



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 23 de enero de 2014\*

«Transporte marítimo — Directiva 1999/32/CE — Convenio Marpol 73/78 — Anexo VI — Contaminación de la atmósfera por los buques — Buques de pasajeros que prestan servicios regulares — Buques de crucero — Contenido máximo en azufre de los combustibles para uso marítimo — Validez»

En el asunto C-537/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunale di Genova (Italia), mediante resolución de 18 de junio de 2011, recibida en el Tribunal de Justicia el 21 de octubre de 2011, en el procedimiento entre

**Mattia Manzi,**

**Compagnia Naviera Orchestra**

y

**Capitaneria di Porto di Genova,**

en el que participa:

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Presidente de Sala, el Sr. K. Lenaerts, Vicepresidente del Tribunal de Justicia, en funciones de Juez de la Sala Cuarta, y los Sres. M. Safjan y J. Malenovský (Ponente) y la Sra. A. Prechal, Jueces;

Abogado General: Sra. J. Kokott;

Secretaria: Sra. A. Impellizzeri, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 18 de septiembre de 2013,

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Sr. Manzi y la Compagnia Naviera Orchestra, por los Sres. A. Rossi y S. Dameri, avvocati, designados por el Sr. B. O'Connor, Solicitor;

\* Lengua de procedimiento: italiano.

- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. G. Albenzio, avvocato dello Stato;
- en nombre del Parlamento Europeo, por la Sra. I. Anagnostopolou y los Sres. L. Visaggio y J. Rodrigues, en calidad de agentes;
- en nombre del Consejo de la Unión Europea, por las Sras. K. Michoel y S. Barbagallo y el Sr. M. Moore, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. S. Boelaert, S. Petrova y L. Pignataro-Nolin y el Sr. L. Prete, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oída la Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 2, punto 3 *octavo*, y 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE (DO L 121, p. 13), según su modificación por la Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005 (DO L 191, p. 59) (en lo sucesivo, «Directiva 1999/32»).
- 2 Esa petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. Manzi y la Compagnia Naviera Orchestra, por una parte, y la Capitaneria di Porto di Genova [Comandancia del puerto de Génova (Italia)], por otra, acerca de una sanción administrativa que les fue impuesta por inobservancia del contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo.

### **Marco jurídico**

#### *Derecho internacional*

- 3 El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, firmado en Londres el 2 de noviembre de 1973, según su texto completado por el Protocolo de 17 de febrero de 1978 (en lo sucesivo, «Convenio Marpol 73/78»), establece reglas para luchar contra la contaminación del medio marino.
- 4 El Protocolo de 1997 que enmendó el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, modificado por el Protocolo de 1978 relativo a éste, firmado en Londres el 26 de septiembre de 1997 (en lo sucesivo, «Protocolo de 1997»), añadió a ese Convenio el anexo VI, titulado «Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques» (en lo sucesivo, «anexo VI»).
- 5 Entre las Partes contratantes del Protocolo de 1997 figuran veinticinco Estados miembros de la Unión Europea. La República Checa, Hungría y la República de Austria no son Partes contratantes de ese Protocolo.

- 6 En la fecha pertinente para el litigio principal la regla 14, punto 1, del anexo VI disponía que, fuera de las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>, el contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá del 4,5 % masa/masa.

*Derecho de la Unión*

- 7 Los considerandos 1, 3 y 8 de la Directiva 1999/32 están así redactados:

«(1) Considerando que los objetivos y principios de la política medioambiental de la Comunidad definidos en los programas de medio ambiente [...] tienen por objeto en particular la protección eficaz de toda la población frente a los riesgos conocidos que presentan las emisiones de dióxido de azufre, así como la protección del medio ambiente, evitando que la deposición de azufre supere las cargas y niveles críticos;

[...]

(3) Considerando que las emisiones de dióxido de azufre contribuyen de forma significativa al problema de la acidificación en la Comunidad; que el dióxido de azufre también afecta directamente a la salud humana y al medio ambiente;

[...]

