceptibles de integrarla. A continuación, se expone un cuadro-resumen en el que se muestran y se relacionan las conductas penalmente relevantes expuestas anteriormente, viendo la vinculación existente entre el Convenio de Basilea, el Reglamento 1013/2006 y la Directiva 2008/99/UE:

Convenio de Basilea	Reglamento 1013/2006	Directiva 2008/99/CE
<p>Art.9.1.a): los efectos del presente Convenio, todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos realizado sin notificación a todos los Estados interesados conforme a las disposiciones del presente Convenio se considerará tráfico ilícito.</p>	<p>Art. 2.35.a): A efectos del presente Reglamento se entenderá por «traslado ilícito» todo traslado de residuos que se efectúe sin haber sido notificado a todas las autoridades competentes afectadas de conformidad con el presente Reglamento.</p>	<p>Art. 3.c): Los Estados miembros se asegurarán de que las siguientes conductas sean constitutivas de delito, cuando sean ilícitas y se cometan dolosamente o, al menos, por imprudencia grave el traslado de residuos, cuando dicha actividad esté incluida en el ámbito de aplicación del artículo 2, apartado 35, del Reglamento (CE) no 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos y se realice en cantidad no desdeñable, tanto si se ha efectuado en un único traslado como si se ha efectuado en varios traslados que parezcan vinculados.</p>
<p>Art.9.1.b): los efectos del presente Convenio, todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos realizado sin el consentimiento de un Estado interesado conforme a las disposiciones del presente Convenio se considerará tráfico ilícito.</p>	<p>Art. 2.35.b): A efectos del presente Reglamento se entenderá por «traslado ilícito» todo traslado de residuos que se efectúe sin la autorización de las autoridades competentes afectadas de conformidad con el presente Reglamento.</p>	

<p>Art.9.1.c): los efectos del presente Convenio, todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos realizado con consentimiento obtenido de los Estados interesados mediante falsificación, falsas declaraciones o fraude se considerará tráfico ilícito.</p>	<p>Art. 2.35.c): A efectos del presente Reglamento se entenderá por «traslado ilícito» todo traslado de residuos que se efectúe habiendo obtenido la autorización de las autoridades competentes afectadas mediante falsificación, tergiversación o fraude.</p>	
<p>Art.9.1.d): los efectos del presente Convenio, todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos realizado de manera que no corresponda a los documentos en un aspecto esencial se considerará tráfico ilícito.</p>	<p>Art. 2.35.d): A efectos del presente Reglamento se entenderá por «traslado ilícito» todo traslado de residuos que se efectúe de un modo que no aparezca especificado materialmente en los documentos de notificación o de movimiento.</p>	
<p>Art. 9.1.e): los efectos del presente Convenio, todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos realizado que entrañe la eliminación deliberada (por ejemplo, vertimiento) de los desechos peligrosos o de otros desechos en contravención de este Convenio y de los principios generales del derecho internacional se considerará tráfico ilícito.</p>	<p>Art. 2.35.e): A efectos del presente Reglamento se entenderá por «traslado ilícito» todo traslado de residuos que se efectúe de un modo que dé lugar a una valorización o una eliminación que infrinja la normativa comunitaria o internacional.</p>	
	<p>Art. 2.35.f): A efectos del presente Reglamento se entenderá por «traslado ilícito» todo traslado de residuos que se efectúe de modo contrario a los artículos 34, 36, 39, 40, 41 y 43</p>	
	<p>Art. 2.35.g): A efectos del presente Reglamento se entenderá por «traslado ilícito» todo traslado de residuos que se efectúe de forma que, en relación con los traslados de residuos a</p>	

	<p>que se refiere el artículo 3, apartados 2 y 4:</p> <p>i) se compruebe que los residuos no figuran en los anexos III, IIIA o IIIB, o</p> <p>ii) no se haya cumplido con el artículo 3, apartado 4,</p> <p>iii) el traslado se efectúe de un modo no especificado concretamente en el documento que figura en el anexo VII.</p>	
		<p>Art. 3.b): Los Estados miembros se asegurarán de que las siguientes conductas sean constitutivas de delito, cuando sean ilícitas y se cometan dolosamente o, al menos, por imprudencia grave la recogida, el transporte, la valoración o la eliminación de residuos, incluida la vigilancia de estos procedimientos, así como la posterior reparación de instalaciones de eliminación, e incluidas las operaciones efectuadas por los comerciantes o intermediarios (aprovechamiento de residuos), que causen o puedan causar la muerte o lesiones graves a personas o daños sustanciales a la calidad del aire, la calidad del suelo o la calidad de las aguas o a animales o plantas.</p>

A su vez, el Reglamento 1013/2006 está profundamente relacionado con el reiteradamente mencionado Convenio de Basilea. Efectivamente, el Reglamento 1013/2006 sustituyó en su momento al Reglamento (CEE) nº259/93 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 Europea⁸⁷ que estableció normas para reducir y controlar los movimientos transfronterizos de residuos de manera que cumplieran las previsiones del Convenio de Basilea. Cabe recordar que la Comunidad Europea era Parte del Convenio de Basilea desde 1994 a raíz de la Decisión 93/98/CEE del Consejo de 1 de febrero de 1993, relativa a la celebración en nombre de la Comunidad, del Convenio para el control de la eliminación y el transporte transfronterizo de residuos peligrosos.

Expuesta la vinculación entre el tráfico ilegal de residuos y el Derecho Penal Ambiental de la Unión Europea, y realizado el anterior apunte, cabe mencionar que la incorporación de la enmienda a los Anexos del Convenio de Basilea propuesta por Noruega en materia de residuos plásticos, adoptada a través de la Decisión BC – 14/12, que implica la introducción de nuevas entradas de determinados desechos plásticos en el Anexo II (categorías de desechos que merecen una consideración especial) en el Anexo VIII (desechos catalogados como peligrosos según el apartado a) del artículo 1 del Convenio de Basilea) y en el Anexo IX (desechos no considerados peligrosos) es susceptible de tener implicaciones en materia penal a nivel de la Unión.

La Unión Europea se ha manifestado sobre esta enmienda a través de una propuesta de Decisión del Consejo y, finalmente, una Decisión del mismo (de enero y abril de 2019 respectivamente). La posición que mantiene finalmente la Unión Europea es, de forma general, aceptar incorporar en un futuro estas previsiones al Reglamento (CE) 1013/2006, lo que implicaría someter a un procedimiento de control el traslado de residuos plásticos obrantes en el Anexo II del Convenio de Basilea, así como considerar peligrosos los plásticos incluidos en el Anexo VIII al igual que los desechos plásticos que se incluyan en el Anexo IX siempre que contengan materiales obrantes en el Anexo I en una cantidad que les confiera una de las características peligrosas indicadas en el Anexo III. Sin embargo la propuesta de Decisión plantea

⁸⁷ Unión Europea. Reglamento (CEE) n°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. Diario Oficial de la Unión Europea, L-30, 17 de diciembre de 2007, pp. 1-271. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv:OJ.L.1993.030.01.0001.01.SPA&toc=OJ:L:1993:030:TOC>

en su artículo 1.2 que en el caso de incluir una nueva entrada para los desechos plásticos del Anexo II o revisar la entrada B3010 del Anexo IX del Convenio, o ambas cosas, la Unión Europea en la medida de lo posible intentará que los desechos plásticos no peligrosos, incluyendo las mezclas de los mismos, mantengan el procedimiento de traslado establecido dentro de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, sin añadir requisitos procedimentales adicionales.

Lo mencionado, en un futuro cercano puede tener dos principales implicaciones a nivel penal. La primera de ellas es la ampliación del alcance material de la conducta considerada delictiva obrante en el artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE en relación con el artículo 2.35) del Reglamento (CE) 1013/2006; en efecto, que se añadan nuevos desechos plásticos que deben ser sometidos a procedimientos de control en su traslado implica que el traslado en cantidad no desdeñable de determinados residuos cuando encajen con alguna de las conductas consideradas como traslado ilícito de acuerdo con el artículo 2.35) del Reglamento (CE) 1013/2006 deberán ser considerados delictivos (recordemos que la Directiva 2008/99/CE se remite al presente Reglamento en la conducta delictiva del artículo 3.c).

La segunda implicación (mejor dicho, no implicación) es que el traslado de determinados plásticos en el Espacio Económico Europeo, si no se prevén requisitos procedimentales diferentes a los ya existentes no presente novedades a nivel penológico en caso de infracción.

Partiendo de la premisa de que la enmienda a los Anexos del Convenio de Basilea entrará en vigor en fecha de 1 de enero de 2021, la modificación del Reglamento (CE) 1013/2006 tendrá lugar de forma posterior a esta fecha.

Igualmente, si miramos hacia el futuro cabe plantear las implicaciones jurídico-penales sobre el traslado de residuos plásticos que podrá tener la Directiva (UE) 2019/904 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, relativa a la reducción del impacto de determinados plásticos en el medio ambiente⁸⁸

⁸⁸ Unión Europea. Directiva (UE) 2019/904 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, relativa a la reducción del impacto de determinados plásticos en el medio ambiente. Diario

(Directiva SUP, por sus siglas en inglés *Single Used Plastics*). De la lectura de la misma no parece que vaya a tener un gran impacto ni a nivel sancionador en general, ni a nivel penal en particular. Si bien es cierto que en su articulado se expone los Estados miembro deben establecer el régimen de sanciones a cualquier infracción de las disposiciones nacionales adoptadas al amparo de esta norma, y que deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución, esta Directiva no aborda directamente la cuestión del traslado de residuos, sino más bien la gestión y el uso de los residuos plásticos que se da en el mismo Estado. Si bien no se descarta el uso del Derecho Penal para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta norma (el artículo 14 de la Directiva SUP expone las sanciones aparejadas a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas al amparo de esta Directiva serán efectivas, proporcionadas y disuasorias, sin precisar si la naturaleza de las mismas será administrativa o penal) a nivel material no parece que este vaya a tener influencia sobre el traslado ilícito de residuos plásticos a causa de la Directiva (UE) 2019/904.

Desde un punto de vista optimista, la máxima relación que se puede observar entre esta norma y el traslado ilícito de residuos plásticos es que la reducción de plásticos de un solo uso propuesta en el articulado de la Directiva comporte una menor producción de los mismos, lo que podría llevar aparejada una reducción del fenómeno del traslado ilícito de residuos plásticos hacia otros países.

Sin embargo, también cabe plantear la posibilidad de que a través del régimen propuesto por la Directiva SUP, y las consecuentes restricciones en materia de producción, uso y gestión de plásticos, surja un nuevo mercado ilegal que eluda las disposiciones de la Directiva y las normas de los Estados miembro de la Unión Europea que la han transpuesto. En cualquier caso, ambas posibilidades son una mera hipótesis que cabrá estudiar a lo largo del tiempo, y más des de la óptica de la criminología que no del Derecho Penal.

Oficial de la Unión Europea, L-155, 12 de junio de 2019, pp. 1-19. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0904>

4. La persecución del tráfico ilegal de residuos plásticos en un contexto de criminalidad transnacional.

El objetivo de este apartado es aportar una visión general de cuáles son las principales acciones que se están emprendiendo a nivel internacional para perseguir el tráfico ilegal de residuos. A través del mismo no se pretende dar una visión pormenorizada de cada acción o proyecto emprendido, sino más bien generar un mapa de actores, proyectos y acciones recientes y actuales que pretenden frenar el fenómeno del crimen ambiental transnacional en materia de residuos, entre los que se incluyen los residuos plásticos. Pese a ello, hay múltiples organizaciones, y múltiples proyectos, motivo por el cual únicamente se abordarán los que se consideren de mayor importancia. Los actores y proyectos expuestos aquí no son los únicos que están emprendiendo medidas para combatir el comercio ilegal de residuos plásticos y es posible que incluso entre los principales interventores existan proyectos que aquí no se mencionan. En cualquier caso, la finalidad de este apartado no es realizar un análisis exhaustivo, sino ilustrar brevemente sobre algunas de las acciones emprendidas.

El tráfico ilegal de residuos plásticos es un fenómeno problemático de gran amplitud con el que conviven las sociedades contemporáneas. Este tráfico difiere de otras actividades criminales como por ejemplo el tráfico de drogas, en la medida en que tiene lugar en un contexto en el que existe una cadena mucho más amplia de operaciones legales, con muchas más posibilidades de evadir los regímenes de control. La conexión entre el comercio de residuos y el crimen organizado se puede encontrar en los operadores que actúan legalmente en estos traslados. Muchas veces se esconden estas actividades fraudulentas por parte de grandes compañías bajo la apariencia de promover la gestión sostenible de los residuos, la posesión de certificados ISO o haber ganado premios y reconocimientos por su trabajo. Ello no implica que también grupos reducidos e informales de personas, más bien oportunistas, estén involucrados en este fenómeno.⁸⁹

⁸⁹ Rucevska I., Nellemann C., Isarin N., Yang W., Liu N., Yu K., Sandnæs S., Olley K., McCann H., Devia L., Bisschop L., Soesilo D., Schoolmeester T., Henriksen y R., Nilsen, R. (2015). *Waste Crime – Waste Risks: Gaps in Meeting the Global Waste Challenge. A UNEP Rapid Response Assessment*. United Nations Environment Programme and GRID-Arendal, Nairobi and Arendal. p.31.<https://gridarendal-website->

La cuestión del traslado ilegal de residuos ha suscitado en los últimos años el interés y el seguimiento por parte de diversos grupos e instituciones de carácter internacional. Ello ha implicado múltiples colaboraciones entre distintas instituciones europeas e internacionales. A través del presente apartado se expondrán tanto algunas de estas instituciones y su función, así como proyectos y operaciones concretas que por su relevancia merecen ser abordadas.

4.1.-United Nations Environment Programme (UNEP)

El Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), más conocido por su denominación en inglés *United Nations Environment Programme* (UNEP) actúa como portavoz ambiental en el sistema de Naciones Unidas. Se trata de un catalizador, promotor, educador y facilitador dentro de ésta para la promoción del uso racional y el desarrollo sostenible ambiental a nivel mundial.

Entre sus funciones se encuentran la evaluación de las condiciones y las tendencias ambientales a nivel mundial, regional y nacional; la elaboración de instrumentos ambientales internacionales y nacionales o el fortalecimiento de las instituciones para la gestión racional del medio.

UNEP dirige una División de Derecho Ambiental y Convenios sobre el Medio Ambiente, y participa en actos y actividades dirigidos a la mejora y el desarrollo del derecho ambiental, la protección de los derechos humanos y la lucha contra los delitos contra el medio ambiente, entre otros.⁹⁰

Desde hace años UNEP coordina la *Green Customs Initiative* (Iniciativa de Aduanas Verdes), una respuesta al creciente fenómeno del crimen ambiental a nivel internacional, y sus principales objetivos son la promoción de la cooperación entre distintos actores internacionales para frenar este fenómeno y prevenirlo, así como la formación de aquellas personas que lo persiguen.⁹¹

live.s3.amazonaws.com/production/documents/:s_document/27/original/RRA_WasteCrime_screenn.pdf?1483646300

⁹⁰United Nations (s.f.). *Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.un.org/ruleoflaw/es/un-and-the-rule-of-law/united-nations-environment-programme/>

⁹¹ Green Customs (s.f.). *Why Green Customs Initiative*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.greencustoms.org/why-gci>

Recientemente, a raíz de las enmiendas al Convenio de Basilea en materia de residuos plásticos surge la necesidad de promover una mejor monitorización y persecución del comercio ilegal de residuos plásticos. Para esta labor, UNEP ofrece apoyo técnico y legal para implementar las modificaciones del Convenio de Basilea para mitigar el fenómeno del comercio ilegal de residuos plásticos en coordinación con el Enlace de Inteligencia de la región Asia-Pacífico de la Organización Mundial de Aduanas.

Cabe mencionar que en 2018, UNEP y el Convenio de Basilea prestaron apoyo a una importante operación dirigida por la Organización Mundial de Aduanas, la Operación *Green Earth*. A través de ella se intentó monitorizar y controlar el movimiento transfronterizo ilegal de residuos peligrosos y otros residuos, tanto por tierra como por aire y por mar. En esta operación participaron 17 países, principalmente asiáticos, y se detectaron 104 casos de traslado ilegal (96 de los mismos por mar). Entre estos casos, el material que se detectó en mayor número fueron los residuos plásticos (45 casos del total), en una cantidad de más de 68,000,000 kg.⁹²

4.2.-United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)

El fenómeno del comercio ilegal de residuos plásticos tampoco ha pasado desapercibido para la *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC) u Oficina de Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito. Esta entidad es una agencia de Naciones Unidas cuyo objetivo es la lucha contra las drogas y la persecución del crimen organizado a nivel transnacional. Estas acciones se llevan a cabo a través de labores de investigación, persuasión de los gobiernos para que emprendan medidas legales para perseguir el crimen (vinculado o no vinculado a las drogas) y la proporción de asistencia técnica a los mencionados gobiernos.

Es en el seno de la UNODC en el que nace el *UNODC-WCO Container Control Programme* (en adelante CCP). La misión de este programa conjunto es generar capacidad de respuesta en los países que busquen una mejora en la gestión del

⁹² United Nations Environment Programme (2019). *East Asia Customs propose a regional operation to target illicit transboundary movement of waste*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/east-asia-customs-propose-regional-enforcement-operation-target-illicit>

riesgo y la seguridad de la cadena en el comercio que se realiza a través de puertos, aeropuertos y fronteras terrestres para prevenir el movimiento transfronterizo de bienes ilegales.⁹³

El CCP celebró en el año 2019 quince años de actividad. Este programa se estableció en 2004 y adopta un enfoque matizado, holístico y multisectorial al proporcionar monitoreo y supervisión continuos, ofrecer una plétora de programas de capacitación específicos para cada contexto y fortalecer la cooperación entre las agencias estatales y con el sector privado. Actualmente el CCP está operativo en 55 estados. Desde su inicio en 2004 se han establecido más de 115 unidades de control en puertos y aeropuertos. Estas unidades están equipadas para el intercambio de información con sus contrapartes en otros estados utilizando una aplicación desarrollada por la Organización Mundial de Aduanas denominada *ContainerComm*, factor que facilita la cooperación y el intercambio de información.⁹⁴

En este contexto el comercio ilegal de residuos plásticos no ha pasado desapercibido. El CCP elabora de forma anual un informe. El informe del año 2019, publicado en enero de 2020, menciona como a lo largo de la historia ha habido un progreso en la lucha contra los residuos plásticos ilegales.⁹⁵ Concretamente, en julio del año 2019 se detectaron en Sihanoukville (Camboya) 1500 toneladas de plástico en 83 contenedores.⁹⁶

En total, en el sudeste asiático y Oceanía en el año 2019 a través del CCP se detectaron 86 contenedores cargados con residuos plásticos ilegales.⁹⁷ Los contenedores con residuos plásticos representan una cantidad importante de las incautaciones del 2019, entre las que también se encontraban en menor medida

⁹³ United Nations Office on Drugs and Crime (2019). *UNODC-WCO Container Control Programme*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.unodc.org/unodc/en/ccp/index.html>

⁹⁴ United Nations Office on Drugs and Crime (s.f.). *Programme details*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.unodc.org/unodc/en/ccp/ccp-programme-details.html>

⁹⁵ United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC, World Customs Organization – WCO (2020). *The UNODC -WCO Container Control Programme. Annual Report.2019.* P.1. https://www.unodc.org/documents/Container-control-programme/CCP_AR_2019_20.02.2020_web_1.pdf

⁹⁶ Ibidem, p.12.

⁹⁷ Ibidem, p.50.

residuos electrónicos, escamas de pangolín, colmillos de marfil, varias toneladas de drogas, principalmente cocaína o tres toneladas de nitrato de amonio.⁹⁸

4.3.- LIFE SMART Waste Project

Otro proyecto de carácter paneuropeo con influencia en la persecución del tráfico ilegal de residuos es el *LIFE SMART Waste Project*. Se trata de una alianza entre distintas organizaciones clave en materia de crimen ambiental vinculado a los residuos, y está liderado por la Agencia Escocesa de Protección del Medio Ambiente (SEPA, por su nombre en inglés *Scottish Environment Protection Agency*), con el apoyo del fondo de la Unión Europea. Algunos de los principales socios son entidades tales como *Natural Resources Wales*, *Association of Cities and Regions for Recycling and Sustainable Resource Management (ACR +)* y el *Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement*. El objetivo de este proyecto es mejorar nuestro conocimiento sobre los delitos de residuos y mejorar el diseño y efectividad de las intervenciones para perseguir y reducir esta amenaza. Este proyecto se inició en el año 2014, y aunque estaba prevista su finalización en mayo de 2019, a día de hoy se siguen realizando actividades vinculadas al mismo.

Una de estas actividades está centrada específicamente en la persecución del tráfico ilegal de residuos plásticos. El *LIFE SMART Waste Project* en colaboración con INTERPOL ha preparado dos informes de análisis estratégicos específicos para este tema. El primero de ellos es un informe de INTERPOL sobre las tendencias delictivas observadas en el mercado mundial de residuos plásticos. El segundo de ellos es un informe conjunto entre esta entidad y el proyecto mencionado, y se centra en el mercado europeo de residuos plásticos.⁹⁹

Los delitos vinculados a los residuos plásticos se han identificado como una amenaza creciente, especialmente desde el año 2018. Es por este motivo, para comprender mejor este fenómeno, y para perseguirlo adecuadamente, que INTERPOL ha recopilado y analizado información de 40 de sus estados miembro sobre las tendencias de este sector emergente desde enero del año 2018, con el

⁹⁸ Ibidem, p.10.

⁹⁹ Scottish Environmental Protection Agency (SEPA). (s.f.) *2020 China-ban / Scottish Environment Protection Agency (SEPA)*. Consultado el 28 de julio de 2020 https://www.sepa.org.uk/regulations/waste/life-smart-waste/news-and-events/2020_china-ban/

apoyo financiero del *LIFE SMART Waste Project*. Los que se pretende identificar a través de esta recopilación de datos y su análisis es:

- Rutas emergentes de tráfico del comercio ilegal de residuos plásticos.
- La naturaleza y la escala del aumento en la gestión ilegal de residuos plásticos.
- Cómo ha evolucionado el *modus operandi* y las motivaciones de los criminales en el sector de los residuos plásticos.
- El alcance y la participación del crimen organizado en el sector de los residuos plásticos, así como su convergencia con otros delitos.
- Indicadores de riesgo y estudios de caso.
- Recomendaciones para el fortalecimiento de las respuestas de las fuerzas del orden.

A través del primer informe (exclusivo de INTERPOL) se pretende proveer un análisis completo de las tendencias en esta materia, cubriendo todas las regiones afectadas y elaborando un mapeado interregional de rutas afectadas por el comercio ilegal. Su resumen ejecutivo se centra en los hallazgos clave y en recomendaciones para fomentar una actuación de las fuerzas del orden que sea efectiva. El segundo informe incluye un análisis complementario al primero, pero centrado en el mercado europeo.

El objetivo de estos informes es contribuir al desarrollo de inspecciones basadas en inteligencia y reforzar el control de residuos en los países miembros de la INTERPOL.

Aunque estos informes son de gran interés para el presente trabajo, actualmente se encuentran inaccesibles, en el área privada de la web de INTERPOL. Únicamente los agentes y agencias del orden vinculados pueden solicitar acceso a los mismos, por lo que los extremos mencionados anteriormente no se pueden desarrollar más en el presente documento. Sin embargo, sí que se prevé que durante los próximos meses

se publiquen estos informes sin los datos que se consideren sensibles o confidenciales.¹⁰⁰

4.4.- La Organización Internacional de la Policía Criminal (INTERPOL)

A propósito de las acciones previamente mencionadas cabe destacar que INTERPOL es un actor importante en la persecución del crimen ambiental transnacional organizado, y que entre los múltiples grupos operativos tiene uno dedicado exclusivamente a crímenes de contaminación, entre los que se incluyen el comercio y traslado ilegal de residuos. El Grupo de Trabajo sobre Delitos de Contaminación es una red global de expertos que aconsejan y prestan apoyo en investigaciones criminales y proyectos relativos a esta materia. Además, publican manuales e informes que abordan temas tales como descargas ilegales de basura de embarcaciones o el papel del Derecho en su aplicación para mitigar el cambio climático. Este grupo inicia operaciones y proyectos compartidos con organismos encargados de la aplicación de la ley de todo el mundo.¹⁰¹

Durante los últimos años INTERPOL ha emprendido múltiples proyectos y operaciones con el fin de perseguir delitos de contaminación, entre los que se incluye el tráfico ilegal de residuos. Centrándonos en el traslado de residuos plásticos, uno de los más relevantes es el proyecto *30 Days at Sea*, considerada una de las fases estratégicas de un proyecto más grande denominado *Maritime Pollution*.¹⁰² En junio de 2017, 43 países se unieron a esta operación internacional contra los delitos vinculados al tráfico ilegal de residuos y a su gestión. Se detectaron un total 664 casos de plantas de gestión y comercio ilegal de residuos, sumando un total de 1.5 millones de toneladas de residuos. De estos residuos, unas 55.000 toneladas corresponden a residuos plásticos. Durante el transcurso de la operación se denunciaron a 483 personas y 264 empresas por crímenes vinculados al traslado y gestión ilícita de residuos, así como por infracciones de la normativa.¹⁰³ De todos

¹⁰⁰ Ibidem

¹⁰¹ Interpol (s.f.). *Pollution crime*. Consultado el 28 de julio de 2020: <https://www.interpol.int/Crimes/Environmental-crime/Pollution-crime>

¹⁰² Interpol (2019). *Final Operational Report. Operation 30 days at sea tackling marine pollution crime*, p.4.

¹⁰³ Interpol (s.f.). *Pollution crime*. <https://www.interpol.int/Crimes/Environmental-crime/Pollution-crime>

los casos, se estima que el 12% corresponden a descargas de basura y el 4% gestión inadecuada de residuos. Así mismo, aunque no se trata concretamente de tráfico ilegal de residuos plásticos, también se detectaron muchos casos que involucraban bolsas ilegales de plástico (un 11% del total de los casos), todos ellos en Europa.¹⁰⁴

También cabe destacar que durante el mes de octubre de 2019 se llevó a cabo la operación *30 Days at Sea 2.0*, dirigida por INTERPOL en coordinación con EUROPOL (Oficina Europea de Policía) y Frontex (Agencia Europea de Guardia de Fronteras y Costas). En esta operación participaron más de 200 entidades de distintas partes del mundo para realizar actuaciones en todos los continentes. Se realizaron más de 17.000 inspecciones, y a través de ellas se descubrieron más de 3.000 delitos vinculados a los residuos. Uno de los éxitos de este proyecto, entre muchos otros, es que a través del intercambio de información entre autoridades de Países Bajos y Malasia se consiguió identificar el país de origen de siete contenedores cargados de residuos plásticos que se enviaban ilegalmente a Malasia desde Bélgica a través de Hong Kong, así como proceder a su repatriación.¹⁰⁵

En fecha de 27 de agosto de 2020 INTERPOL ha publicado el informe *Emerging criminal trends in plastic waste market since January 2018* en el que se exponen cuáles han sido las últimas tendencias en esta materia, cuáles son los riesgos de futuro que genera y algunas propuestas de mejora para combatir este fenómeno.¹⁰⁶ Si bien es cierto que el informe se pronuncia sobre puntos interesantes, y realiza el análisis de diversos casos, en aras de la brevedad únicamente se expondrán algunas cuestiones clave que se consideran de especial interés para este trabajo.

Entre otras cuestiones, este informe reconoce la dificultad de realizar un seguimiento de los residuos que se trasladan bajo una declaración falsa. Bajo la óptica del Convenio de Basilea, la mayoría de los plásticos actualmente no necesitan someterse a un procedimiento de consentimiento informado previo, y por lo tanto

¹⁰⁴ Interpol. (2019). *Final Operational Report. Operation 30 days at sea tackling marine pollution crime*, p.32.

¹⁰⁵ Interpol (s.f.) *Marine pollution: thousands of serious offences exposed in global operation*. Consultado el 28 de julio de 2020 <https://www.interpol.int/News-and-Events/News/2019/Marine-pollution-thousands-of-serious-offences-exposed-in-global-operation>

¹⁰⁶ Interpol (2020). *INTERPOL STRATEGIC ANALYSIS REPORT: Emerging criminal trends in plastic waste market since January 2018*. <https://www.interpol.int/News-and-Events/News/2020/INTERPOL-report-alerts-to-sharp-rise-in-plastic-waste-crime>

son difíciles de monitorizar. Además se menciona que existe poco intercambio de información entre la inspección de un contenedor residuos plásticos importado y la inspección de la instalación que importó estos desechos. Como consecuencia, actualmente hay poca visibilidad de la tasa de reciclaje real de los residuos enviados para reciclaje.¹⁰⁷

Como resultado, una parte importante de plásticos reciclables no termina reciclándose. Los países importadores de residuos plásticos en las economías emergentes generalmente no tienen las infraestructuras para procesar adecuadamente todos los residuos plásticos nacionales e importados y, a menudo, todavía están desarrollando sus capacidades para afrontar las actividades ilegales vinculadas a los residuos. Algunos de los principales países de destino de residuos plásticos informan altas tasas de mala gestión de residuos, como India (87%), Indonesia (83%), Vietnam (88%) y Malasia (57%).¹⁰⁸

El informe reconoce que el tráfico ilegal de residuos plásticos es una cuestión compleja, y la ilicitud del mismo se puede dar en distintos eslabones de la cadena que forma el traslado de estos residuos. Ello es debido a que la vulneración de las restricciones puede suceder en el origen del traslado (país exportador), durante el traslado y en los países de tránsito, y en el destino (durante el tratamiento del residuo, por ejemplo).¹⁰⁹

De forma específica, sobre las tendencias del tráfico ilegal de residuos plásticos este informe especifica que existen un total de 257 rutas comerciales transnacionales vinculadas a los residuos plásticos, en las que existen 64 países importadores y 57 países exportadores. Los envíos ilegales de residuos plásticos detectados desde enero de 2018 se realizaron en 52 de estas 257 rutas (20%), afectando a cada mercado transregional y casi todos los mercados intrarregionales, con una concentración especialmente alta en las rutas destinadas a Asia. Los casos denunciados apuntan a que al menos 24 países afectados por importaciones ilegales de residuos plásticos y al menos 17 lo fueron por exportaciones ilegales. Cabe hacer

¹⁰⁷ Ibidem, p.14.

¹⁰⁸ Ibidem, p.14.

¹⁰⁹ Ibidem, p.15.

hincapié en que el 40% de los envíos ilegales fueron detectados en rutas comerciales de Europa hacia Asia, y un tercio de las mismas desde América del Norte hacia Asia. Únicamente el 13% de las rutas intraeuropeas fueron denunciadas como sujeto de envíos ilegales de residuos plásticos, aunque en la mayoría de éstas se ha definido como una tendencia en auge.¹¹⁰

Por todo lo expuesto, la INTERPOL afirma en su informe que Asia aparece como la región clave en materia de importación de residuos plásticos a nivel global, y que Europa se considera el exportador regional clave de residuos plásticos también a escala global. Ello no excluye que América del Norte no sea también un gran exportador, especialmente hacia Asia, aunque el informe manifiesta que existen pocos datos en relación con sus traslados ilegales de residuos plásticos.¹¹¹

Otro problema que señala el informe son las dificultades en la repatriación de los envíos ilegales de residuos plásticos. En primer lugar, el exportador tiene que ser identificado, y deben existir pruebas del lugar de origen del envío y de su ilegalidad para que la repatriación se realice. Si esto no sucede es habitual que el procedimiento de repatriación no se pueda llevar a cabo. Además, expone el informe, se trata de un procedimiento que puede llevar un tiempo ya que requiere recopilar pruebas en el país de importación, negociar entre las autoridades vinculada a la importación y la exportación, así como una investigación paralela en el país de exportación para verificar la identidad del exportador y asegurar que va a asumir el coste de retorno de los residuos plásticos al país de origen.¹¹²

4.5.-La Oficina Europea de Policía (EUROPOL)

EUROPOL es la agencia de la Unión Europea en materia policial. Su principal objetivo es la consecución de una Unión Europea más segura en beneficio de todos sus ciudadanos. Esta agencia con sede en La Haya está especialmente enfocada a combatir la delincuencia internacional y el terrorismo. Debido al auge del crimen

¹¹⁰ Ibidem, p.22.

¹¹¹ Ibidem, p.22.

¹¹² Ibidem, p.28

ambiental transnacional durante los últimos años, la persecución de este fenómeno se ha convertido en una de las prioridades de esta institución.

Entre la multiplicidad de delitos ambientales existentes (tráfico ilegal de flora y fauna silvestre y productos derivados, tala y comercio ilegal de madera o comercio de sustancias peligrosas para la capa de ozono, entre otros) uno de los que suscita preocupación es el tráfico de residuos, ya que es común que se usen estructuras de negocio legales por actores criminales, que en muchas ocasiones son indistinguibles de comerciantes legales. En efecto, este fenómeno no se reduce únicamente al vertido ilegal de residuos, sino más bien a un complejo modelo de negocio ilegal, prácticamente tan lucrativo como el tráfico de drogas, pero mucho más difícil de detectar.¹¹³

Centrándonos en el fenómeno del tráfico ilegal de residuos plásticos, EUROPOL prestó apoyo a los *Carabinieri Forestale* italianos y fuerzas del orden eslovenas en el año 2019 para desmantelar una organización criminal que traficaba con residuos plásticos. Durante esta operación, denominada *Green Tuscany*, se descubrió que el grupo criminal traficaba con plástico procedente de Italia, y lo enviaba a China pasando previamente por Eslovenia. Esta investigación estaba a su vez vinculada a una investigación italiana anti mafia en materia de tráfico ilegal de residuos textiles procedentes de los puertos de Génova, Livorno y Trieste. Las compañías involucradas en esta actividad también operaban paralelamente como corredores y transportistas en un esquema paralelo de tráfico de residuos plásticos. El éxito en la aplicación de la ley y el descubrimiento de la configuración de este modelo de negocio ilegal llevó a la red a modificar su estrategia y optar por diferentes rutas para que estos residuos alcanzaran territorio chino, rutas que elegían a Eslovenia como país de tránsito.¹¹⁴

Las empresas eslovenas involucradas proveían a las empresas italianas documentos falsificados en los que se dejaba constancia que el contenido de los envíos era

¹¹³Europol (s.f.) *Environmental Crime*. Consultado el 28 de julio de 2020 <https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-trends/crime-areas/environmental-crime>

¹¹⁴ Europol (s.f.) *Trash worth millions of euros*. Consultado el 28 de julio de 2020 <https://www.europol.europa.eu/newsroom/news/trash-worth-millions-of-euros>

material reciclado. Una vez se poseía toda la documentación, los contenedores se enviaban a China.

Durante esta operación se detectaron unos 560 envíos ilegales. El valor monetario de cada uno de estos envíos oscilaba entre los 10.000€ y los 15.000€, lo que supone un valor total de aproximadamente ocho millones de euros. También cabe mencionar que entre las 96 personas detenidas (74 de origen italiano y 22 de origen chino) se encontraban dos miembros activos de la Camorra.¹¹⁵

4.6.-Organización Mundial de Aduanas

La Organización Mundial de Aduanas (WCO por sus siglas en inglés *World Customs Organisation*) es un organismo intergubernamental de carácter independiente cuyo objetivo es mejorar la eficacia y la eficiencia de las administraciones aduaneras. A día de hoy la WCO representa a 183 administraciones de aduanas en todo el mundo, que procesan colectivamente el 98% de todo el comercio mundial.

La WCO, junto con las organizaciones mencionadas, juega un papel importante en el combate del comercio ilegal de residuos. Durante los últimos años ha emprendido numerosas operaciones para perseguir el comercio ilegal de los mismos (operaciones DEMETER), entre las que cabe destacar las operaciones DEMETER IV y DEMETER V por la relevancia que han tenido en las mismas el traslado ilegal de residuos plásticos.

La operación DEMETER IV se llevó a cabo en el año 2018, y se dedicó a perseguir los movimientos transfronterizos ilegales de residuos. Participaron un total de 75 administraciones aduaneras, y fue, hasta ese año, la mayor operación aduanera dirigida contra el tráfico ilegal de residuos.

Los productos incautados con mayor frecuencia fueron escorias minerales (283,671.925 toneladas), plásticos (9,816.018 toneladas), residuos electrónicos (245,277 toneladas y 14,826 piezas), residuos de caucho (1,032,970 toneladas), residuos municipales (518,420 toneladas), ropa (5,371.804 toneladas), papel (25.705 toneladas), baterías (62.226 toneladas) y residuos metálicos (8.212.226

¹¹⁵ Ibidem.

toneladas). Se notificaron un total de 214 incautaciones, que comprenden 199 casos relacionados con residuos.

Esta operación se inició por la Aduana de China, pero fue coordinada por la Oficina de Inteligencia Regional para la región de Asia-Pacífico (RILO A/P, por su nombre en inglés *Regional Intelligence Liaison Office for the Asia/Pacific Region*) y la Organización Mundial de Aduanas (WCO). También recibió el apoyo de la Secretaría del Convenio de Basilea y su centro regional en Beijing (China), INTERPOL, EUROPOL, IMPEL *Network* y la Oficina de Asia-Pacífico de Medio Ambiente de la Organización de Naciones Unidas (ONU). A lo largo de esta operación, realizada en los meses de junio y julio de 2018, los funcionarios de aduanas compartieron inteligencia, aplicaron técnicas de evaluación, perfil y selección de riesgos para identificar los envíos que se consideraban de alto riesgo.¹¹⁶

Durante todo el mes de septiembre de 2019 se llevó a cabo la operación DEMETER V, en la que una vez más las administraciones aduaneras se esforzaron por monitorizar y controlar los movimientos transfronterizos de productos ambientalmente sensibles, y garantizar el cumplimiento de tratados internacionales tales como el Convenio de Basilea. Esta operación se centró en los envíos ilegales de residuos peligrosos, haciendo especial énfasis en los residuos plásticos y contó con la participación de 83 entidades.