(8) Considerando que, desde hace décadas, se reconoce que el azufre naturalmente presente en pequeñas cantidades en el petróleo y el carbón es la fuente más importante de emisiones de dióxido de azufre y que éstas son una de las causas principales de la lluvia ácida y de la contaminación atmosférica que afectan a numerosas zonas urbanas e industriales».

- 8 A tenor del artículo 1, apartado 1, de la misma Directiva:

«La presente Directiva tiene por objeto reducir las emisiones de dióxido de azufre producidas por la combustión de determinados tipos de combustibles líquidos y aminorar así los efectos nocivos de dichas emisiones para el hombre y el medio ambiente.»

- 9 El artículo 2, punto 3 *séptimo*), de esa Directiva precisa que, a efectos de ésta, se entenderá por:

*«buques de pasajeros: buques que transportan más de 12 pasajeros, entendiéndose por pasajeros todas las personas que no son:*

- i) el capitán y los miembros de la tripulación o cualquier otra persona empleada o con algún cometido que cumplir a bordo del buque, en las actividades propias de éste, y
- ii) niños de edad inferior a un año».

- 10 El artículo 2, punto 3 *octavo*), de la Directiva 1999/32 establece que, a efectos de ésta, se entenderá por:

*«servicios regulares: una serie de travesías con pasajeros destinadas a garantizar el tráfico entre [los mismos] dos o más puertos, o una serie de viajes desde y hacia el mismo puerto sin escalas intermedias, bien:*

- i) con arreglo a un horario publicado, o
- ii) con unas travesías tan regulares o frecuentes que pueden considerarse un horario».

11 El artículo 4 *bis*, apartado 4, de esa Directiva prevé:

«Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que, a partir [del 11 de agosto de 2006], los buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia cualquier puerto comunitario no utilicen en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación combustibles para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 1,5 % en masa. Los Estados miembros serán responsables de hacer cumplir este requisito, al menos por lo que respecta a los buques que enarbolan su pabellón y a los buques de cualquier pabellón mientras permanezcan en sus puertos.»

#### *Derecho italiano*

12 Las disposiciones de la Directiva 1999/32 sobre el contenido máximo de azufre autorizado en los combustibles para uso marítimo fueron transpuestas al Derecho italiano por los artículos 295 y 296 del Decreto Legislativo n° 152, de 3 de abril de 2006 (suplemento ordinario de la GURI n° 88, de 14 de abril de 2006), modificado en particular por el Decreto Legislativo n° 205, de 6 de noviembre de 2007, de aplicación de la Directiva 2005/33, que modificó la Directiva 1999/32 en lo referido al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (suplemento ordinario de la GURI n° 261, de 9 de noviembre de 2007, en lo sucesivo, «Decreto Legislativo n° 152/2006»).

#### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

13 El 13 de julio de 2008 la Capitaneria di Porto di Genova constató en el puerto de Génova que el buque de crucero MSC Orchestra, que enarbolaba pabellón panameño, utilizaba combustibles para uso marítimo cuyo contenido en azufre superaba el 1,5 % en masa.

14 Por mandamiento n° 166/2010 la Capitaneria di Porto di Genova impuso una sanción administrativa al Sr. Manzi, en su calidad de capitán de dicho buque, a título solidario con la Compagnia Naviera Orchestra, propietaria de éste, por infracción de los artículos 295 y 296 del Decreto Legislativo n° 152/2006.

15 El Sr. Manzi y la Compagnia Naviera Orchestra interpusieron un recurso contra dicho mandamiento, alegando:

- que hay una contradicción entre la Directiva 1999/32 y el anexo VI en lo que atañe a la cantidad máxima de azufre contenida en los combustibles para uso marítimo;
- que el MSC Orchestra, como buque que enarbola el pabellón de un Estado Parte en el Convenio Marpol 73/78 y en el Protocolo de 1997, está autorizado para utilizar un combustible cuyo contenido en azufre sea inferior al 4,5 % masa/masa, cuando se encuentra en el puerto de otro Estado Parte en el mismo Protocolo, en este caso la República Italiana, y
- que el artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32 y en consecuencia el Decreto Legislativo n° 152/2006 para la transposición de esa disposición sólo se aplican a los buques que prestan «servicios regulares», categoría de la que no forman parte los buques de crucero.