En esta operación se informó sobre 201 casos de incautación de residuos, entre los que destacan los residuos electrónicos, los residuos plásticos, los residuos de metal y los residuos de partes de vehículos, entre otros. Si se establece una comparación en la cantidad de residuos incautados en esta operación con la operación DEMETER IV la cantidad de casos que involucraban un tráfico ilegal de residuos plásticos se duplicó, aunque el total de plástico incautado se redujo a una séptima parte del

¹¹⁶ World Customs Organization (s.f.) *Illegal trade in waste: overview of Operation Demeter IV*. Consultado el 29 de julio de 2020 <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2018/november/illegal-trade-in-waste-overview-of-operation-demeter-iv.aspx>

incautado en 2018 (aun así, los residuos plásticos representan un 23% del total de los residuos incautados durante la operación DEMETER V).¹¹⁷

Entre los métodos ilegales favoritos para eludir los controles de aduanas se encuentran las declaraciones y descripciones erróneas del producto que se transporta. Los residuos plásticos acostumbraban a declararse como *PC/ABS* (policarbonato/acrilonitrilo butadieno estireno), material plástico, policloruro de vinilo (PVC), plástico reutilizable o partículas de plástico reciclado.¹¹⁸

4.7.- European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL Network)

Una de éstas instituciones es la *European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law* (IMPEL), cuyas principales funciones son ayudar a fortalecer la implementación de la legislación en materia ambiental en la Unión Europea, haciendo uso de medidas tales como prestar herramientas para ayudar a los Estados miembro a cumplir de forma más adecuada con la legislación ambiental (compartir conocimientos, habilidades, buenas prácticas y revisiones de implementación), ayudando a organizaciones a hacer un uso más efectivo de sus recursos en este tema, facilitando la comunicación entre distintos actores y redes (fiscales, jueces y defensores del pueblo) o coordinando acciones entre países para abordar distintas cuestiones de incidencia ambiental, entre las que se incluyen los movimientos transfronterizos ilegales de residuos.

Actualmente, y tal y como se ha expuesto al inicio de este trabajo, existe comercio de plásticos contaminados y/o sin clasificar, y que se trasladan sin un control específico o un consentimiento informado previo. De acuerdo con *IMPEL Network*, el plástico es, precisamente, uno de los materiales que suele estar más involucrado en infracciones de la normativa relativa al traslado de residuos. A mero título ejemplificativo, durante los años 2014 a 2015 se realizó un proyecto de seguimiento e inspección por parte de esta institución, que mostró que el traslado de residuos

¹¹⁷ World Customs Organization. (s. f.). *Customs successfully target environmentally sensitive goods during Operation DEMETER V*. Consultado el 29 de julio de 2020 <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2019/december/customs-successfully-target-environmentally-sensitive-goods-during-operation-demeter-v.aspx>

¹¹⁸ Ibidem

plásticos representa el 13% del total de las vulneraciones de la normativa sobre traslado de residuos.¹¹⁹

En este proyecto, denominado *Enforcement Actions IV*, participaron 31 países de los cuales 26 realizaron actividades de inspección. En total se realizaron 17.183 inspecciones sobre transporte, tanto a nivel físico como administrativo, de las cuales 4.923 (28'7%) fueron relativas al traslado transfronterizo de residuos. Esta cifra es alarmante, ya que el proyecto anterior a éste (*Enforcement Actions III*) realizó 22.414 inspecciones, de las cuáles 3.162 estaban vinculadas al traslado de residuos (14'1%). Cabe mencionar que, la mayoría de estas inspecciones se realizaron en traslados a través de carretera (únicamente se realizaron 486 inspecciones sobre embarques). Además, países como la República de Irlanda, Inglaterra o Países Bajos proporcionaron datos completos en materia de inspecciones de embarques. A través de ello se pretendía esclarecer cuáles eran las principales tendencias en materia de traslado de residuos.¹²⁰

Sin embargo, monitorizar y controlar los traslados de residuos no es tarea fácil; las rutas para esta función tienden a implicar múltiples comerciantes, intermediarios y compañías de transporte, lo que facilita que se produzcan vulneraciones en la legislación sobre traslado de residuos. Uno de los problemas existentes también es que establecer una empresa que se encargue del comercio o del reciclaje de los residuos suele ser relativamente sencillo, aunque requiere de un nivel técnico de conocimientos muy elevado si se quiere asegurar que los residuos se gestionan de forma ambientalmente sostenible. Paradójicamente, es tremendamente desafiante para las autoridades competentes controlar los numerosos actores potencialmente incompetentes que intervienen en este campo. Es todo este cúmulo de factores lo que favorece que puedan existir vulneraciones normativas prácticamente en cada eslabón de la cadena del reciclaje/valorización de los residuos.¹²¹

¹¹⁹ Olley, K., Ross, N., y O'Shea, P. O. (2015). *IMPEL – TFS Enforcement Actions Project Report 2014 – 2015 Enforcement of the European Waste Shipment Regulation*. IMPEL Network. p.30. <https://www.impel.eu/wp-content/uploads/2016/10/IMPEL-Enforcement-Actions-2014-15-FINAL-report.pdf>

¹²⁰ Ibidem, p.9.

¹²¹ George Marrs, D., Ručevska, I., y Villarrubia-Gómez, P. (2019). *Controlling Transboundary Trade in Plastic Waste*. Grid Arendal : Noruega. P. 15. <http://www.grida.no/activities/311>

En estrecha relación con *IMPEL Network* surge el programa SWEAP (*The Shipment of Waste Enforcement Actions Project*), fundado por el fondo LIFE de la Comisión Europea y coordinado por *IMPEL Network*. Este Proyecto tiene una duración prevista de cinco años (desde septiembre del año 2018 hasta junio del año 2023). Los objetivos principales del mismo son prestar apoyo a la economía circular a través de la persecución del comercio ilegal de residuos a nivel de la Unión Europea a través de:

- Aumentar el nivel de capacitación de los inspectores y de las fuerzas del orden.
- Intensificar la colaboración a nivel nacional e internacional.
- Desarrollar técnicas y herramientas innovadoras.
- Crear una base de datos de inspección para toda la Unión Europea.

Como se puede observar, se trata de un proyecto que da especial importancia a la cooperación y a la formación de los profesionales del sector. Entre otros aspectos, se realizan en esta línea actividades de formación presencial, programas de intercambio de inspectores y reuniones anuales de mejores prácticas para profesionales de campo, aunque también se utilizan herramientas en línea tales como *webinars* y aplicaciones de inspección para aumentar la capacitación de los profesionales del sector.¹²²

Sin embargo, lo que se considera el núcleo de este proyecto son las inspecciones presenciales coordinadas. Bajo los auspicios del programa SWEAP se pretende realizar unas 45.000 inspecciones, tanto en plantas de gestión de residuos como durante los envíos, teniendo especialmente presente el enfoque de “cadena” característico de estas actividades, y centrándose en aquellos flujos y actores problemáticos. La coordinación de estas inspecciones se completará a través de una evaluación de riesgos, análisis de tendencias, patrones y actividades delictivas.¹²³

¹²² Shipment of Waste Enforcement Actions Project (SWEAP). (s.f.) *Capacity building & Training*. Consultado el 24 de julio de 2020 <https://www.sweap.eu/project-actions/capacity-building-training/>

¹²³ Shipment of Waste Enforcement Actions Project (SWEAP). (s.f.) *Co-ordinated inspections*. Consultado el 24 de julio de 2020 <https://www.sweap.eu/project-actions/co-ordinated-inspections/>

Este programa puede aportar información de gran valor en relación con el tráfico ilegal de residuos cuyo origen son Estados miembro de la Unión Europea. Además, se prevé el desarrollo de nuevas herramientas para recopilar y compartir los datos de inspección (aplicación de informes en línea), y para mapear tendencias de envíos ilegales a través de una herramienta de mapeo geográfico.

Recientemente se han publicado los resultados de las inspecciones realizadas entre 2018 y julio del 2020. Los resultados son preocupantes. El porcentaje de detección de residuos ha aumentado de un 29% a un 37% en comparación con los datos de octubre de 2019, y del total de estos traslados de residuos la *ratio* de vulneraciones normativas es del 22% según su último informe.¹²⁴ De todas estas vulneraciones, el tráfico ilegal de residuos plásticos representa un 13%. El tráfico ilegal de este material únicamente está un punto porcentual por debajo del tráfico ilegal de residuos electrónicos (*E-Waste* con un 14% del total) y cinco puntos por debajo de los traslados de metales (19% del total).¹²⁵ Según este informe se detectaron un total de 330 infracciones normativas en traslados de residuos plásticos. De estas infracciones, 91 envíos estaban sujetos a prohibición de exportación; 71 vulneraban la normativa por cuestiones vinculadas al Anexo VII del Reglamento 1013/2006 relativo a la información que debe acompañar a determinados traslados de residuos; y 53 vulneraban la normativa debido a irregularidades vinculadas a los controles de notificación. Las acciones emprendidas más comunes contra estos traslados fueron las repatriaciones (40% de los casos), las sanciones (15% de los casos) y la interrupción del traslado (10% de los casos).¹²⁶

En una línea similar actúa también el proyecto *WasteForce*, dirigido por IMPEL Network. *WasteForce* es el acrónimo del nombre completo del proyecto *Detering and disrupting illegal trade and management of Waste by developing Tools for Enforcement, Forensics and Capacity Building*. Se trata de un proyecto con una duración prevista de dos años (desde el año 2018 hasta el 2020). El objetivo del proyecto *WasteForce* es potenciar las actividades operacionales y capacitación de

¹²⁴ Shipment of Waste Enforcement Actions Project (SWEAP). (2020). *SWEAP inspection results 2018 - March 2020*. P. 1. <https://www.sweap.eu/wp-content/uploads/2020/07/SWEAP-inspection-results-2018-2020-updated.pdf>

¹²⁵ Ibidem, p.3

¹²⁶ Ibidem, p.7.

las autoridades involucradas en la lucha contra el comercio y la gestión ilegal de los residuos. Para ello se prevé el desarrollo de nuevas herramientas prácticas y metodologías, la implementación de actividades de capacitación de partes interesadas, dar apoyo a redes operativas entre los profesionales de la Unión Europea y sus homólogos de Asia ya que éste es uno de los principales destinos de los envíos ilegales de residuos.¹²⁷

Este proyecto se distribuye en cuatro bloques principales: estrategias y metodologías, forense y herramientas, redes operativas internacionales en la Unión Europea – Asia (región del Pacífico) y actividades de creación de competencias para las autoridades europeas y de Asia y el Pacífico. En el paquete de estrategias y metodologías cabe destacar la actividad de las *Waste Crime Alerts*, informes que recolectan y analiza la última información disponible en materia de crimen ambiental vinculado a comercio ilegal de residuos, sus tendencias, identificación de localizaciones clave, rutas de traslado, tendencias y el *modus operandi* relativo al flujo de determinados residuos.¹²⁸ Además, se establecen distinciones en función del tipo de residuos que implican los traslados ilegales, se facilita la identificación, tanto para profesionales como no profesionales, de cuáles son las tendencias actuales en materia de tráfico ilegal de residuos plásticos.

Una metodología en este paquete que vale la pena mencionar es la consistente en el análisis de las políticas de la Unión Europea y globales (análisis de cambios en materia política, de mercado o en legislación que afecte al comercio y gestión de residuos). Entre los factores que pueden ser influenciados por estas políticas se encuentran las rutas de traslado, la frecuencia de los envíos o el tipo de empresas implicadas.

En el marco forense y de herramientas, paquete enfocado a actualizar las herramientas existentes y desarrollar otras nuevas para apoyar a los distintos operadores a ejecutar distintas acciones, investigaciones y persecuciones en este

¹²⁷ WasteForce Project (s.f.) *About*. Consultado el 25 de julio de 2020
<https://www.wasteorceproject.eu/about-sweap/>

¹²⁸ WasteForce Project (s.f.) *Strategies and Methodologies*. Consultado el 26 de julio de 2020
<https://www.wasteorceproject.eu/work-packages/strategies-and-methodologies/>

campo, cabe destacar la denominada WATCH-IT APP, que será desarrollada y mejorada mientras dure el proyecto *WasteForce*. Esta herramienta ofrece guía a los agentes del orden cuando realizan inspecciones y acciones concretas sobre traslados de residuos y productos químicos. Esta aplicación contiene previsiones normativas de ámbito internacional y de la Unión Europea, procedentes de instrumentos jurídicos tales como el Convenio de Basilea, de Rotterdam, de Estocolmo o de la regulación relativa al traslado de residuos de la Unión previamente expuesta, así como de la lista europea de residuos.¹²⁹

Dentro de este paquete, también es de especial interés el desarrollo de un prototipo de herramienta forense que permita recoger y recuperar datos, y analizarlos. Los delitos ambientales transnacionales (incluyendo aquellos vinculados al tráfico ilegal de residuos) tienden a tener múltiples vinculaciones con distintas actividades económicas en diferentes regiones. Por esto mismo es apropiado el desarrollo de herramientas forenses que, a medida que avanzan y se desarrollan nuevas tendencias en materia de delitos vinculados al traslado de residuos permitan recopilar datos y analizarlos, de manera que se pueda mejorar el acceso a los antecedentes en esta materia para mejorar las acciones sobre futuras actividades criminales, como se desarrollan, qué flujos de residuos son los involucrados y cómo se pueden detectar.¹³⁰

Otra herramienta de interés es la recentísima guía metodológica para medir el impacto ambiental de los transportes ilegales de residuos (*Methodology to measure the environmental damage of illegal waste transports*).¹³¹ El objetivo de este documento es proporcionar una visión general de las posibilidades técnicas y un marco que pueda ser utilizado para medir el impacto ambiental y en la salud humana de los transportes transnacionales ilegales de residuos. Este documento/guía metodológica está enfocada a prestar ayuda al personal encargado de aplicar la ley en este campo a través de compartir los resultados de experiencias anteriores para

¹²⁹ WasteForce project (s.f.) *Forensics and Tools*. Consultado el 26 de julio de 2020: <https://www.wasteorceproject.eu/work-packages/forensics-and-tools/>

¹³⁰ Ibidem.

¹³¹ Stelling, M., y Bakker, F. (2020). *Environmental damage. An environmental footprint for illegal waste transports*. <https://www.wasteorceproject.eu/wp-content/uploads/2020/04/D2.3-WasteForce-Measuring-Environmental-Damage.pdf>

generar unos conocimientos concretos sobre las afecciones ecológicas, las pérdidas económicas y la cantidad de víctimas que producen estas actividades.¹³² En este documento se incluye una metodología para llevar a cabo las investigaciones de traslados ilícitos de residuos, una serie de criterios técnicos para evaluar los riesgos y los impactos que causan los citados traslados, diversos análisis de casos de traslados ilícitos de distintos tipos de residuos y unos anexos de utilidad para el personal encargado de llevar a cabo estas investigaciones (el primer anexo es un marco normativo en el que se incluyen las normas de referencia en materia de traslados de residuos y responsabilidad ambiental de múltiples países, y el segundo trata sobre el vínculo existente entre propiedades peligrosas de los residuos e indicadores de riesgo).

Otro instrumento de interés es la guía para fiscales de delitos de residuos (*Guidance for Prosecutors of Waste Crime*), perteneciente al bloque cuarto del proyecto relativo a actividades de capacitación para autoridades de la Unión Europea y de la región Asia-Pacífico. En esta guía se trata de forma sucinta el marco normativo actual en materia de traslados de residuos, la política de cumplimiento (*enforcement*) y enjuiciamiento, la investigación y la recolección de pruebas, cuestiones sobre la responsabilidad de los sujetos, las penas por delitos ambientales y los instrumentos de información y monitorización de este fenómeno.¹³³ Se trata de un documento breve (66 páginas con Anexos incluidos) pero que aporta información de gran utilidad a los principales actores en la persecución de los delitos vinculados al traslado de residuos. Este documento incluye múltiples tablas y esquemas muy ilustrativos (un ejemplo puede ser un esquema sobre el funcionamiento del procedimiento de consentimiento previo informado)¹³⁴ y un conjunto de anexos, en los que se exponen los principales instrumentos internacionales disponibles, definiciones de distintos conceptos bajo la óptica del Convenio de Basilea, el marco normativo de la Unión Europea en esta materia, la legislación por país en materia de residuos de la Unión Europea y del sudeste asiático o distintos estudios de casos.

¹³² Ibidem, p. 6.

¹³³ WasteForce project. (2020). *Guidance for Prosecutors of Waste Crime*. <https://www.wasteorceproject.eu/wp-content/uploads/2020/07/D4.3-WasteForce-Guidance-for-Prosecutors-of-Waste-Crime.pdf>

¹³⁴ Ibidem, p.16

5.- Introducción al marco jurídico español del comercio de residuos plásticos.

Una vez analizado el contexto global del traslado y comercio ilegal de residuos plásticos, su marco normativo internacional y europeo, su relevancia penal y las principales acciones de aplicación de la normativa y de persecución de este fenómeno, procede hacer referencia al marco jurídico español del comercio de residuos plásticos. El artículo 45 de la Constitución española¹³⁵ establece:

“Artículo 45

1.Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.

2.Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

3.Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.”

El apartado tercero del artículo 45 CE establece la obligación expresa de tutela penal del medio ambiente, facultando así mismo la sanción a través del Derecho administrativo sancionador.

5.1.-La regulación administrativa del comercio y traslado de residuos plásticos.

En la medida en que, como es sabido, los delitos ambientales en el Código penal utilizan distintas fórmulas de accesoriad administrativa, en este apartado se hará breve referencia a algunas disposiciones normativas estatales de carácter administrativo relevantes en el comercio y traslado de residuos plásticos. Es

¹³⁵ España. Constitución Española. Boletín Oficial del Estado, 29 de diciembre de 1978, núm. 311, pp. 29313 a 29424. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/1978/BOE-A-1978-31229-consolidado.pdf>

importante subrayar que objeto del presente trabajo no es el análisis y aplicación del Derecho administrativo en esta materia, motivo por el cual este apartado es meramente indicativo (ni siquiera exhaustivo) de algunas de las normas que necesariamente deben tomarse en consideración en la aplicación del Derecho penal y su delimitación con el Derecho administrativo sancionador.

En primer lugar, cabe mencionar la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.¹³⁶ A través de esta norma se pretende regular la responsabilidad de los operadores de prevenir, evitar y reparar los daños ambientales, de acuerdo con lo establecido en el artículo 45.3 de la Constitución Española y en consonancia con el principio “quién contamina paga.” Esta norma se aplica a los daños ambientales y a las amenazas inminentes de que tales daños se materialicen cuando hayan sido causados por actividades económicas o profesionales del anexo III, aunque no exista dolo, culpa o negligencia (artículo 3.1).

De forma más específica, el citado Anexo en su apartado segundo contempla como actividad económica o profesional susceptible de causar estos daños aquellas actividades de gestión de residuos, como la recogida, el transporte, la recuperación y la eliminación de residuos y de residuos peligrosos, así como la supervisión de tales actividades, que estén sujetas a permiso o registro de conformidad con la Ley 10/1998, de 21 de abril,¹³⁷ ya derogada y sustituida por la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.¹³⁸ De esta manera, queda claro que el traslado de residuos plásticos, en la medida en que éste es susceptible de causar daños ambientales, queda sometido a la Ley 26/2007.

Llama especialmente la atención que esta norma, en su artículo 8 relativo a daños transfronterizos contempla medidas únicamente en relación con daños ambientales o amenazas de daño ambiental que afecten o puedan afectar a otro país miembro de

¹³⁶ España. Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental. Boletín Oficial del Estado, 24 de octubre de 2007, núm. 255, pp. 43229 a 43250. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-18475>

¹³⁷ España. Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos. Boletín Oficial del Estado, 22 de abril de 1998, núm. 96, pp. 13372 a 13384. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1998-9478>

¹³⁸ España. Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Boletín Oficial del Estado, 29 de julio de 2011, núm. 181, pp. 85650 a 85705. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-13046-consolidado.pdf>

la Unión Europea, sin prever un régimen específico para aquellos daños o amenazas de daño susceptibles de perjudicar otros países que no formen parte de la misma.

En relación con el régimen sancionador que prevé esta norma, únicamente cabe especificar que las infracciones hacen referencia principalmente a la inobservancia de medidas preventivas o de evitación de daño, así como otras conductas tales como no ajustarse a las instrucciones recibidas por la autoridad competente o no adoptar las medidas de reparación exigibles por la norma, entre otros. A través del régimen sancionador de esta norma se castiga principalmente la mala gestión de la prevención, evitación, reparación o acatamiento de las órdenes de las autoridades competentes en este campo. Este régimen sancionador puede ser de aplicación en vinculación a un traslado de residuos plásticos como se ha expuesto, castigaría la inadecuación de las medidas tomadas a raíz de éste.

Otra norma de interés para el presente trabajo es la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados¹³⁹. El objeto de esta norma, que transpuso a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas¹⁴⁰, es establecer una regulación de la gestión de los residuos a través del impulso de medidas que prevengan su generación y mitiguen los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a su generación y gestión, mejorando la eficiencia en el uso de los recursos, así como regular el régimen jurídico de los suelos contaminados (artículo 1).

Esta norma prevé en su artículo 26 diversas cuestiones relativas a la entrada y salida de residuos del territorio español. En primer lugar, esta norma se remite al Reglamento 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio y al Reglamento (CE) 1418/2007 de la Comisión de 29 de noviembre de 2007, relativo a la exportación, con fines de valorización, de determinados residuos enumerados en los anexos III o IIIA del Reglamento (CE) n.º 1013/2006 a determinados países a

los que no es aplicable la decisión de la OCDE, además de las normas comunitarias e internacionales de las que España sea parte.

La Ley 22/2011 deja en manos del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (actualmente en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en adelante MITECO) la potestad de prohibir motivadamente la expedición e importación de residuos que tengan como destino terceros países no comunitarios si existen razones para prever que no serán gestionados sin poner en peligro la salud humana y el ambiente (artículo 26.2).

Además, también se realizan diversas precisiones sobre la documentación que deben presentar las personas que realicen los traslados de residuos (artículo 26.5). Sobre ello establece concretamente que se deberá suministrar el documento que figura en el Anexo VII del Reglamento (CE) 1013/2006 a los efectos de inspección, planificación, estadística y ejecución en el caso de traslados desde o hacia terceros países no pertenecientes a la Unión Europea a las autoridades aduaneras y al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (hoy, MITECO), y en el caso de traslados de residuos desde o hacia países de la Unión Europea a la autoridad con competencias en materia de traslado de residuos en la Comunidad Autónoma de origen o destino del traslado, quién a su vez tendrá que facilitar al MITECO estos datos. Cabe mencionar que se prevé que esta información pueda ser tratada como información confidencial en aquellos casos en que lo prevea la normativa nacional y comunitaria.

El artículo 26.5 de esta norma nos interesa especialmente en la medida en que el incumplimiento de sus disposiciones está previsto en su régimen sancionador. El artículo 46.3.g) prevé que se considerará infracción grave la entrada en territorio nacional de residuos procedentes de otro Estado miembro de la Unión Europea o de un tercer país, así como la salida de residuos con destino a los citados lugares, sin que se hayan obtenido los permisos y autorizaciones que exija la legislación comunitaria o los tratados y convenios internacionales de los que España sea parte, así como cuando no se cumplan las obligaciones del artículo 26.5 de la Ley 22/2011.

Igualmente, el artículo 46.3.h) en relación con los traslados de residuos prevé que en el caso de traslado intracomunitario y de importaciones de residuos desde terceros países, el incumplimiento de la obligación de emisión del certificado de valorización o eliminación intermedia o definitiva de residuos, fuera de los plazos máximos que establecen los artículos 15 y 16 del Reglamento (CE) 1013/2006 (30 días desde la conclusión de la operación, o en el plazo de un año civil o un plazo menor desde la fecha de recepción de los residuos en relación con las operaciones intermedias de valorización y eliminación, y un plazo de 30 días desde la conclusión de la operación, o en el plazo de un año civil o un plazo menor desde la recepción de los residuos para la emisión del certificado de valorización o eliminación definitiva de la instalación, respectivamente).

Las infracciones citadas llevan aparejadas sanciones de multa de entre 9.001 euros hasta los 45.000 euros, excepto si se trata de residuos peligrosos, casos en los que las multas pueden alcanzar hasta los 300.000 euros. Además, estas infracciones conllevan la inhabilitación para el ejercicio de cualquiera de las actividades previstas en la Ley 22/2011 por un período de tiempo inferior a un año, y concretamente, en el caso de la infracción citada prevista en el artículo 46.3.g) la revocación de la autorización o suspensión de la misma por un tiempo de hasta un año.

Cabe destacar que actualmente existe un anteproyecto de una nueva Ley de residuos y suelos contaminados que también aborda la cuestión del traslado de residuos¹⁴¹. Con esta nueva norma se quiere transponer a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva (UE) 2018/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018 por la que se modifica la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos.¹⁴²

El objeto de esta norma es prevenir o reducir la generación de residuos y de sus impactos adversos de generación y gestión, reducir el impacto global del uso de los

¹⁴¹ Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (.s.f.) *Borrador del anteproyecto de la Ley de Residuos y Suelos Contaminados (02-06-2020)*. Consultado el 1 de agosto de 2020 https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/200602aplresiduosysc_informacionpublica_tcm30-509526.pdf

¹⁴² Unión Europea. Directiva (UE) 2018/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos. Diario Oficial de la Unión Europea L-150, 14 de junio de 2018, pp. 109-140. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32018L0851>

recursos y mejorar la eficiencia de su uso para proteger el ambiente y la salud humana, así como para efectuar una transición a la economía circular y baja en carbono con modelos empresariales, productos y materiales innovadores y sostenibles para garantizar el funcionamiento eficiente del mercado interior y la competitividad a largo plazo. Igualmente, también es objeto específico de esta norma la reducción del impacto de determinados productos plásticos en la salud humana y el ambiente (especialmente en el medio acuático) y la regulación del régimen jurídico de los suelos contaminados (artículo 1).

En relación con las disposiciones en materia de traslado de residuos, cabe destacar que el artículo 9.3.c) de esta norma establece que será competencia del MITECO autorizar los traslados de residuos desde o hacia terceros países no pertenecientes en la Unión Europea, así como ejercer las funciones de inspección (sin perjuicio de que puedan colaborar autoridades de las distintas Comunidades Autónomas) y sanción derivadas del régimen de traslados hasta el momento en que estos residuos, o bien estén bajo vigilancia aduanera cuando se exportan, o bien dejen de estarlo cuando se importan al país.

De forma más específica el artículo 32 del Anteproyecto de la nueva Ley de residuos y suelos contaminados aborda la entrada y salida de residuos del territorio nacional. El artículo 32 añade diversos numerales con nuevas disposiciones si se compara con el previamente mencionado artículo 26 de la vigente Ley 22/2011. Entre las novedades destacadas que incluye que son de interés para el objeto del trabajo se pueden mencionar que el artículo 26.7 introduce la obligación de que el notificante, o la persona que organiza el traslado recabe información en la planta de destino sobre la eficiencia del tratamiento para los residuos que traslada, que deberá ser remitida a la autoridad competente de origen del traslado. Así mismo se prevé que los órganos de la Administración General del Estado competentes en la autorización y control de traslados de residuos desde o hacia terceros países no pertenecientes a la Unión Europea y en la aplicación del sistema aduanero definan instrumentos de coordinación para la aplicación eficiente de esta nueva Ley (artículo 32.8 del Anteproyecto de la Ley de residuos y suelos contaminados).

De especial interés resulta la previsión que se realiza en el artículo 32.9 en relación con el traslado ilícito de residuos. En él se establece que cuando sean de aplicación los artículos 35.6, 38.7, 42.5 y 44.5 del Reglamento (CE) nº1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo les será de aplicación el artículo 11 y, si el destino del residuo exige la movilización en el interior del Estado, también lo dispuesto en el artículo 31 de esta Ley. Los citados artículos del Reglamento (CE) nº1013/2006 establecen en relación con las exportaciones a los países de la AELC (artículo 35.6), sobre las exportaciones de residuos mencionados en los Anexos III, IIIA, IIIB, IV y IVA a países sujetos a la Decisión de la OCDE (artículo 38.7), a las importaciones que procedan de un país que sea Parte en el Convenio de Basilea o de otras zonas en situaciones de crisis o guerra (artículo 42.5), y a las importaciones que procedan de países sujetos a la Decisión de la OCDE o de otras zonas en situaciones de crisis o guerra (artículo 44.5) que si en una oficina de aduana de entrada en la Comunidad se descubre un traslado ilícito, se informará de ello sin demora a la autoridad competente del país de la oficina de aduana, la cual informará a su vez a la autoridad competente de destino de la Comunidad, que a su vez informará a la autoridad competente de expedición externa de la Comunidad. A su vez se establece que se garantizará la inmovilización de los residuos hasta que la autoridad competente de expedición externa a la Comunidad decida otra cosa y se lo haya comunicado por escrito a la autoridad competente en el país de la oficina de aduana en el que los residuos estén inmovilizados.

Ante estas situaciones, el artículo 11 del Anteproyecto de la nueva Ley de residuos prevé que los gastos de la gestión de los residuos, en base al principio “quien contamina paga” corran a cargo del productor inicial de los residuos, del poseedor actual o del anterior poseedor de los residuos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 76 de esta misma norma. Este último artículo contempla que los residuos deben tener siempre un responsable del cumplimiento de las obligaciones que derivan de su producción y gestión (el productor inicial o a otro poseedor o al gestor de residuos) que podrán ejercer acciones de repetición cuando los costes en que hubieran incurrido deriven de los incumplimientos legales o contractuales de otras personas físicas o jurídicas. En relación con el artículo 31 de la presente norma

establece el régimen de los traslados de residuos por el interior del territorio nacional, cuyo análisis no se realizará por no entrar en el objeto del presente trabajo.

Sin embargo, a pesar de lo mencionado previamente, cabe mencionar que recientemente se ha aprobado el Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado.¹⁴³ Se trata de una norma breve (únicamente nueve artículos, seis disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y tres anexos) cuyo objeto es desarrollar el régimen jurídico de los traslados de residuos realizados en el interior del territorio del Estado, aplicándose a los traslados entre comunidades autónomas para su valorización o eliminación, incluyendo los traslados que se producen a instalaciones que realizan operaciones de tratamiento intermedio y de almacenamiento.

Esta norma está relacionada con el marco jurídico internacional existente en la medida en que la Disposición Adicional Segunda, relativa a los movimientos de residuos en el interior de una Comunidad Autónoma expone que el régimen de vigilancia y control del traslado de residuos sean coherentes con el régimen comunitario existente en este tema previsto por el Reglamento (CE) nº 1013/2006 especialmente en lo relativo al documento de identificación, al contrato de tratamiento de residuos y la notificación previa en los supuestos tasados por esta norma. Así mismo, en su Disposición Adicional Tercera, apartado primero, se prevé que los traslados de residuos entre comunidades autónomas con tránsito por otro país comunitario o por un tercer país se regirán por lo dispuesto en el reiteradamente citado Reglamento (CE) nº1013/2006.

5.2.-La relevancia penal del tráfico ilegal de residuos plásticos.

El Código Penal (Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal¹⁴⁴ cuya última reforma relevante para el tema que nos ocupa se realizó a través de la

¹⁴³ España. Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado. Boletín Oficial del Estado, 19 de junio de 2020, núm. 171, pp. 42222 a 42243. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-6422-consolidado.pdf>

¹⁴⁴España. Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 24 de noviembre de 1995, núm. 281, pp. 33987 a 34058. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-25444-consolidado.pdf>

Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica de la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal¹⁴⁵) contiene un Título específico dedicado a los delitos relativos a la ordenación del territorio y el urbanismo, la protección del patrimonio histórico y el medio ambiente (Título XVII del Libro II, del cual los delitos contra el medio ambiente se contemplan en el Capítulo III, que contiene los artículos del 325 CP al artículo 331 CP). Aunque la transposición de la Directiva 2008/99/CE al ordenamiento jurídico español dista mucho de ser perfecta, encontramos las conductas obrantes en el artículo 3 de esta norma de la Unión Europea dispersas por el cuerpo normativo del Código Penal.

El delito de gestión ilegal de residuos (artículo 326.1 CP) y el delito de traslado de residuos (artículo 326.2 CP) fueron introducidos en el Código Penal español a través de la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.¹⁴⁶A través de la misma se incorporaban en los artículos 328.3 CP y 328.4 CP el delito de gestión ilegal de residuos y el de traslado de residuos, respectivamente.¹⁴⁷ La reforma del año 2015 les da una nueva ubicación en el Código Penal, y modifica ligeramente las penas.

¹⁴⁵ España. Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 31 de marzo de 2015, núm. 77, pp. 27061 a 27176. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-3439-consolidado.pdf>

¹⁴⁶ España. Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 23 de junio de 2010, núm. 152, pp. 54811 a 54883. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/2010/06/23/pdfs/BOE-A-2010-9953.pdf>

¹⁴⁷ La redacción del anterior artículo 328 en lo que respecta a los apartados 3 y 4 es similar a la del vigente artículo 326. La redacción mencionada era la siguiente:

“Artículo 328

[...]

3. Serán castigados con la pena de prisión de uno a dos años los que en la recogida, el transporte, la valorización, la eliminación o el aprovechamiento de residuos, incluida la omisión de los deberes de vigilancia sobre tales procedimientos, pongan en grave peligro la vida, integridad o la salud de las personas, o la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas.

4. El que contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general traslade una cantidad importante de residuos, tanto en el caso de uno como en el de varios traslados que aparezcan vinculados, será castigado con la pena de prisión de uno a dos años.

[...]”

Las equivalencias entre los delitos contemplados en los artículos 3.b) y 3.c) de la Directiva 2008/99/CE y el Código Penal vigente son las siguientes:

Directiva 2008/99/CE	Código Penal
<p>Art. 3.b): Los Estados miembros se asegurarán de que las siguientes conductas sean constitutivas de delito, cuando sean ilícitas y se cometan dolosamente o, al menos, por imprudencia grave la recogida, el transporte, la valoración o la eliminación de residuos, incluida la vigilancia de estos procedimientos, así como la posterior reparación de instalaciones de eliminación, e incluidas las operaciones efectuadas por los comerciantes o intermediarios (aprovechamiento de residuos), que causen o puedan causar la muerte o lesiones graves a personas o daños sustanciales a la calidad del aire, la calidad del suelo o la calidad de las aguas o a animales o plantas.</p>	<p>Art. 326.1.: Serán castigados con las penas previstas en el artículo anterior¹⁴⁸, en sus respectivos supuestos, quienes, contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general, recojan, transporten, valoricen, transformen, eliminen o aprovechen residuos, o no controlen o vigilen adecuadamente tales actividades, de modo que causen o puedan causar daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas, muerte o lesiones graves a personas, o puedan perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales.</p>
<p>Art. 3.c): Los Estados miembros se asegurarán de que las siguientes conductas sean constitutivas de delito, cuando sean ilícitas y se cometan dolosamente o, al menos, por imprudencia grave el traslado de residuos, cuando dicha actividad esté incluida en el ámbito de aplicación del artículo 2, apartado 35, del Reglamento (CE) no 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos y se realice en cantidad no desdeñable, tanto si se ha efectuado en un único traslado</p>	<p>Art. 326.2. Quien, fuera del supuesto a que se refiere el apartado anterior, traslade una cantidad no desdeñable de residuos, tanto en el caso de uno como en el de varios traslados que aparezcan vinculados, en alguno de los supuestos a que se refiere el Derecho de la Unión Europea relativo a los traslados de residuos, será castigado con una pena de tres meses a un año de prisión, o multa de seis a dieciocho meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de tres meses a un año.</p>

¹⁴⁸ El artículo anterior es el artículo 325 del Código Penal, que contempla el conocido como delito ecológico, y su texto es el siguiente:

“1. Será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años, multa de diez a catorce meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno a dos años el que, contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente, provoque o realice directa o indirectamente emisiones, vertidos, radiaciones, extracciones o excavaciones, aterramientos, ruidos, vibraciones, inyecciones o depósitos, en la atmósfera, el suelo, el subsuelo o las aguas terrestres, subterráneas o marítimas, incluido el alta mar, con incidencia incluso en los espacios transfronterizos, así como las captaciones de aguas que, por sí mismos o conjuntamente con otros, cause o pueda causar daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas.

2. Si las anteriores conductas, por sí mismas o conjuntamente con otras, pudieran perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales, se impondrá una pena de prisión de dos a cinco años, multa de ocho a veinticuatro meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno a tres años.

Si se hubiera creado un riesgo de grave perjuicio para la salud de las personas, se impondrá la pena de prisión en su mitad superior, pudiéndose llegar hasta la superior en grado.”

como si se ha efectuado en varios traslados que parezcan vinculados.

A) El artículo 326.1 del Código Penal

En relación con el artículo 326.1 del Código Penal, se considera que son penalmente relevantes la recogida, la valorización, la transformación, el aprovechamiento de residuos, el transporte de los mismos así no controlar o vigilar adecuadamente las mencionadas actividades. De esta manera se puede observar que este artículo prevé que tanto unas determinadas acciones como omisiones sean constitutivas de delito. De estas conductas la que nos interesa especialmente en este trabajo es el transporte de residuos.