16 En esas circunstancias el Tribunale di Genova decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 4 *bis* de la [Directiva 1999/32], también adoptada como consecuencia de la entrada en vigor del [anexo VI], de modo acorde con el principio internacional de buena fe y con el principio de cooperación leal entre la Comunidad y los Estados

miembros, en el sentido de que el límite del 1,5 % en masa de azufre en los combustibles para uso marítimo previsto por dicho artículo no se aplica a los buques que enarbolan pabellón de un Estado no miembro de la Unión que sea Parte contratante del Convenio MARPOL 73/78, aun cuando los citados buques se encuentren en el puerto de un Estado miembro, también Parte contratante del [anexo VI]?

- 2) En caso de que el artículo 4 *bis* de la [Directiva 1999/32] no deba interpretarse en el sentido expuesto en la primera cuestión, ¿es ilegal el citado artículo, en la medida en que impone un límite del 1,5 % en masa de contenido en azufre al carburante utilizado por los buques de pasajeros que prestan servicios regulares con origen o destino en un puerto comunitario, a pesar de que enarbolan pabellón de un Estado no miembro de la Unión Europea, parte contratante del [anexo VI] –en virtud del cual, fuera de las [zonas de control de emisiones de SO<sub>x</sub>], se aplica el límite de 4,5 % masa/masa de azufre– por ser contrario al principio general de Derecho internacional *pacta sunt servanda* y al principio de cooperación leal entre la Comunidad y los Estados miembros, exigiendo a los Estados miembros que han estipulado y ratificado el anexo VI incumplir las obligaciones asumidas frente a otros Estados miembros Partes contratantes del mencionado [anexo VI]?
- 3) ¿Debe interpretarse el concepto de “servicio regular” contenido en el artículo 2, punto 3 *octavo*, de la [Directiva 1999/32], en el sentido de que los buques de crucero también están comprendidos entre los buques que prestan un “servicio regular”?»

### **Sobre las cuestiones prejudiciales**

#### *Sobre la tercera cuestión prejudicial*

- 17 Mediante su tercera cuestión prejudicial, que es oportuno examinar en primer lugar, el tribunal remitente pregunta en sustancia si un buque de crucero, como el referido en el litigio principal, entra en el ámbito de aplicación del artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32, en relación con el criterio de los «servicios regulares» enunciado en el artículo 2, punto 3 *octavo*, de esa Directiva.
- 18 Es preciso observar que, para estar comprendidos en el régimen establecido por el artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32, los diferentes buques de crucero deben ajustarse al criterio de los «servicios regulares» previsto el artículo 2, punto 3 *octavo*, de ésta, disposición que es aplicable a los buques de pasajeros. En efecto, consta que los buques de crucero forman parte de esa última categoría de buques.
- 19 Según la primera condición prevista en esa disposición, un buque de pasajeros presta servicios regulares si lleva a cabo «una serie de travesías [...] destinadas a garantizar el tráfico entre [los mismos] dos o más puertos», o bien «una serie de viajes desde y hacia el mismo puerto sin escalas intermedias».
- 20 Un buque de crucero se ajusta pues a esa primera condición si realiza cruceros que finalizan en el puerto de salida de éstos sin haber efectuado ninguna escala.
- 21 Para determinar si un buque de crucero puede ajustarse también a la primera condición en supuestos distintos del mencionado en el anterior apartado es preciso apreciar si cabe considerar que ese buque realiza travesías destinadas a «garantizar el tráfico entre [los mismos] dos o más puertos».