Se trata de un delito común, que puede ser cometido por cualquiera y tal y como se puede observar muestra una estructura paralela a la conducta contemplada en el artículo 325.1 CP: la descripción de una conducta (en este caso relacionada con la gestión de residuos), la infracción normativa y que se cause un determinado resultado lesivo o peligro potencial.¹⁴⁹

En cuanto a las conductas típicas, aunque se ha modificado la redacción, puede decirse que coinciden con las descritas en el derogado artículo 328.3 CP. Estamos hablando de actividades que en su mayoría se contemplan en el concepto de gestión de residuos al que se refiere el artículo 3.m) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, por lo que debe acudir a las definiciones que ofrece esta Ley a la hora de interpretar los verbos típicos o, en su defecto, a la normativa autonómica correspondiente. Así mismo la nueva redacción exige que las acciones típicas contravengan las leyes u otras disposiciones de carácter general, referencia que no estaba incluida expresamente en el derogado artículo 328.3 CP y cuya omisión fue objeto de críticas. Además, el requisito para que estas acciones sean consideradas una infracción penal, y no administrativa, es que se causen unos

¹⁴⁹ Muñoz Conde, F., López Peregrín, C. y García Álvarez, P. *Manual de Derecho Penal Medioambiental*. Tirant lo Blanch: Valencia. (2ª edición completamente revisada y actualizada a la LO 1/2015, de 30 de marzo). P.261.

daños “sustanciales” a distintos elementos del medio, concepto de difícil concreción.¹⁵⁰

Cabe mencionar que en el artículo 326.1 CP no se precisa si el transporte se deberá realizar en el territorio nacional o si incluye también transportes a través de otros países, o hacia otros países, factor que puede comportar dificultades interpretativas en el artículo 326.2 CP, relativo al traslado ilícito de residuos en cantidad no desdeñable de alguna de las formas definidas en la normativa de la Unión Europea. Sin embargo, al tratarse de una norma penal en blanco se puede interpretar que el traslado de residuos más allá de las fronteras estatales queda incluido en su ámbito de aplicación cuando el artículo 326.1 CP se refiere al transporte de residuos en la medida en que la Ley 22/2011, de 28 de junio, sobre residuos y suelos contaminados contiene disposiciones específicas en materia de traslado de residuos (artículo 25 y siguientes).

Sobre la configuración de este tipo de delito, hay que concretar que éste es un delito tanto de peligro hipotético o aptitud, como de lesión. Ello es debido a que la redacción del mismo establece que tendrán relevancia penal las conductas citadas cuando causen o puedan causar daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas, muerte o lesiones graves a personas, o puedan perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales. De esta manera puede resultar punible tanto la materialización de un daño sustancial (término impreciso por definición que deja al arbitrio del juzgado o tribunal conocedor del caso margen de decisión para decidir si la acción recae o no en la órbita del Derecho penal) a los distintos elementos citados, o bien la posibilidad, es decir, la aptitud, de que este daño sustancial se produzca a través de una determinada conducta, aunque no llegue a materializarse.

Este artículo no prevé ninguna distinción en relación con los tipos de residuos que deban ser gestionados inadecuadamente para que la consecuencia de la misma

¹⁵⁰ Alastuey Dobón, C. (Ed.). (2016). Derecho penal: la nueva reforma de los delitos contra el medio ambiente en López Ramón, F. et al. *Observatorio de Políticas Ambientales 2016*. p.526 y 527. Editorial CIEMAT. <https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2017/03/OPAM-2016-on-line.pdf>

tenga relevancia para el Derecho penal (no se hace ninguna precisión sobre que deban ser residuos peligrosos), ni tampoco su forma (sólidos, líquidos) motivo por el cual la mala gestión de los residuos plásticos (entre la que se incluye el transporte de los mismos) es susceptible de integrar el tipo penal del artículo 326.1 cuando cause o pueda causar daños sustanciales a los elementos citados.

A nivel penológico, las distintas penas contempladas para esta conducta son las del artículo 325 del Código Penal, relativo al delito ecológico. Estas son la pena de prisión de seis meses a dos años, multa de diez a catorce meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno o dos años que, a falta de mayor precisión por parte del articulado del Código Penal, se entiende que serán de aplicación a aquellos casos en los que el transporte de residuos plásticos cause o pueda causar daños sustanciales a los distintos elementos del medio, animales o plantas (penas contempladas en el artículo 325.1 CP). Así mismo, se entiende que cuando el transporte de los residuos pueda implicar un grave perjuicio para el equilibrio de los sistemas naturales se castigará la conducta con una pena de prisión de dos a cinco años, multa de ocho a veinticuatro meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno a tres años.

Respecto a la remisión del artículo 326.1 del Código Penal al artículo 325 del mismo texto cabe decir que esta dista mucho de ser perfecta. En primer lugar, ello es debido a que, remitiéndonos al sistema de penas de este artículo se cae en una eventual vulneración del principio de proporcionalidad del Derecho penal; en efecto, tal y como se puede observar de la lectura del artículo 325.1 las penas en abstracto son las mismas para las conductas que causen una lesión efectiva como para aquellas que sean aptas para causarla, pero en las que el daño no llegue a materializarse. La remisión del artículo 326.1 al artículo 325 no hace sino extender esta mala concreción penológica, y eventual vulneración del principio de proporcionalidad contemplada en el tipo del delito ecológico al delito relativo a la gestión de residuos (entre los que se incluye el transporte de residuos plásticos) en la medida en que éste último también responde a la estructura de un delito de lesión y de peligro hipotético.

En segundo lugar, en la medida en que el artículo 326.1 del Código Penal se remite al artículo 325 CP en su totalidad, sin concretar ninguno de sus apartados, se puede llegar a la conclusión de que en aquellos casos en los que el transporte de residuos plásticos pueda causar un grave perjuicio para el equilibrio de los sistemas naturales se puedan aplicar las penas contempladas en el artículo 325.2 CP para este supuesto. De la lectura del artículo 326.1CP *in fine*, así como del artículo 325.2 CP, se hace notorio que el legislador empleó una técnica legislativa defectuosa. Estoy hablando concretamente de que se prevén penas para aquellos casos en los que se pueda causar un grave perjuicio para el equilibrio de los sistemas naturales, pero no se realiza una referencia específica a una lesión efectiva del mismo. Si bien es cierto que una lesión materializada es un indicador inequívoco de la certeza de la posibilidad de causar perjuicios al equilibrio de los sistemas naturales, se trata de una redacción poco clara, susceptible de generar cierto margen de inseguridad jurídica, y que demuestra que el legislador en este caso no hizo un trabajo idóneo.

Cabe plantear que sucede a nivel penológico en los supuestos en los que se causen o puedan causar muerte o lesiones graves a las personas tal y como se prevé en el artículo 326.1 CP. Si nos remitimos a las penas contempladas en el artículo 325 CP, su segundo apartado *in fine* contempla la posibilidad de establecer la pena de prisión en su mitad superior (recordemos que es de dos a cinco años), sin excluir la pena de multa de ocho a veinticuatro meses y de inhabilitación para profesión u oficio por un tiempo de uno a tres años si se hubiera creado un riesgo de grave perjuicio para la salud de las personas, pero nada se menciona en este artículo sobre la posibilidad o materialización de lesiones graves o de muerte de alguna persona. Como se puede observar la remisión del artículo 326.1 CP al artículo 325 CP genera como mínimo cierta opacidad, y cabe plantearse hasta qué punto sería posible una aplicación de las penas previstas en el artículo 325. 2 CP *in fine* en aquellos casos en los que exista o pueda existir lesiones graves o muertes de personas, ya que no hay una identificación total entre este menoscabo del artículo 326.1 CP y el previsto en la parte final del artículo 325.2 CP.

En relación con el tipo delictivo del artículo 326.1 CP éste experimentará cambios a raíz de la entrada en vigor de la enmienda de Noruega a determinados Anexos del Convenio de Basilea que, como ya se ha mencionado anteriormente, comportaran

un mayor control del traslado de los mismos, así como potencialmente una mayor relevancia penal cuando se cometan irregularidades en su traslado. Esto es en primer lugar debido a que el artículo 326.1 CP en su texto se refiere a la contravención de disposiciones de carácter general en el transporte de residuos. Es precisamente por este motivo que se debe entender que la modificación del Reglamento (CE) 1013/2006 a raíz de la enmienda a determinados Anexos del Convenio de Basilea presentada por Noruega para establecer un mayor régimen de control sobre los movimientos transfronterizos de residuos plásticos hará que el alcance material del tipo delictivo del artículo 326.1 CP aumente, incluyendo el transporte de residuos plásticos en contravención de las futuras disposiciones que integren el Reglamento (CE) 1013/2006.

De forma previa se ha expuesto en el apartado 3.2 del presente trabajo, relativo a la relevancia penal del tráfico ilegal de residuos plásticos en el derecho de la Unión Europea, el Reglamento (CE) 1013/2006 no contempla unas disposiciones exhaustivas en relación con el traslado de residuos plásticos, motivo por el que los traslados ilícitos que tengan relevancia penal y en los que se encuentren involucrados residuos plásticos son por el momento bastante limitados.

Las limitaciones mencionadas son perfectamente extensibles al ordenamiento jurídico interno de España en lo que se refiere a relevancia penal del tráfico ilícito de residuos plásticos en la medida en que el artículo 326.1 CP es una norma penal en blanco, y contempla esa remisión a disposiciones de carácter general, entre las que se puede incluir el Reglamento (CE) 1013/2006 para la cuestión del transporte de residuos.

De esta manera, y únicamente a modo de ejemplo, podrán ser penalmente relevantes los transportes de residuos plásticos incluidos en el Anexo III del Reglamento 1013/2006 (lista verde de residuos plásticos, donde podemos observar que se incluyen residuos plásticos de policloruro de vinilo) cuando se transporten contraviniendo las disposiciones del Reglamento y causen o puedan causar daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas, muerte o lesiones graves a personas, o puedan perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales.

La interrelación mencionada entre el Reglamento (CE) 1013/2006 y el Convenio de Basilea, así como el planteamiento de norma penal en blanco del artículo 326.1 CP al remitirse a la contravención de disposiciones de carácter general en el transporte de residuos que causen o puedan causar los efectos precitados implica que las modificaciones que está experimentando el Convenio vayan a ser extensibles al Derecho penal de nuestro ordenamiento jurídico a través de la remisión del artículo 326.1 CP mencionada.

La incorporación de la enmienda a los Anexos del Convenio de Basilea propuesta por Noruega en materia de residuos plásticos, adoptada a través de la Decisión BC – 14/12, que implica la introducción de nuevas entradas de determinados desechos plásticos en el Anexo II (categorías de desechos que merecen una consideración especial) en el Anexo VIII (desechos catalogados como peligrosos según el apartado a) del artículo 1 del Convenio de Basilea) y en el Anexo IX (desechos no considerados peligrosos) es susceptible de tener implicaciones en materia de residuos plásticos a nivel de la Unión Europea, y por ende, en el Derecho penal ambiental de España en lo que respecta a la cuestión del traslado de residuos plásticos por las remisiones normativas mencionadas.

La Unión Europea se manifestó en su momento sobre esta enmienda a través de una propuesta de Decisión del Consejo y, finalmente, una Decisión del mismo (de enero y abril de 2019 respectivamente). El posicionamiento por el que opta la Unión Europea es aceptar e incorporar en un futuro estas previsiones al Reglamento (CE) 1013/2006 (al menos en su mayor parte), lo que se traducirá en someter a un procedimiento de control el traslado de residuos plásticos obrantes en el Anexo II del Convenio de Basilea, así como considerar peligrosos los plásticos incluidos en el Anexo VIII al igual que los desechos plásticos que se incluyan en el Anexo IX siempre que contengan materiales obrantes en el Anexo I en una cantidad que les confiera una de las características peligrosas indicadas en el Anexo III. Sin embargo, la propuesta de Decisión expone en su artículo 1.2 que en el caso de incluir una nueva entrada para los desechos plásticos del Anexo II o revisar la entrada B3010 del Anexo IX del Convenio, o ambas cosas, la Unión Europea en la medida de lo posible intentará que los residuos plásticos no peligrosos, incluyendo las mezclas de los mismos, mantengan el procedimiento de traslado establecido dentro de la Unión

Europea y del Espacio Económico Europeo, sin añadir requisitos procedimentales adicionales.

Esta cuestión puede tener implicaciones a nivel penal en España en un futuro. Una de ellas es que se amplía alcance material del artículo 326.1 CP en relación con el Reglamento (CE) 1013/2006, pues se añadirán nuevos residuos plásticos que deben ser sometidos a procedimientos de control en su traslado implica que pueden existir transportes de una mayor tipología de residuos plásticos que contravengan las disposiciones de esta norma y que causen o puedan causar daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas, muerte o lesiones graves a personas, o puedan perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales.

Partiendo de la premisa de que la enmienda a los Anexos del Convenio de Basilea entrará en vigor en fecha de 1 de enero de 2021, la modificación del Reglamento (CE) 1013/2006 tendrá lugar de forma posterior a esta fecha, así como los eventuales efectos a nivel penal en el ordenamiento jurídico español.

A nivel jurisprudencial, los juzgados y tribunales si bien es cierto que se han pronunciado en alguna ocasión sobre casos enmarcados en el artículo 326.1 CP vigente, rara vez se han manifestado sobre la cuestión del transporte de residuos en el Derecho penal, y aún no existe hasta la fecha ningún pronunciamiento sobre transporte de residuos plásticos. Las sentencias que abordan cuestiones diferentes al transporte de residuos, pero enmarcadas en el artículo 326.1 CP no se analizarán en el presente trabajo, por quedar fuera de su objeto.

B) El artículo 326.2 del Código Penal

La siguiente conducta delictiva que nos interesa para el objeto del trabajo es la contemplada en el artículo 326.2 CP relativa al traslado de residuos. Este artículo establece que fuera del supuesto del artículo 326.1 CP, quien traslade una cantidad no desdeñable de residuos, tanto en el caso de uno como en el de varios traslados que aparezcan vinculados, en alguno de los supuestos a que se refiere el Derecho de la Unión Europea relativo a los traslados de residuos, será castigado con una pena de tres meses a un año de prisión, o multa de seis a dieciocho meses e inhabilitación

especial para profesión u oficio por tiempo de tres meses a un año. Se trata de un delito común, que puede ser cometido por cualquiera.

La normativa de la Unión Europea a la que se refiere es principalmente el reiteradamente citado Reglamento (CE) 1013/2006 de 14 de junio, relativo a los traslados de residuos. Es en su artículo 2.35 donde se prevén qué conductas deberán ser consideradas traslado ilícito, y a su vez es el artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre, relativa a la protección del medio ambiente a través del Derecho penal el que prevé como delito a transponer por parte de los Estados Miembro las múltiples conductas del artículo 2.35 del Reglamento (CE) 1013/2006 cuando estas trasladen residuos en una cantidad no desdeñable.

Es precisamente la remisión del artículo 326.2 CP a la normativa de la Unión Europea en materia de traslados de residuos lo que lo hace susceptible de variar y ampliar su ámbito de aplicación a raíz de las modificaciones de los Anexos del Convenio de Basilea una vez entre en vigor la enmienda propuesta por Noruega que aborda la cuestión de los traslados de residuos plásticos. Tal y como se ha expuesto previamente en el apartado 3.2 del presente trabajo, relativo a la relevancia penal del tráfico ilegal de residuos plásticos en el derecho de la Unión Europea, el Reglamento (CE) 1013/2006 no contempla unas disposiciones demasiado exhaustivas en materia de traslado de residuos plásticos, motivo por el que los traslados ilícitos que tengan relevancia penal y en los que se encuentren involucrados residuos plásticos son, de momento, limitados.

Las limitaciones expuestas en el apartado 3.2 del presente trabajo en materia de Derecho penal y tráfico ilegal de residuos plásticos se extienden al ordenamiento jurídico español en la medida en que la transposición del artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE a nuestro ordenamiento fue tremendamente similar al texto de este artículo ya con la Ley Orgánica 5/2010, y el único cambio notable experimentado por la redacción de este tipo delictivo con la Ley Orgánica 1/2015 fue la remisión expresa al Derecho de la Unión Europea (el anterior artículo 328.4 CP no hacía esta remisión, mientras que el actual artículo 326.2 CP sí que la realiza). Por lo tanto, y a mero título ejemplificativo recordando el ejemplo ya expuesto en el apartado 3.2 de

este trabajo, podrán ser penalmente relevantes desde la óptica del Derecho penal español, de acuerdo con el artículo 326.2 CP, conductas como el traslado de residuos plásticos incluidos en el Anexo III del Reglamento 1013/2006 (lista verde de residuos, entre los que se incluyen residuos plásticos de policloruro de vinilo) cuando se realice en cantidad no desdeñable e implique una valorización o una eliminación que infrinja la normativa comunitaria o internacional (artículo 2.35.e) del Reglamento 1013/2006) o cuando estos residuos se envíen a países de la AELC que no formen parte del Convenio de Basilea con destino de eliminación (artículo 2.35.f) en relación con el artículo 34 del Reglamento 1013/2006), a la Antártida (artículo 2.35.f) en relación con el artículo 39 del precitado Reglamento), o a territorios de ultramar con destino a la eliminación (artículo 2.35.f) en relación con el artículo 40).

La interrelación ya expuesta entre el Reglamento 1013/2006 y el Convenio de Basilea, al existir una transposición tan similar del artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE, ahora en forma del vigente artículo 326.2 CP, y no del anterior artículo 328.4 CP, implica que las modificaciones que está experimentando el Convenio sean extensibles al Derecho penal español a través de las remisiones del precitado artículo del Código Penal al Reglamento. La incorporación de la enmienda a los Anexos del Convenio de Basilea propuesta por Noruega en materia de residuos plásticos, adoptada a través de la Decisión BC - 14/12, que implica la introducción de nuevas entradas de determinados desechos plásticos en el Anexo II (categorías de desechos que merecen una consideración especial) en el Anexo VIII (desechos catalogados como peligrosos según el apartado a) del artículo 1 del Convenio de Basilea) y en el Anexo IX (desechos no considerados peligrosos) es susceptible de tener implicaciones en materia penal a nivel de la Unión Europea, y por ende, en el Derecho penal ambiental de España en lo que respecta a la cuestión del traslado de residuos plásticos por las remisiones normativas mencionadas.

Como ya se expuso en el apartado 3.2, y que ahora es conveniente recordar, la Unión Europea se manifestó sobre esta enmienda a través de una propuesta de Decisión del Consejo y, finalmente, una Decisión del mismo (de enero y abril de 2019 respectivamente). La posición que mantiene la Unión es, de forma general, aceptar incorporar en un futuro estas previsiones al Reglamento (CE) 1013/2006, lo que

implicaría someter a un procedimiento de control el traslado de residuos plásticos obrantes en el Anexo II del Convenio de Basilea, así como considerar peligrosos los plásticos incluidos en el Anexo VIII al igual que los desechos plásticos que se incluyan en el Anexo IX siempre que contengan materiales obrantes en el Anexo I en una cantidad que les confiera una de las características peligrosas indicadas en el Anexo III. Aun así, la propuesta de Decisión plantea en su artículo 1.2 que en el caso de incluir una nueva entrada para los desechos plásticos del Anexo II o revisar la entrada B3010 del Anexo IX del Convenio, o ambas cosas, la Unión Europea en la medida de lo posible intentará que los residuos plásticos no peligrosos, incluyendo las mezclas de los mismos, mantengan el procedimiento de traslado establecido dentro de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, sin añadir requisitos procedimentales adicionales.

Esta cuestión puede tener implicaciones a nivel penal en España en un futuro. La más relevante es que se amplía alcance material de la conducta considerada delictiva obrante en el artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE en relación con el artículo 2.35) del Reglamento (CE) 1013/2006; se añadan nuevos residuos plásticos que deben ser sometidos a procedimientos de control en su traslado implica que el traslado en cantidad no desdeñable de determinados residuos cuando encajen con alguna de las conductas consideradas como traslado ilícito de acuerdo con el artículo 2.35) del Reglamento (CE) 1013/2006 deberán ser considerados delictivos. El artículo 326.2 CP, precepto a través del cual se encuentra transpuesta al ordenamiento jurídico español la conducta del artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE casi a tenor literal, se remite precisamente a las normas de la Unión Europea para determinar qué conductas deberán ser consideradas delictivas cuando el traslado de residuos se realice en cantidad no desdeñable, y si las normas de la Unión (el Reglamento (CE) 1013/2006) amplían su espectro para incluir controles más exhaustivos a nuevos residuos plásticos en base a las modificaciones experimentadas en los Anexos del Convenio de Basilea, ello implicará nuevos residuos que puedan ser trasladados ilícitamente en cantidad no desdeñable y que por lo tanto, tengan relevancia penal en el ordenamiento jurídico español en la medida en que el artículo 326.2 CP se remite al Reglamento (CE) 1013/2006 para determinar qué conductas considera delictivas.

Partiendo de la premisa de que la enmienda a los Anexos del Convenio de Basilea entrará en vigor en fecha de 1 de enero de 2021, la modificación del Reglamento (CE) 1013/2006 tendrá lugar de forma posterior a esta fecha, así como los eventuales efectos a nivel penal en el ordenamiento jurídico español.

Una vez expuesta cuál va a ser la relación entre el artículo 326.2 CP, la normativa comunitaria (Directiva 2008/99/CE y Reglamento (CE) 1013/2006) y el Convenio de Basilea junto con sus futuras modificaciones de los Anexos, hay diversas cuestiones llamativas en este artículo del Código Penal que merecen ser analizadas con detenimiento. La primera de ellas es que parece que se configura como un tipo penal privilegiado en relación con el artículo 326.1 CP aplicable de forma subsidiaria al delito de gestión ilegal de residuos contemplado en el mismo. De esta manera parece que únicamente cuando la conducta no sea subsumible en el transporte de residuos será de aplicación el segundo apartado del artículo 326.2 CP. En este sentido, algunos autores consideran que este tipo responde a conductas de transportar residuos que, no han causado o no son susceptibles de causar daños a los distintos elementos del medio.¹⁵¹

Otro elemento a abordar es la cuestión del traslado de residuos en cantidad “no desdeñable.” ¿Qué debe entenderse por cantidad no desdeñable? Es precisamente el traslado en cantidad no desdeñable el que definirá si las acciones contrarias al ordenamiento jurídico cometidas son relevantes para el derecho administrativo sancionador o bien para el Derecho penal. Otra duda que surge a raíz de esta expresión es si, esta cantidad no desdeñable será distinta en función del tipo de material trasladado, o si será mayor o menor esta cantidad no desdeñable en función de si existe una mezcla de materiales; y obviamente, de acuerdo con la temática abordada por este trabajo, cuál será el papel de los residuos plásticos y a partir de qué cantidad se considerará “no desdeñable.” Además, otra duda que surge a raíz de esta expresión es si en función del país de destino (recordemos que no todos los

¹⁵¹ En este sentido, Muñoz Conde, F., López Peregrín, C., y López Peregrín, M. C. (2019). *Derecho penal : parte especial* (22ª edición revisada y puesta al día /). P. 515 Tirant lo Blanch. O bien, Fuentes Loureiro, M. Á. (2019). La protección ambiental en el Código Penal español. Un análisis a la luz de la Directiva 2008/99/CE, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho penal. *LEXAMBIENTE*, 1/2019, p. 48-73. https://lexambiente.it/Rivista/2-2019/fascicolo_2-2019.pdf

países están igual de afectados por el traslado de residuos plásticos) o en función de la conducta que integre el tipo penal del artículo 326.2 CP de las contempladas en el artículo 2.35 del Reglamento 1013/2006 la cantidad no desdeñable a la que se refiere el artículo y que marque la intervención del Derecho penal tendrá un mínimo cuantitativo mayor o menor, o incluso si en función del residuo plástico esta cantidad no desdeñable puede variar por las propiedades del mismo.

En la anterior redacción (antiguo artículo 328.4 CP) la conducta no se refería a una cantidad no desdeñable, sino a una cantidad “importante”, concepto absolutamente indeterminado. En este sentido, Muñoz Conde opina que la actual redacción es peor en la medida en que “cantidad no desdeñable” es un concepto aún más impreciso que “importante.”¹⁵²

La única conclusión clara sobre la expresión “no desdeñable” en relación con el traslado de residuos es que genera inseguridad jurídica, y que deberán ser los juzgados y tribunales quienes a través de su interpretación vayan definiendo las implicaciones de la misma.

Si nos referimos a las penas contempladas en este artículo cabe mencionar que las mismas son moderadas, estableciendo para estos casos penas de tres meses a un año de prisión, o multa de seis a dieciocho meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de tres meses a un año.

Otra cuestión que es llamativa y a la que vale la pena hacer un inciso es la configuración del tipo delictivo del artículo 326.2 CP como un delito de peligro abstracto. De forma previa ya se ha abordado la cuestión de los delitos de peligro abstracto cuando se analizó el artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE, y se advirtió de las incidencias negativas que podría tener una transposición literal o muy similar de este precepto. Éste ha sido el caso de la transposición al ordenamiento jurídico español, primeramente con el artículo 328.4 CP de la Ley Orgánica 5/2010, y posteriormente con la redacción del artículo 326.2 CP de la Ley Orgánica 1/2015.

¹⁵² Muñoz Conde, F., López Peregrín, C. y García Álvarez, P. *Manual de Derecho Penal Medioambiental*. Tirant lo Blanch : Valencia. (2ª edición completamente revisada y actualizada a la LO 1/2015, de 30 de marzo). P.265.

El vigente artículo 326.2 CP establece que se castigará con las penas mencionadas a quien traslade una cantidad no desdeñable de residuos, tanto en el caso de uno como en el de varios traslados que aparezcan vinculados, en alguno de los supuestos a los que se refiere el Derecho de la Unión Europea relativo al traslado de residuos (Reglamento (CE) 1013/2006 principalmente). Como puede observarse, lo que se castiga no es un daño efectivo (característico de los delitos de lesión) o la aptitud para provocar una lesión (característica de los delitos de peligro hipotético) sino el mero traslado de residuos en cantidad no desdeñable, en las posibilidades contempladas en el artículo 2.35) del Reglamento (CE) 1013/2006, independientemente de si el traslado de estos residuos lesiona o no los distintos elementos del medio o la salud de las personas. Si atendemos al tenor literal de lo establecido en el artículo 326.2 CP, de forma similar a como ya se observó en el apartado 3.2 de este trabajo cuando se abordó el análisis de la conducta del artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE se observa que la conducta no se castiga por producir un peligro o riesgo determinado a distintos bienes jurídicos, sino que se castiga la mera actividad de traslado ilegal en cantidad no desdeñable. Tal y como ya se ha expuesto en el apartado citado se trata de una limitación a la libertad de acción en consideración a una posible amenaza a determinados bienes jurídicos a través de la punición de un comportamiento presumiblemente peligroso, pero sin presentar un contenido material de injusto que vaya más allá de la mera infracción formal de la norma.¹⁵³Ello comporta que, al haberse realizado una transposición estructuralmente tan similar del artículo 3.c) de la Directiva 2008/99/CE en forma del artículo 326.2 CP se presuma en estos casos *iure et de iure*, es decir, de forma que no se admita prueba en contrario, que con la realización del traslado de residuos de las formas marcadas en el artículo 2.35 del Reglamento (CE) 1013/2006 se pone necesariamente en peligro los bienes jurídicos protegidos.

En efecto, este precepto se remite a “los supuestos a que se refiere el Derecho de la Unión Europea relativo a los traslados de residuos”, pero no queda claro de qué normativa se trata (por materia se entiende que es el citado Reglamento), y ni

¹⁵³ Buergo Mendoza, B (2002). La configuración del injusto (objetivo) de los delitos de peligro abstracto. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, nº9. P. 40. <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv.php?pid=bibliuned:revistaDerechoPenalyCriminologia-2002-9-5020&dsID=Documento.pdf>

siquiera se exige que la normativa sea infringida. Para ello deberá entenderse que el traslado es ilícito para salvar la constitucionalidad de este precepto.¹⁵⁴

A nivel jurisprudencial no se han obtenido resultados que puedan ser de utilidad para este trabajo. Hasta la fecha no parece que el delito de traslado de residuos haya sido estudiado en profundidad por nuestros tribunales. Sin embargo, esto es susceptible de cambiar en un futuro próximo. Como ya se ha expuesto anteriormente (ver notas introductorias de este trabajo) son múltiples los traslados ilícitos de residuos plásticos realizados desde España. Algunos de ellos no han pasado desapercibidos y posiblemente deriven en un procedimiento penal. Éste puede ser el caso de un envío de residuos plásticos mezclado con virutas de aluminio, que salió del puerto de Valencia con destino a Port Klang (Malasia) a finales de 2018, y que fue repatriado a España en febrero de 2019. Cuando se recibió el citado contenedor, España se puso en contacto con las autoridades malayas, que informaron sobre las restricciones (autorización previa por parte de las autoridades competentes) a las que estaba sometido el citado traslado de residuos. La empresa a la que se atribuye el envío fue denunciada ante Fiscalía¹⁵⁵, motivo por el cual no sería extraño que, durante los próximos meses, se dicte una sentencia que se pronuncie sobre esta cuestión y ayude a esclarecer cuál puede ser la interpretación del artículo 326.2 CP en relación con el traslado ilícito de residuos plásticos.

6.- Conclusiones.

Primera. Sobre el fenómeno del tráfico ilegal de residuos plásticos. Como se ha podido apreciar, la cuestión de la gestión de los residuos plásticos históricamente no ha despertado un interés excesivo. La producción masiva de plásticos comenzó en la década de 1950 y hasta la fecha se han producido miles de millones de toneladas, de las cuáles únicamente el 9% se han reciclado. Durante mucho tiempo el destino paradigmático de los plásticos una vez se habían convertido en residuos

¹⁵⁴ Muñoz Conde, F., López Peregrín, C. y García Álvarez, P. (2015) *Manual de Derecho Penal Medioambiental*. Tirant lo Blanch : Valencia. (2ª edición completamente revisada y actualizada a la LO 1/2015, de 30 de marzo). P.265.

¹⁵⁵ Cerrillo, A. (2019) *Denunciada ante la Fiscalía una empresa que exportaba residuos plásticos a Malasia*. La Vanguardia. Consultado el 14 de agosto de 2020 de <https://www.lavanguardia.com/natural/actualidad/20190524/462438122661/residos-plasticos-malasia.html>

fue China, donde este material se vio como aprovechable para crear nuevos productos y obtener beneficios. Sin embargo, desde el año 2013 hasta el año 2018 China implementó una serie de políticas para disminuir la cantidad de los residuos que recibía y mejorar su calidad.

El fin de la laxitud en la recepción de residuos por parte de este país provocó una caída sustancial en la recepción de residuos plásticos, y esto junto con el uso masivo de estos materiales especialmente por los países occidentales ha provocado que la zona asiática del Pacífico se haya visto desbordada por la recepción de residuos plásticos que son incapaces de gestionar. Ha sido entonces cuando el tráfico ilegal de residuos plásticos ha ganado visibilidad en la medida que ha ocasionado grandes perjuicios ambientales a países de la región Asia – Pacífico, en la medida en que se recibían residuos plásticos cuya gestión era extremadamente complicada (residuos plásticos mezclados con otros residuos que en muchas ocasiones alcanzaban estos puertos en contenedores cuyo contenido era declarado falsamente como otros materiales que no se correspondían exactamente).

Se puede observar que tiende a existir una relación de desigualdad en lo que a desarrollo se refiere entre los países que exportan residuos plásticos de forma ilegal y los países que los reciben. Mientras que los países exportadores tienden a ser países occidentales desarrollados (aunque hay ciertas excepciones y casos de tráfico ilegal entre países asiáticos en vías de desarrollo) los países receptores tienden a ser países en vías de desarrollo (aunque en algunas de las ocasiones esto no es así; como ya se ha expuesto dentro de la Unión Europea, Polonia es un país receptor).

Segunda. Sobre el marco jurídico internacional del tráfico ilegal de residuos plásticos. Existen diversos instrumentos jurídicos a nivel internacional que abordan la cuestión del traslado de residuos con disposiciones relativas al tráfico ilegal de residuos que pueden tener incidencia concreta por el momento en el tráfico ilegal de algunos residuos plásticos. Algunos de estos instrumentos son convenios internacionales de carácter regional que en algunos aspectos son más restrictivos que el Convenio de Basilea (Convenio de Bamako, Convenio de Waigani), pero el

instrumento de mayor alcance y el que tiene una mayor importancia para el presente trabajo es el citado Convenio, apoyada por algunas previsiones del Convenio de Estocolmo y el Convenio de Rotterdam.

Si bien es cierto que el Convenio de Basilea establece un marco jurídico para el traslado de residuos, no ha sido hasta fechas recientes que el traslado de residuos plásticos ha despertado su atención, a instancia de una enmienda de los Anexos II (referente a las categorías de desechos que merecen una consideración especial), VIII (referente a los desechos catalogados como peligrosos según el apartado a) del artículo 1 del Convenio) y IX (referente a los desechos no considerados peligrosos) propuesta por Noruega en 2018 y que se prevé que entre en vigor a principios de 2021. Se trata de una enmienda que, desde mi punto de vista, se ha realizado tarde en la medida en que el traslado de residuos plásticos y la inadecuada gestión de los mismos no es una cuestión que sea novedosa; únicamente ha ganado visibilidad estos últimos años a raíz de la negativa de recepción de la mayor parte de estos residuos (cuyo reciclaje y valorización resulta extremadamente complicada o en muchas ocasiones imposible) por parte de China, las quejas de países de la zona Asia-Pacífico al verse inundados por una ingente cantidad de estos residuos y la imposibilidad de proceder a su reciclaje y valorización, así como por las dificultades que ha supuesto el cierre de persianas del gigante asiático para los exportadores de residuos plásticos.

Así mismo el Convenio de Basilea prevé en sus disposiciones una serie de conductas que deberán ser consideradas tráfico ilegal de residuos en relación con las exigencias legales sobre el traslado de residuos contemplados en sus Anexos. Esta norma también prevé que el traslado de residuos (con mayor o menor efectividad) deberá ser considerado delictivo por las partes del Convenio. Que se amplíe la cantidad de residuos contemplados en estos Anexos en forma de la inclusión de determinados residuos plásticos con distintos regímenes de notificación y autorización en sus traslados puede comportar un mejor control sobre los mismos, factor que se considera positivo y que puede favorecer a mantener un ambiente sano.

Sin embargo, el añadido de determinados residuos plásticos a los Anexos del Convenio de Basilea provocará que más materiales sean susceptibles de verse involucrados en un tráfico de residuos que pueda ser considerado ilícito. Si a eso le sumamos que el tráfico ilícito de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 de este Convenio deberán ser considerados delictivos, es posible que a escala global (no olvidemos que más de 180 países son Parte del presente Convenio) se experimente un aumento de la intervención del Derecho Penal en estas cuestiones (a pesar de las limitaciones que tiene la fórmula del texto del artículo 4.3 del Convenio de Basilea). Aun así, no hay que olvidar que las herramientas de Derecho Internacional tienden a tener una incidencia limitada en el Derecho Penal de cada Estado, por lo cual no cabe realizar afirmaciones precipitadas sobre este extremo. Se trata de una cuestión que, con posterioridad a la entrada en vigor y aplicación de la modificación de los Anexos del Convenio de Basilea propuesta por Noruega, valdrá la pena que sea objeto de estudio.

También cabe plantearse hasta qué punto el hecho de que determinadas conductas sean consideradas delictivas puede ayudar a que se realice una mejor gestión de los residuos plásticos. En efecto, una de las reflexiones que se pueden alcanzar a través de una eventual mayor intervención del Derecho Penal es si realmente a través de esta herramienta se conseguirá reducir el tráfico ilegal de residuos a través de la disuasión de los autores y partícipes de estos hechos (presentes y futuros) o si bien se conseguirá únicamente que un mayor número de conductas puedan ser consideradas delictivas, y por lo tanto, desde una óptica jurídico-criminal, se experimente un “aumento” de la criminalidad

Tercera. Sobre el marco jurídico europeo. El Reglamento (CE) 1013/2006 y la Decisión (UE) 2019/638 del Consejo. La Unión Europea, en consonancia con el Convenio de Basilea, posee su propia normativa en materia de traslado de residuos. El reiteradamente citado Reglamento (CE) 1013/2006 establece una regulación detallada y pormenorizada sobre esta cuestión en la Unión Europea, factor que se considera necesario (no olvidemos que forman parte de la Unión grandes exportadores como hasta hace poco el Reino Unido, Italia o España) y positivo.

La cuestión del traslado de los residuos plásticos y la incidencia de los mismos en el ambiente, al igual que en el caso del Convenio de Basilea, ha sido un tema que ha suscitado poca atención hasta los últimos años, y prueba de ello son las escasas previsiones en materia del traslado que contempla actualmente el Reglamento (CE) 1013/2006. Sin embargo, a raíz de la enmienda propuesta por Noruega a los Anexos del Convenio de Basilea, se ha considerado apropiado a nivel de la Unión Europea emprender las medidas necesarias para adaptarse a estos cambios. Este hecho, si bien es positivo, no es todo lo ambicioso que debería. Estoy hablando de la Decisión (UE) 2019/638 del Consejo, de 15 de abril de 2019, relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la decimocuarta reunión de la Conferencia de las Partes en relación con determinadas enmiendas a los anexos II, VIII y IX del Convenio de Basilea sobre el Control de Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación. Si bien es cierto que a través de ella la Unión Europea manifiesta su conformidad en buena parte de la enmienda propuesta por Noruega, sí que es cierto que se establece que en el caso incluir una nueva entrada para los desechos plásticos del Anexo II o revisar la entrada B3010 del Anexo IX del Convenio, o ambas cosas, se intentará que los desechos plásticos no peligrosos, incluyendo las mezclas de los mismos, mantengan el procedimiento de traslado establecido dentro de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, sin añadir requisitos procedimentales adicionales.

Cabe plantearse hasta qué punto que los residuos plásticos no peligrosos, así como sus mezclas circulen libremente entre los Estados miembro de la Unión Europea puede ser un subterfugio para que residuos plásticos que no tengan estas características circulen bajo estas condiciones. En efecto, si se establecen los requisitos adicionales de traslado en la Unión Europea a aquellos residuos plásticos que no sean no peligrosos, la idea de intentar comerciar con ellos con las mismas condiciones de traslado que los residuos plásticos no peligrosos puede ganar atractivo y contribuir a un auge del comercio ilegal entre países de la Unión Europea y el Espacio Económico Europeo. Una vez más se trata de una cuestión que, a día de hoy aún no se puede estudiar. No será hasta que se realicen investigaciones y estudios posteriores que se pueda confirmar o desmentir esta hipótesis.