- 22 Los demandantes en el litigio principal alegan en primer lugar que un buque de crucero, como el referido en el asunto principal, no lleva a cabo un «tráfico». En efecto, los cruceristas no contratan un viaje a forfait para ser transportados de un punto a otro, sino con una finalidad turística más amplia, ya que la prestación que reciben incluye también la diversión de esas personas.
- 23 Sin embargo, no se puede acoger esa interpretación del concepto de «tráfico» enunciado en el artículo 2, punto 3 *octavo*, de la Directiva 1999/32.
- 24 En efecto, se ha de observar que los buques de crucero transportan a los pasajeros de un puerto a otro para que puedan visitar esos puertos y los diversos lugares próximos. Dado que el legislador de la Unión no ha precisado de forma alguna los objetivos para los que se realiza un transporte, de ello se deduce que éstos carecen de pertinencia en relación con el artículo 2, punto 3 *octavo*, de la Directiva 1999/32. Así pues, una serie de travesías con finalidad turística debe considerarse como un tráfico en el sentido de esa disposición.
- 25 Puesto que esa Directiva tiene la finalidad de contribuir a proteger la salud humana y el medio ambiente reduciendo las emisiones de dióxido de azufre, incluidas las que se producen durante los transportes marítimos, la circunstancia de que los pasajeros de un buque de crucero reciban durante la travesía servicios adicionales, como alojamiento, restauración y diversión, no puede desvirtuar dicha conclusión.
- 26 En segundo término los demandantes en el litigio principal mantienen que un buque como el referido en el litigio del que conoce el tribunal remitente no realiza travesías «entre [los mismos] dos o más puertos», toda vez que el puerto de salida coincide con el de llegada, y además es frecuente que no se efectúen algunas escalas previstas en el itinerario, mientras que son posibles escalas que no estaban previstas en éste, en razón de las exigencias turísticas de los pasajeros.
- 27 Tampoco puede acogerse esa argumentación.
- 28 Para ajustarse al criterio del «tráfico entre [los mismos] dos o más puertos», que es propio del supuesto del transporte con escalas, es necesario que el tráfico realizado por un buque de crucero enlace al menos dos «mismos puertos». Ahora bien, un crucero que enlace dos o varios puertos debe considerarse una operación de transporte entre dos «mismos puertos».
- 29 En efecto, la lista de los puertos que abarca el itinerario de cada crucero tipo incluye necesariamente al menos dos puertos que no se pueden eludir, el de salida y el de llegada. De esa manera el transporte se efectúa entre esos dos «mismos puertos», y ello incluso cuando el transporte termina en el punto de partida.
- 30 Además, hay que señalar que esa interpretación se confirma por el objetivo que sustenta la Directiva 1999/32, recordado en el apartado 25 de la presente sentencia. En efecto, la circunstancia de que los buques de crucero regresen o no al puerto de salida no puede alterar el porcentaje de sus emisiones de dióxido de azufre.
- 31 Por consiguiente, en caso de que existan escalas la cuestión de que no se efectúen algunas escalas previstas al tiempo de contratar un viaje a forfait, mientras que en lugar de éstas se realicen otras escalas no previstas, carece de incidencia en relación con el concepto de «tráfico» en el sentido del artículo 2, punto 3 *octavo*, de la Directiva 1999/32.
- 32 De ello resulta que un buque de crucero que lleva a cabo travesías con escalas que enlazan dos puertos distintos o que terminan en el puerto de salida realiza un tráfico entre los mismos puertos en el sentido de esa disposición.

- 33 La segunda condición enunciada en el artículo 2, punto 3 *octavo*, de la Directiva 1999/32, que tiene carácter acumulativo con la primera, consiste en que un buque de pasajeros debe efectuar una serie de travesías o de viajes con arreglo a un horario publicado, o tan regulares o frecuentes que pueden considerarse un horario.
- 34 Esa condición se cumple en particular cuando una compañía marítima ofrece al público una lista de travesías marítimas a bordo de un buque de crucero, con una frecuencia determinada, en particular, por la capacidad de esa compañía y por la demanda del público, en fechas específicas, y en principio con horas de salida y de llegada precisas, pudiendo los interesados elegir libremente entre los diferentes cruceros ofrecidos por esa compañía.
- 35 Por tanto, se ha de responder a la tercera cuestión que un buque de crucero, como el referido en el litigio principal, entra en el ámbito de aplicación del artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32, en relación con el criterio de los «servicios regulares» enunciado en el artículo 2, punto 3 *octavo*, de esa Directiva, a condición de que realice cruceros, con o sin escalas, que terminan en el puerto de salida o en otro puerto, siempre que esos cruceros se organicen con una frecuencia determinada, en fechas específicas, y en principio con horas de salida y de llegada precisas, pudiendo los interesados elegir libremente entre los diferentes cruceros ofrecidos, lo que incumbe verificar al tribunal remitente.