En cualquier caso, que el Reglamento (CE) 1013/2006 aumente su ámbito de aplicación a los residuos plásticos (todos o parte de ellos) propuestos por la enmienda a los Anexos del Convenio de Basilea de Noruega comportará que aquellas conductas que se consideren traslado ilícito de acuerdo con el artículo 2.35 de este Reglamento (que encajan con aquellas previstas en el Convenio de Basilea) tengan un ámbito de aplicación material mayor. Si a ello se le añade que el artículo 50.1 relativo a las medidas ejecutivas en los Estados miembro determina que éstos en el caso de vulneración del Reglamento deberán imponer sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias (sin precisar, a diferencia del Convenio de Basilea, que los tráficos ilícitos deban ser considerados delito) no será extraño observar el uso del Derecho Administrativo sancionador y del Derecho Penal para cuestiones vinculadas a los residuos plásticos.

Cuarta. Sobre el marco jurídico de la Unión Europea. La Directiva 2008/99/CE relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho penal y la influencia de la enmienda de los Anexos del Convenio de Basilea y la eventual modificación del Reglamento (CE) 1013/2006. En este trabajo se ha podido observar la interrelación entre diversos instrumentos jurídicos en la relevancia penal del traslado ilícito de residuos. Así mismo también se ha constatado que la Directiva 2008/99/CE prevé en su articulado dos tipos delictivos que se han transpuesto por los Estados miembro y que implican la relevancia penal del movimiento de residuos bajo determinadas circunstancias (artículos 3.b) y 3.c) de la Directiva).

Si bien es cierto que el artículo 3.b) de la Directiva 2008/99/CE, cuando se refiere a la relevancia penal del transporte de residuos no exige que se traten de residuos de una tipología en particular (únicamente que causen o puedan causar la muerte o lesiones graves a personas o daños sustanciales a la calidad del aire, la calidad del suelo o la calidad de las aguas o a animales o plantas) en el caso del artículo 3.c, relativo a los traslados ilícitos de residuos, su redacción se remite al Reglamento 1013/2006 (artículo 2.35) para considerar qué traslados deben tener relevancia penal cuando se realicen en una cantidad no desdeñable.

La modificación del Convenio de Basilea y la posterior modificación del Reglamento (CE) 1013/2006 es susceptible de ampliar los tipos delictivos del artículo 3.b) de la Directiva 2008/99/CE, así como del artículo 3.c). En relación con el primero, si su transposición a los ordenamientos jurídicos de los Estados Miembro se ha realizado siguiendo la fórmula de norma penal en blanco, es muy probable que la remisión que se realice sea hacia el Reglamento (CE) 1013/2006, que se modificará en un futuro para incluir buena parte de las modificaciones realizadas a los Anexos del Convenio de Basilea a raíz de la enmienda propuesta por Noruega. Es precisamente por este motivo que, a efectos prácticos, el ámbito de aplicación material del artículo 3.b) de la Directiva 2008/99/CE quedaría ampliado y los residuos plásticos serían susceptibles de ganar más relevancia dentro del Derecho penal. Así mismo, en relación con el artículo 3.c), si su transposición por parte del Estado Miembro también se remite a las conductas del artículo 2.35 del precitado Reglamento, los traslados ilícitos de determinados residuos plásticos también ganarán una mayor relevancia penal.

Tanto las conductas del artículo 3.b) como del artículo 3.c) de la Directiva son susceptibles de causar problemas en los ordenamientos jurídicos de los Estados miembro de la Unión Europea si no se ha hecho un acto de transposición técnicamente adecuado. Sobre el artículo 3.b), al configurarse como un delito de peligro hipotético y de lesión, una redacción errónea en lo correspondiente a la definición de las penas aparejadas a esta conducta puede llevar a incurrir en una quiebra del principio de proporcionalidad en la medida en que se puede llegar a castigar de la misma manera la aptitud para generar una lesión que la lesión en sí misma. En lo referente a la conducta del artículo 3.c) de la Directiva, una transposición literal puede implicar introducir en el ordenamiento jurídico un delito de peligro abstracto en el que se castigue el mero traslado ilícito de residuos en cantidad no desdeñable, y no una lesión o el riesgo efectivo de una lesión. Se trata de tipos delictivos que, si bien es cierto que su redacción no es que sea incorrecta, necesitan una buena transposición para no incurrir en los problemas citados.

Sobre la armonización de la tipología y la intensidad de las sanciones aparejadas a las conductas de los artículos 3.b) y 3.c) en los distintos Estados miembro de la Unión Europea, hay que decir que a día de hoy no existe; las penas de estas

conductas en los distintos Estados miembro son muy variadas, tanto en tipología como en gravedad.

Quinta. Sobre la persecución del tráfico ilegal de residuos plásticos. Tal y como se ha expuesto, se han realizado múltiples proyectos, operaciones, formaciones y desarrollado herramientas, para acabar con el fenómeno del tráfico ilegal de residuos plásticos. Se trata de un problema complejo en el que existen múltiples actores implicados y con incidencia transnacional, factor que dificulta su persecución y que requiere un alto grado de coordinación entre autoridades y fuerzas del orden de distintos países.

Si bien es cierto que el fenómeno del tráfico ilegal de residuos plásticos es una tendencia que ha ganado importancia estos últimos años, la respuesta por parte de los distintos actores que persiguen esta problemática se considera francamente positiva. De forma regular se emprenden operaciones, proyectos o formaciones con la finalidad de perseguir el tráfico ilegal de residuos (entre los que se incluyen los residuos plásticos). Para conocer la magnitud del problema y los múltiples actores y rutas que se asocian a este fenómeno, resulta de especial interés el trabajo que ha realizado INTERPOL a través del informe publicado a finales de agosto de 2020 *Emerging criminal trends in the plastic waste market since 2018*. En este trabajo se hace visible que en el fenómeno del comercio ilegal de residuos plásticos Europa y Norteamérica ocupan un lugar de preeminencia como exportadores, mientras que Asia es el principal receptor de estos residuos a escala global. Asimismo, se deja constancia de las dificultades existentes para identificar a los sujetos exportadores en estos casos, y de la escasa agilidad en los procedimientos de repatriación de los residuos.

Aunque las acciones y los esfuerzos realizados son positivos (no hay que olvidar que se han interceptado muchas toneladas de residuos plásticos que se movían de forma ilegal a través de las operaciones y proyectos mencionados), y dignos de reconocimiento, el campo de la persecución de estas acciones debe ser más trabajado por los actores principales y estudiado por expertos para obtener una mayor comprensión de este fenómeno y poder combatirlo de forma eficaz. Se trata

de un aspecto que es claramente merecedor de estudio y seguimiento a medida que transcurra el tiempo y se publiquen más datos e información sobre el mismo.

Sexta. Sobre la regulación del tráfico ilegal de residuos plásticos en el ordenamiento jurídico español. A través de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal se transpuso al ordenamiento jurídico español la Directiva 2008/99/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho Penal. Nuestro Código Penal volvió a ser modificado en el año 2015 a través de la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Con esta última modificación se introdujeron modificaciones en los delitos vinculados a los residuos (artículo 3.b) y 3.c) de la Directiva 2008/99/CE y artículos 326.1 y 326.2 del Código Penal).

La redacción actual de los tipos delictivos del artículo 326.1 y 326.2 CP es muy mejorable. En relación con el artículo 326.1 CP, relativo a la gestión de residuos (no se precisa el tipo de los mismos, así que se entiende que los residuos plásticos quedan incluidos), entre los que se incluye el transporte de los mismos (y que no precisa si éste se refiere únicamente a transportes a nivel nacional, o incluye también transportes más allá de nuestras fronteras) su redacción está planteada como un delito de lesión y de peligro hipotético. Las penas en abstracto establecidas para las conductas definidas (recordemos que para fijar las penas el artículo 326.1 CP se remite al artículo 325 CP) son las mismas tanto si la comisión del delito se materializa en una lesión de alguno de los bienes jurídicos protegidos o si simplemente es apta para causar este daño, lo que puede suponer una vulneración del principio de proporcionalidad del Derecho Penal. Esta redacción, a todas luces inadecuada, es muy similar a la contemplada en la Directiva 2008/99/CE lo que se traduce en un esfuerzo mínimo de adaptación por parte del legislador ya cuando se introdujo en nuestro ordenamiento a través de la Ley Orgánica 5/2010, y posterior modificación del Código Penal a través de la Ley Orgánica 1/2015.

Otra cuestión llamativa es que no existe una correlación exacta entre las lesiones que se producen o pueden producir a través de la realización del transporte de

residuos (entre otras conductas) en el artículo 326.1 CP y en el artículo 325 CP, factor que además de lo mencionado genera cierta inseguridad jurídica en lo que a correlación de las penas se refiere.

Se trata de un precepto poco claro, con la estructura de norma penal en blanco muy habitual en los delitos contra el medio ambiente, que está planteado como un delito de lesión y de peligro hipotético y en el que se debe entender que se integran los traslados internacionales de residuos cuando se refiere al transporte de los mismos. Es por este motivo que se considera que el artículo 326.1 CP necesita una nueva redacción.

De todas maneras, algo que se puede valorar como positivo es que el artículo 326.1 CP al ser una norma penal en blanco, si se modifican las normas a las que puede remitirse (me refiero concretamente a la eventual modificación del Reglamento (CE) 1013/2006 a raíz de la modificación de los Anexos del Convenio de Basilea fruto de la enmienda presentada por Noruega en relación con los residuos plásticos) y se amplía el grado de control sobre los residuos plásticos, también se ampliará automáticamente el ámbito de aplicación del artículo 326.1 CP en cuestiones vinculadas al traslado ilícito de residuos plásticos. El legislador hizo un trabajo muy mejorable al redactar este artículo, pero sí que es cierto que esta redacción permite adaptarse ágilmente a las modificaciones normativas a las que puede remitirse cuando se refiere a la contravención de disposiciones de carácter general, elemento que se valora positivamente.

En relación con el artículo 326.2 CP, uno de los principales problemas que plantea es que su redacción corresponde a la de un delito de peligro abstracto en el que se castiga el mero traslado ilícito de residuos en cantidad no desdeñable en alguno de los supuestos definidos por el Derecho de la Unión Europea. Se presume *iure et de iure* que la acción pone en peligro el bien jurídico, hecho que cabe preguntarse hasta qué punto choca con el principio de culpabilidad.

Además, la redacción de este tipo delictivo, formulado como un tipo privilegiado en relación con el contemplado en el artículo 326.1 CP dificulta la interpretación de estos delitos. Otro factor que genera inseguridad jurídica es que debemos entender

por traslado de residuos en cantidad “no desdeñable” y cuáles pueden ser todos los matices de esta expresión (si varía en función del tipo de residuo plástico transportado, la conducta del artículo 2.35 del Reglamento (CE) 1013/2006 a la que se refiera o bien el país receptor de estos residuos, por mencionar algunas).

En cualquier caso, algo que se puede valorar positivamente es que el artículo 326.2 CP se refiere a las conductas contempladas en el Derecho de la Unión Europea, y ello llevará aparejado que, si se modifican las normas que contemplan estas conductas (estoy pensando específicamente en la eventual modificación del Reglamento (CE) 1013/2006 a raíz de la modificación de los Anexos del Convenio de Basilea fruto de la enmienda presentada por Noruega en relación con los residuos plásticos) y se amplía el grado de control sobre los residuos plásticos, también se ampliará automáticamente el ámbito de aplicación del artículo 326.2 CP en cuestiones vinculadas al traslado ilícito de residuos plásticos. La técnica legislativa de este tipo delictivo, aunque no es ni mucho menos perfecta por las cuestiones expuestas permite una adaptación muy ágil a las modificaciones de la normativa europea a la que se refiere, factor que se considera positivo.

A raíz de los comentarios realizados se puede llegar fácilmente a la conclusión de que los actuales delitos en materia de residuos necesitan una modificación para suplir las carencias y las dudas que generan, conclusión que alienta la continuación de esta investigación en el futuro.

Bibliografía

- Alastuey Dobón, C. (Ed.). (2016). Derecho penal: la nueva reforma de los delitos contra el medio ambiente en López Ramón, F. et al. *Observatorio de Políticas Ambientales* 2016. pp. 517-534. Editorial CIEMAT.

<https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2017/03/OPAM-2016-on-line.pdf>

- Andrews, A. (2009). Beyond the ban can the Basel Convention adequately safeguard the interests of the world's poor in the international trade of hazardous waste. *Law, Environment and Development Journal*, 5(2). p.170. https://www.researchgate.net/publication/228746367_Beyond_the_Ban-can_the_Basel_Convention_adequately_Safeguard_the_Interests_of_the_World%27s_Poor_in_the_International_Trade_of_Hazardous_Waste
- Brooks, A. L., Wang, S., y Jambeck, J. R. (2018). The Chinese import ban and its impact on global plastic waste trade. *Science Advances*, 4(6). <https://doi.org/10.1126/sciadv.aat0131>
- Buergo Mendoza, B (2002). La configuración del injusto (objetivo) de los delitos de peligro abstracto. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, nº9. P. 40. <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv.php?pid=bibliuned:revistaDerechoPenalyCriminologia-2002-9-5020&dsID=Documento.pdf>
- Cerezo Mir, J. (2002). Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del Derecho penal del riesgo. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, nº10. p. 48. <http://revistas.uned.es/index.php/RDPC/article/view/24823/19682>
- Cerrillo, A. (2019) *Denunciada ante la Fiscalía una empresa que exportaba residuos plásticos a Malasia*. La Vanguardia. Consultado el 14 de agosto de 2020 de <https://www.lavanguardia.com/natural/actualidad/20190524/462438122661/residuos-plasticos-malasia.html>
- Clarke, J. S. (2018). *Thailand moves to send poor quality plastic waste back where it came from*. Unearthed. Consultado el 15 de febrero de 2020. <https://unearthed.greenpeace.org/2018/06/29/china-ban-thailand-plastic-waste-pollution/>
- Comisión Europea (2019). *Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 14.ª Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, en relación con determinadas enmiendas de los anexos II, VIII y IX de dicho Convenio*. Consultado el 5 de junio de 2020: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/ES/COM-2019-11-F1-ES-MAIN-PART-1.PDF>
- Corstens, G. G. (2003). Criminal law in the first pillar?. *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 11(1). <https://doi.org.sabidi.urv.cat/10.1163/157181703100383561>
- Cubel Sánchez, P. (1998). “El comercio internacional de desechos y la protección del medio ambiente. La Organización Mundial del Comercio y el Convenio de Basilea sobre movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación”. *Anuario de derecho internacional XIV*. <https://hdl.handle.net/10171/21643>
- D’Amato, A., Paleri, S., Pohjakallio, M., Vanderreydt, I. y Zoboli, R. (2019). *Plastics waste trade and the environment*. European Environment Information and Observation Network (EIONET). <https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-wmge/products/etc-reports/plastics-waste-trade-and-the-environment>

- De la Cal, L. (2019). *Los cinco contenedores de basura devueltos a España por Malasia*. El Mundo. Consultado el 30 de mayo de 2020. <https://www.elmundo.es/cronica/2019/06/03/5cf1742ffc6c83a90b8b46b4.html>
- Deutsche Welle (2019). *Poland won't take any more UK garbage*. Consultado el 16 de febrero de 2020. <https://www.dw.com/en/poland-wont-take-uk-garbage-any-more/a-49725035>
- Doherty, J. (2020). *Malaysia claims 'world first' plastic repatriation*. Letsrecycle. Consultado el 12 de febrero de 2020. <https://www.letsrecycle.com/news/latest-news/malaysia-claims-world-first-plastic-repatriation/>
- Elliot, L. (2012). *Fighting Transnational Environmental Crime*. *Journal of International Affairs*, 66(1). <https://www.jstor.org/stable/24388253>
- Europol (s.f.) *Environmental Crime*. Consultado el 28 de julio de 2020 <https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-trends/crime-areas/environmental-crime>
- Eze, C. (2008). *The Probo Koala Incident in Abij An Côte d'Ivoire*. 8th *International conference of environmental compliance and enforcement*. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.598.4644&rep=rep1&type=pdf>
- Fuentes Loureiro, M. Á. (2019). *La protección ambiental en el Código Penal español. Un análisis a la luz de la Directiva 2008/99/CE, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho penal*. *LEXAMBIENTE*, 1/2019, p. 48-73. https://lexambiente.it/Rivista/2-2019/fascicolo_2-2019.pdf
- Geyer, R., Jambeck, J. R., y Law, K. L. (2017). *Production, use, and fate of all plastics ever made*. *Science Advances*, 3(7). <https://doi.org/10.1126/sciadv.1700782>
- George Marrs, D., Ručevska, I., y Villarrubia-Gómez, P. (2019). *Controlling Transboundary Trade in Plastic Waste*. Grid Arendal: Noruega. <http://www.grida.no/activities/311>
- Giuffrida, A. (2020). *Italy told to stop using Malaysia as plastics dumping ground*. The Guardian. Consultado el 30 de mayo de 2020. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/10/italy-told-to-stop-using-malaysia-as-plastics-dumping-ground-greenpeace-landfill>
- Green Customs (s.f.). *Why Green Customs Initiative*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.greencustoms.org/why-gci>
- Greenpeace. (2019). *Southeast Asia's Struggle Against the Plastic Waste Trade*. <https://storage.googleapis.com/planet4-philippines-stateless/2019/06/a72e63b1-waste-trade-report-5b-1.pdf?ga=2.100347866.552988082.1560739055-281246604.1499670505>
- Greenpeace. (2018). *The recycling myth. Malaysia and the broken global recycling system*. <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/549/the-recycling-myth/>
- Hubers, A. (2019) *InvalLEN in Venlo voor illegale afvalexport*. 1Limburg. Consultado el 20 de febrero de 2020. <https://www.1limburg.nl/invalLEN-venlo-voor-illegale-afvalexport>

- Harris, E., Latiff, R. y Birsal, R. (2019) Malaysia to send 3,000 tonnes of plastic waste back to countries of origin. Thomson Reuters. Consultado el 15 de marzo de 2020, de <https://www.reuters.com/article/us-malaysia-waste/malaysia-to-send-3000-tonnes-of-plastic-waste-back-to-countries-of-origin-idUSKCN1SY0M7>
- IMPEL Network. (2019). *Waste Force Crime Alert (1)*. IMPEL Network. <https://www.wasteorceproject.eu/waste-crime-alert-1/>
- IMPEL Network. (2019). *Waste Force Crime Alert (3)*. <https://wasteorceproject.eu/wp-content/uploads/2019/09/WasteForce-Waste-Crime-Alert-3.pdf>
- IMPEL Network. (2019). *Waste Force Crime Alert (4)*. <https://www.wasteorceproject.eu/wp-content/uploads/2020/02/WasteForce-Waste-Crime-Alert-4.pdf>
- Interpol (2019). *Final Operational Report. Operation 30 days at sea tackling marine pollution crime.*
- Interpol (2020). *INTERPOL STRATEGIC ANALYSIS REPORT: Emerging criminal trends in plastic waste market since January 2018.* <https://www.interpol.int/News-and-Events/News/2020/INTERPOL-report-alerts-to-sharp-rise-in-plastic-waste-crime>
- Interpol (s.f.). *Pollution crime.* Consultado el 28 de julio de 2020: <https://www.interpol.int/Crimes/Environmental-crime/Pollution-crime>
- Interpol (s.f.) *Marine pollution: thousands of serious offences exposed in global operation.* Consultado el 28 de julio de 2020 <https://www.interpol.int/News-and-Events/News/2019/Marine-pollution-thousands-of-serious-offences-exposed-in-global-operation>
- Jambeck, J. R., Geyer, R., Wilcox, C., Siegler, T. R., Perryman, M., Andrady, A., Narayan, R. y Law, K.L. (2015). Plastic waste inputs from land into the ocean. *Science*, 347(6223), 768-771. <https://science.sciencemag.org.sabidi.urv.cat/content/347/6223/768.full>
- JOS Consulting (2019). *Review of the Waigani & Noumea Conventions (draft)*. P. 27. [https://www.sprep.org/sites/default/files/29-SPREP-Meeting/Waigani%20Convention/WP%207.1 Att.1%20-%20Noumea%20and%20Waigani%20Report.pdf](https://www.sprep.org/sites/default/files/29-SPREP-Meeting/Waigani%20Convention/WP%207.1%20Att.1%20-%20Noumea%20and%20Waigani%20Report.pdf)
- Kaza, S., Yao, L. C., Bhada-Tata, P. y Van Woerden, F. (2018). *What a Waste 2.0 : A Global Snapshot of Solid Waste Management to 2050*. Urban Development; Washington, DC: World Bank. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30317>
- Looi, F. (2019). *Malaysia's rising illegal plastic recycling factories.* Aljazeera. Consultado el 5 de febrero de 2020. <https://www.aljazeera.com/amp/news/2019/01/malaysias-rising-illegal-plastic-recycling-factories-190126151235480.html>
- Marquès Banqué, M. "Protección penal del medio ambiente en la Unión Europea. Luces y sombras" en *Liber amicorum: estudios jurídicos en homenaje al profesor doctor Juan Ma. Terradillos Basoco* (Valencia : Tirant lo Blanch, 2018) : 1257-1270.