*Sobre la segunda cuestión prejudicial*

- 36 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta en sustancia al Tribunal de Justicia si el artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32 es válido en relación con el principio de Derecho internacional general *pacta sunt servanda* y el principio de cooperación leal enunciado en el artículo 4 TUE, apartado 3, párrafo primero, debido a que esa disposición de la citada Directiva podría dar lugar a una infracción del anexo VI y obligar así a los Estados miembros que son Parte en el Protocolo de 1997 a incumplir sus obligaciones en relación con las otras Partes contratantes de éste.
- 37 Debe señalarse de entrada que la validez del artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32 no puede apreciarse en relación con el anexo VI puesto que la Unión no es parte contratante del Convenio Marpol 73/78, incluido el anexo VI, y no está vinculada por él (véase por analogía la sentencia de 3 de junio de 2008, Intertanko y otros, C-308/06, Rec. p. I-4057, apartados 47 y 52).
- 38 La validez de ese artículo 4 *bis*, apartado 4, tampoco puede examinarse a la luz del principio de Derecho internacional general *pacta sunt servanda*, porque ese principio obligatorio se aplica únicamente a los sujetos de Derecho internacional que son parte contratante de un acuerdo internacional concreto y por ello están vinculados por éste.
- 39 Además, no se advierte que el anexo VI constituya la expresión de normas consuetudinarias reconocidas por el Derecho internacional general, que como tales, vinculan a las instituciones de la Unión y forman parte del ordenamiento jurídico de la Unión (véase en ese sentido la sentencia de 25 de febrero de 2010, Brita, C-386/08, Rec. p. I-1289, apartado 42).
- 40 Por último, hay que observar que los principios expuestos en los apartados 47 a 52 de la sentencia Intertanko y otros, antes citada, en virtud de los cuales la validez de la Directiva 1999/32 no se puede apreciar a la luz del anexo VI, no pueden eludirse invocando la supuesta infracción del principio de cooperación leal enunciado en el artículo 4 TUE, apartado 3, párrafo primero.
- 41 Siendo así, se ha de responder a la segunda cuestión que la validez del artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32, en el sentido de que esa disposición podría dar lugar a una infracción del anexo VI y obligar así a los Estados miembros que son Parte en el Protocolo de 1997 a incumplir las

obligaciones que les incumben en relación con las otras Partes contratantes de éste, no puede apreciarse en relación con el principio de Derecho internacional general *pacta sunt servanda* ni con el principio de cooperación leal enunciado en el artículo 4 TUE, apartado 3, párrafo primero.