- Marquès Banqué, M. (2018). The Utopia of the Harmonization of Legal Frameworks to Fight against Transnational Organized Environmental Crime. *Sustainability*, 10(10), 3576. <https://doi.org/10.3390/su10103576>
- Ministerio de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Eslovenia (2019). *Večje število naključnih akcij nadzora čezmejnega pošiljanja odpadkov na avtocestnih počivališčih, mejnih prehodih ter v Luki Koper*. GOV. SI. Consultado el 18 de febrero de 2020. <https://www.gov.si/novice/2019-07-03-vecje-stevilo-nakljucnih-akcij-nadzora-cezmejnega-posiljanja-odpadkov-na-avtocestnih-pocivaliscih-mejnih-prehodih-ter-v-luki-koper-2/>
- Moen, A. E. (2008). Breaking Basel: The elements of the Basel Convention and its application to toxic ships. *Marine Policy*, 32(6). <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2008.03.002>
- Murgese, E. (2020). *Illegal Trafficking of Plastic Waste: The Italy–Malaysia Connection*. Instituto Affari Internazionali. Consultado el 30 de mayo de 2020. <https://www.iai.it/en/pubblicazioni/illegal-trafficking-plastic-waste-italy-malaysia-connection>
- Muñoz Conde, F., López Peregrín, C., y López Peregrín, M. C. (2019). *Derecho penal : parte especial* (22ª edición revisada y puesta al día). Tirant lo Blanch : Valencia.
- Muñoz Conde, F., López Peregrín, C. y García Álvarez, P. (2015). *Manual de Derecho Penal Medioambiental* (2ª edición completamente revisada y actualizada a la LO 1/2015, de 30 de marzo). Tirant lo Blanch : Valencia.
- Pereira, R. (2015). *Environmental Criminal Liability and Enforcement in European and International Law*. Brill : Leiden, Países Bajos.
- Ogbodo, S. (2009). Environmental protection in nigeria: Two decades after the koko incident. *Annual Survey of International & Comparative Law*, 15(1), 1-18. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/ansurintcl15&div=4&id=&page=>
- Olley, K., Ross, N., y O’Shea, P. O. (2015). *IMPEL – TFS Enforcement Actions Project Report 2014 – 2015 Enforcement of the European Waste Shipment Regulation*. IMPEL Network. <https://www.impel.eu/wp-content/uploads/2016/10/IMPEL-Enforcement-Actions-2014-15-FINAL-report.pdf>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (s.f.). *Países miembros*. Consultado el 4 de junio de 2020. <https://www.oecd.org/acerca/miembros-y-socios/>
- Paben, J. (2018). *How scrap plastic exports shifted at largest U.S. port district*. Resource Recycling News. Consultado el 3 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/recycling/2018/04/17/how-scrap-plastic-exports-shifted-at-largest-u-s-port-district/>
- Powell, J. (2020). *Operation Green Fence is deeply affecting export markets*. Resource Recycling News. Consultado el 1 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/recycling/2013/04/12/operation-green-fence-is-deeply-affecting-export-markets>
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2020). *“Report of the Secretariat on the implementation of the Bamako Convention. Third Conference of the*

Parties to the Bamako Convention on the Ban of the Import into Africa and the Control of Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within Africa. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/31479/ReportofSecretariat.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Raubenheimer, K. y McIlgorm, A. (2018). Can the Basel and Stockholm Conventions provide a global framework to reduce the impact of marine plastic litter?. *Marine Policy*, 96. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.01.013>

- Rucevska I., Nellemann C., Isarin N., Yang W., Liu N., Yu K., Sandnæs S., Olley K., McCann H., Devia L., Bisschop L., Soesilo D., Schoolmeester T., Henriksen y R., Nilsen, R. (2015). *Waste Crime – Waste Risks: Gaps in Meeting the Global Waste Challenge. A UNEP Rapid Response Assessment*. United Nations Environment Programme and GRID-Arendal, Nairobi and Arendal. https://gridarendal-website-live.s3.amazonaws.com/production/documents/:s_document/27/original/RRA_WasteCrime_screen.pdf?1483646300

- Scottish Environmental Protection Agency (SEPA). (s.f.) *2020 China-ban | Scottish Environment Protection Agency (SEPA)*. Consultado el 28 de julio de 2020 https://www.sepa.org.uk/regulations/waste/life-smart-waste/news-and-events/2020_china-ban/

- Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *History of the Negotiations of the Basel Convention*. Basel Convention. Consultado el 25 de febrero de 2020. <http://www.basel.int/TheConvention/Overview/History/Overview/tabid/3405/Default.aspx#>

- Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal*. Basel Convention. Consultado el 25 de febrero de 2020 <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/4499/Default.aspx>

- Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Decisions*. Basel Convention. Consultado el 26 de febrero de 2020. <http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/BanAmendment/Decisions/tabid/3597/Default.aspx>

- Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Amendment to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal*. Basel Convention. Consultado el 1 de marzo de 2020. <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/BanAmendment/tabid/1344/Default.aspx>

- Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Text of the Convention*. Basel Convention. Consultado el 1 de marzo de 2020 <http://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx>

- Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Questions and answers related to the Basel Convention Plastic Waste Amendments*. Basel Convention. Consultado el 28 de mayo de 2020. <http://www.basel.int/Implementation/Plasticwaste/PlasticWasteAmendments/FAQs/tabid/8427/Default.aspx>

- Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *Basel Convention Plastic Waste Amendments*. Basel Convention. Consultado el 1 de marzo de 2020. <http://www.basel.int/Implementation/Plasticwaste/PlasticWasteAmendments/Overview/tabid/8426/Default.aspx>
- Secretariado del Convenio de Basilea (s.f.). *BC COP-14, RC COP-9 and SC COP-9 meeting documents. Pre-session working and information documents of the meetings of the conferences of the Parties to the Basel, Rotterdam and Stockholm conventions*. Basel Convention. Consultado el 1 de abril de 2020: <http://www.brsmeas.org/Decisionmaking/COPsandExCOPs/2019COPs/MeetingDocuments/tabid/7832/language/es-CO/Default.aspx>
- Secretariado del Convenio de Basilea. (s.f.) *Legal Matters*. Basel Convention. Consultado el 30 de agosto de 2020 <http://archive.basel.int/legalmatters/illegaltrafficking/index.html>
- Secretariado del Convenio de Estocolmo (s.f.). *The Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants was adopted by the Conference of Plenipotentiaries on 22 May 2001 in Stockholm, Sweden. The Convention entered into force on 17 May 2004*. Stockholm Convention. Consultado el 30 de marzo de 2020. <http://www.pops.int/TheConvention/Overview/tabid/3351/Default.aspx>
- Secretariado de las Convenciones de Basilea, Rotterdam y Estocolmo (s.f.). *Governments agree landmark decisions to protect people and planet from hazardous chemicals and waste, including plastic waste. Synergies among the Basel, Rotterdam and Stockholm Conventions*. Consultado el 3 de abril de 2020. <http://www.brsmeas.org/?tabid=8005>
- Serra Sellarès, L. (2009). *Protecció, comerç i delictes ambientals. Anàlisi de tres règims internacionals ambientals: el comerç d'espècies en perill d'extinció, l'ozó troposfèric i el transport i el comerç de residus perillosos*. [Tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona]. P. 274. Repositorio Institucional UAB <https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2009/tdx-0527110-123615/lss1de1.pdf>
- Seung-woo, K. (2018). *Korea takes flak for illegal waste export to Philippines*. Korea Times. Consultado el 16 de febrero de 2020. http://www.koreatimes.co.kr/www/nation/2018/12/371_260197.html
- Shipment of Waste Enforcement Actions Project (SWEAP). (2020). *SWEAP inspection results 2018 - March 2020*. <https://www.sweap.eu/wp-content/uploads/2020/07/SWEAP-inspection-results-2018-2020-updated.pdf>
- Shipment of Waste Enforcement Actions Project (SWEAP). (s.f.) *Capacity building & Training*. Consultado el 24 de julio de 2020 <https://www.sweap.eu/project-actions/capacity-building-training/>
- Staub, C.(2018). *China's ban hits additional materials*. Resource Recycling News. Consultado el 1 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/recycling/2018/04/24/chinas-ban-hits-additional-materials/>
- Staub, C. (2018). *Thailand bans scrap plastic imports*. Resource Recycling News. Consultado el 5 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/plastics/2018/06/27/thailand-bans-scrap-plastic-imports/>
- Staub, C. (2018). *Why Vietnam is shutting out some materials*. Resource Recycling News. Consultado el 5 de febrero de 2020. <https://resource-recycling.com/news/2018/02/05/why-vietnam-is-shutting-out-some-materials/>

recycling.com/recycling/2018/05/30/why-vietnam-is-shutting-out-some-materials/

- Stelling, M., y Bakker, F. (2020). *Environmental damage. An environmental footprint for illegal waste transports*. Consultado el 26 de julio de 2020: <https://www.wasteforceproject.eu/wp-content/uploads/2020/04/D2.3-WasteForce-Measuring-Environmental-Damage.pdf>

- United Nations Environment Assembly of the United Nations Environment Programme (2018). *Possible options under the Basel Convention to further address marine plastic litter and microplastics*. UNEP. Consultado el 5 de mayo de 2020 https://papersmart.unon.org/resolution/uploads/unep_aheg_2018_1_inf_5_basel_edited.pdf

- United Nations (s.f.). *Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.un.org/ruleoflaw/es/un-and-the-rule-of-law/united-nations-environment-programme/>

- United Nations Environment Programme (2019). *East Asia Customs propose a regional operation to target illicit transboundary movement of waste*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/east-asia-customs-propose-regional-enforcement-operation-target-illicit>

- United Nations Office on Drugs and Crime (2019). *UNODC-WCO Container Control Programme*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.unodc.org/unodc/en/ccp/index.html>

- United Nations Office on Drugs and Crime (s.f.). *Programme details*. Consultado el 29 de agosto de 2020 <https://www.unodc.org/unodc/en/ccp/ccp-programme-details.html>

- United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC, World Customs Organization – WCO (2020). *The UNODC -WCO Container Control Programme. Annual Report. 2019*. [https://www.unodc.org/documents/Container-control-programme/CCP AR 2019 20.02.2020 web 1.pdf](https://www.unodc.org/documents/Container-control-programme/CCP_AR_2019_20.02.2020_web_1.pdf)

- WasteForce Project (s.f.) *About*. Consultado el 25 de julio de 2020 <https://www.wasteforceproject.eu/about-sweap/>

- WasteForce Project (s.f.) *Strategies and Methodologies*. Consultado el 26 de julio de 2020 <https://www.wasteforceproject.eu/work-packages/strategies-and-methodologies/>

- WasteForce project (s.f.) *Forensics and Tools*. Consultado el 26 de julio de 2020: <https://www.wasteforceproject.eu/work-packages/forensics-and-tools/>

- WasteForce project. (2020). *Guidance for Prosecutors of Waste Crime*. Consultado el 27 de julio de 2020: <https://www.wasteforceproject.eu/wp-content/uploads/2020/07/D4.3-WasteForce-Guidance-for-Prosecutors-of-Waste-Crime.pdf>

- World Customs Organization. (s. f.). *Customs successfully target environmentally sensitive goods during Operation DEMETER V*. Consultado el 29 de julio de 2020 <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2019/december/customs->

[successfully-target-environmentally-sensitive-goods-during-operation-demeter-v.aspx](#)

- World Customs Organization (s.f.) *Illegal trade in waste: overview of Operation Demeter IV*. Consultado el 29 de julio de 2020 <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2018/november/illegal-trade-in-waste-overview-of-operation-demeter-iv.aspx>

- Wright, G. (2011). Conceptualising and combating transnational environmental crime. *Trends in Organized Crime*, 14(4). <https://doi.org/10.1007/s12117-011-9130-4>

Normativa

1.- Tratados Internacionales

- Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, hecho en Basilea el 22 de marzo de 1989. Boletín Oficial del Estado, 22 de septiembre de 1994, núm. 227, pp. 29047 a 29062. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1994-20801>

- Instrumento de Ratificación del Convenio de Estocolmo sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes, hecho en Estocolmo el 22 de mayo de 2001. Boletín Oficial del Estado, 23 de junio de 2004, núm. 151, pp. 22737 a 22754. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-11653>

- Convención sobre el Alta Mar, hecha en Ginebra el 29 de abril de 1958. Boletín Oficial del Estado, 27 de diciembre de 1971, núm. 309, pp. 20994 a 20997. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/27/pdfs/A20994-20997.pdf>

- Instrumento de Ratificación del Convenio de Rotterdam para la aplicación del procedimiento de consentimiento fundamentado previo a ciertos plaguicidas y productos químicos peligrosos objeto de comercio internacional, hecho en Rotterdam (Países Bajos) el 10 de septiembre de 1998. Boletín Oficial del Estado, 25 de marzo de 2004, núm. 73, pp. 12926 a 12937. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/2004/03/25/pdfs/A12926-12937.pdf>

- Convenio de Bamako sobre el acuerdo de las naciones africanas de prohibir la importación a África de cualquier residuo peligroso (incluidos los residuos radioactivos) hecho en Bamako en enero de 1991. Disponible en <https://www.unenvironment.org/explore-topics/environmental-rights-and-governance/what-we-do/meeting-international-environmental>

- Convenio para prohibir la importación a los países del foro de desechos peligrosos y radioactivos y para controlar el movimiento transfronterizo y la gestión de desechos peligrosos en la región del Pacífico Sur, hecha en Waigani. Disponible en https://www.sprep.org/att/publication/000129_Waigani_PDF.pdf

2.- Normas de la Unión Europea

- Unión Europea. Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007. Diario Oficial de la Unión Europea C-306 de 17 de diciembre de 2007, pp. 1 a 271. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/lis/sign>
- Unión Europea. Reglamento (CE) nº1013/2006 del Parlamento Europeo y Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos. Diario Oficial de la Unión Europea L-2006-81366 núm. 190, de 12 de julio de 2006, pp. 1 a 98. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/1013/oj/?locale=es>
- Unión Europea. Reglamento (CE) nº 1418/2007 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2007, relativo a la exportación, con fines de valorización, de determinados residuos enumerados en los anexos III o IIIA del Reglamento (CE) nº 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, a determinados países a los que no es aplicable la Decisión de la OCDE sobre el control de los movimientos transfronterizos de residuos. Diario Oficial de la Unión Europea L-316, 4 de diciembre de 2007, pp. 194-240. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32007R1418>
- Unión Europea. Decisión de la OCDE de 2001 sobre el control de los movimientos transfronterizos de residuos destinados a operaciones de valorización. Disponible en: <http://www.oecd.org/env/waste/30654501.pdf>
- Unión Europea. Decisión (UE) 2019/638 del Consejo, relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la decimocuarta reunión de la Conferencia de las Partes en relación con determinadas enmiendas a los anexos II, VIII y IX del Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación. Diario Oficial de la Unión Europea L 109/19, 24 de abril de 2019, pp. 19-21. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2019.109.01.0019.01.SPA&toc=OJ:L:2019:109:TOC
- Unión Europea. Reglamento (CEE) nº259/93 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. Diario Oficial de la Unión Europea, L-30, 17 de diciembre de 2007, pp. 1-271. Disponible en https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.1993.030.01.0001.01.SPA&toc=OJ:L:1993:030:TOC
- Unión Europea. Directiva 2008/99/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2008, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho Penal. Diario Oficial de la Unión Europea, L-328, 6 de diciembre de 2008, pp. 28-37. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0099>
- Unión Europea. Directiva (UE) 2019/904 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, relativa a la reducción del impacto de determinados plásticos en el medio ambiente. Diario Oficial de la Unión Europea, L-155, 12 de junio de 2019, pp. 1-19. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0904>

- Unión Europea. Directiva (UE) 2018/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos. Diario Oficial de la Unión Europea L-150, 14 de junio de 2018, pp. 109-140. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32018L0851>

3.-Normas estatales

- España. Constitución Española. Boletín Oficial del Estado, 29 de diciembre de 1978, núm. 311, pp. 29313 a 29424. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/1978/BOE-A-1978-31229-consolidado.pdf>

- España. Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental. Boletín Oficial del Estado, 24 de octubre de 2007, núm. 255, pp. 43229 a 43250. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-18475>

- España. Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos. Boletín Oficial del Estado, 22 de abril de 1998, núm. 96, pp. 13372 a 13384. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1998-9478>

- España. Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Boletín Oficial del Estado, 29 de julio de 2011, núm. 181, pp. 85650 a 85705. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-13046-consolidado.pdf>

- España. Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado. Boletín Oficial del Estado, 19 de junio de 2020, núm. 171, pp. 42222 a 42243. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/2020/BOE-A-2020-6422-consolidado.pdf>

- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (.s.f.) *Borrador del anteproyecto de la Ley de Residuos y Suelos Contaminados (02-06-2020)*. Consultado el 1 de agosto de 2020 https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/200602aplresiduosysc_informacionpublica_tcm30-509526.pdf

- España. Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 24 de noviembre de 1995, núm. 281, pp. 33987 a 34058. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-25444-consolidado.pdf>

- España. Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 23 de junio de 2010, núm. 152, pp. 54811 a 54883. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/2010/06/23/pdfs/BOE-A-2010-9953.pdf>

- España. Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica el Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 31 de marzo de 2015, núm. 77, pp. 27061 a 27176. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-3439-consolidado.pdf>