*Sobre la primera cuestión prejudicial*

- 42 Mediante su primera cuestión el tribunal remitente pregunta en sustancia cuál es la incidencia del anexo VI en el alcance del artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32, en relación con el principio de Derecho internacional general que exige que los acuerdos internacionales sean ejecutados e interpretados de buena fe.
- 43 El anexo VI fue insertado en el Convenio Marpol 73/78 por el Protocolo de 1997. Contiene en particular la regla 14, cuyo punto 1 prevé que el contenido de azufre de todo fueloil utilizado a bordo de los buques no excederá del 4,5 % masa/masa.
- 44 La Directiva 1999/32 prevé en su artículo 4 *bis*, apartado 4, que el contenido en azufre de los combustibles para uso marítimo no debe superar el 1,5 % en masa. Ni ese artículo ni ninguna otra disposición de esa Directiva remite al anexo VI en lo referido al contenido máximo de azufre.
- 45 El Tribunal de Justicia ya ha juzgado que, aunque la Unión no esté vinculada por un acuerdo internacional, el hecho de que todos los Estados miembros sean partes contratantes en éste puede tener consecuencias para la interpretación del Derecho de la Unión, en especial de las disposiciones de Derecho derivado que entren en el ámbito de aplicación de ese acuerdo. Por tanto, incumbe al Tribunal de Justicia interpretar esas disposiciones tomando en consideración este último (véase en ese sentido la sentencia Intertanko y otros, antes citada, apartados 49 a 52).
- 46 En consecuencia, esa jurisprudencia no puede transponerse a un acuerdo internacional en el que sean partes contratantes sólo algunos Estados miembros, mientras que otros Estados miembros no lo son.
- 47 En efecto, interpretar disposiciones de Derecho derivado en relación con una obligación impuesta por un acuerdo internacional que no vincule a todos los Estados miembros equivaldría a extender el alcance de esa obligación a los Estados miembros que no sean parte contratante en dicho acuerdo. Sin embargo, esos últimos Estados miembros deben ser considerados «terceros Estados» respecto a dicho acuerdo. Pues bien, esa extensión sería contraria al principio de Derecho internacional general del efecto relativo de los tratados, según el cual los tratados no deben perjudicar ni beneficiar a terceros Estados («*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*»).
- 48 Ahora bien, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que el propio Tribunal está obligado a respetar dicho principio porque éste constituye una norma de Derecho consuetudinario internacional, que como tal vincula a las instituciones de la Unión y forma parte del ordenamiento jurídico de ésta (véase en ese sentido la sentencia Brita, antes citada, apartados 42 a 44).
- 49 Por otro lado, tal interpretación del Derecho derivado no sería conforme con el principio de cooperación leal establecido por el artículo 4 TUE, apartado 3, párrafo primero.
- 50 El Protocolo de 1997 es un acuerdo internacional en el que sólo algunos Estados miembros de la Unión son Partes contratantes, mientras que otros no lo son.
- 51 Por consiguiente, no corresponde al Tribunal de Justicia interpretar el artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32 en relación con el anexo VI, y en especial con su regla 14, punto 1.
- 52 Siendo así, no se puede invocar eficazmente ante el Tribunal de Justicia el principio de Derecho internacional general de buena fe.

- 53 Incluso suponiendo que el Tribunal de Justicia pudiera interpretar el artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32 a la luz del contenido en azufre previsto en el anexo VI, basta constatar que, a la vista del objetivo perseguido por ese anexo y explicitado en el mismo título de éste, a saber la protección de la atmósfera mediante una reducción de las emisiones nocivas producidas por el transporte marítimo, esa disposición no se manifiesta incompatible con tal objetivo, toda vez que fija un límite máximo del contenido en azufre de los combustibles para uso marítimo inferior al previsto por dicho anexo.
- 54 Por lo antes expuesto, se ha de responder a la primera cuestión que no corresponde al Tribunal de Justicia pronunciarse sobre la incidencia del anexo VI en el alcance del artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32.

### **Costas**

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

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

- 1) **Un buque de crucero, como el referido en el litigio principal, entra en el ámbito de aplicación del artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CE, según su modificación por la Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, en relación con el criterio de los «servicios regulares» enunciado en el artículo 2, punto 3 *octavo*, de esa Directiva, a condición de que realice cruceros, con o sin escalas, que terminan en el puerto de salida o en otro puerto, siempre que esos cruceros se organicen con una frecuencia determinada, en fechas específicas, y en principio con horas de salida y de llegada precisas, pudiendo los interesados elegir libremente entre los diferentes cruceros ofrecidos, lo que incumbe verificar al tribunal remitente.**
- 2) **La validez del artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32, según su modificación por la Directiva 2005/33, en el sentido de que esa disposición podría dar lugar a una infracción del anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, firmado en Londres el 2 de noviembre de 1973, según su texto completado por el Protocolo de 17 de febrero de 1978, y obligar así a los Estados miembros que son Parte en el Protocolo de 1997, que enmendó el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, modificado por el Protocolo de 1978 relativo a éste, firmado en Londres el 26 de septiembre de 1997, a incumplir las obligaciones que les incumben en relación con las otras Partes contratantes de éste, no puede apreciarse en relación con el principio de Derecho internacional general *pacta sunt servanda* ni con el principio de cooperación leal enunciado en el artículo 4 TUE, apartado 3, párrafo primero.**
- 3) **No corresponde al Tribunal de Justicia de la Unión Europea pronunciarse sobre la incidencia del citado anexo VI en el alcance del artículo 4 *bis*, apartado 4, de la Directiva 1999/32 según su modificación por la Directiva 2005/33.**

Firmas