Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 12ης Οκτωβρίου 2016*

«Προδικαστική παραπομπή — Οδηγία 96/75/ΕΚ — Όροι ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων — Περιεχόμενο — Άρθρο 1, στοιχείο β' — Έννοια του "μεταφορέα" — Άρθρο 2 — Ελευθερία των συμβάσεων και των διαπραγματεύσεων επί των τιμών»

Στην υπόθεση C-92/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το hof van beroep te Antwerpen (Εφετείο Αμβέρσας, Βέλγιο) με απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2014, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 25 Φεβρουαρίου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

Sven Mathys

κατά

De Grave Antverpia NV,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Βηλαρά, πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský και D. Šváby (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Bobek

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η De Grave Antverpia NV, εκπροσωπούμενη από τον T. Kegels, advocaat,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την L. Nicolae και τον F. Wilman,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 1, στοιχείο β', και του άρθρου 2 της οδηγίας 96/75/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 1996, σχετικά με τους όρους ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα (ΕΕ 1996, L 304, σ. 12).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του Sven Mathys και της De Grave Antverpia NV (στο εξής: DGA) σχετικά με το κύρος και την εκτέλεση συμβάσεως με την οποία η DGA ανέθεσε στον S. Mathys τη μεταφορά άμμου, με πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας, μεταξύ δύο συγκεκριμένων σημείων της βελγικής επικράτειας, μεταξύ της 1ης Μαρτίου 2005 και της 31ης Δεκεμβρίου 2006.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Η πρώτη, η τρίτη και η πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 96/75 έχουν ως εξής:

«[Εκτιμώντας] ότι τα αυξανόμενα προβλήματα που σχετίζονται με τον κορεσμό των οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, την ασφάλεια των μεταφορών, το περιβάλλον, την εξοικονόμηση ενέργειας και την ποιότητα ζωής του πολίτη απαιτούν, προς το δημόσιο συμφέρον, περαιτέρω ανάπτυξη και καλύτερη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, με βελτίωση ιδίως της ανταγωνιστικότητάς τους·

[...]

[Εκτιμώντας] ότι η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς απαιτεί στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων, να καταστεί η οργάνωση των συστημάτων ναύλωσης εκ περιτροπής περισσότερο ευέλικτη εμπορικά προκειμένου να επιτευχθεί καθεστώς ελευθερίας της ναύλωσης και της διαμόρφωσης των τιμών μεταφοράς·

[...]

[Εκτιμώντας] ότι, στα πλαίσια της αρχής της επικουρικότητας, είναι ταυτόχρονα αναγκαίο και επαρκές να καθοριστεί, σε κοινοτικό επίπεδο, ενιαίο χρονοδιάγραμμα για την προοδευτική ελευθέρωση της αγοράς και να έχουν ταυτόχρονα τα κράτη μέλη την ευθύνη εφαρμογής της ελευθέρωσης αυτής».

4 Σύμφωνα με τον ορισμό που παρατίθεται στο άρθρο 1, στοιχείο α', της οδηγίας 96/75, ένα «σύστημα ναύλωσης εκ περιτροπής» συνίσταται κατ' ουσίαν στο ότι οι αιτήσεις μεταφοράς κατανέμονται εκ περιτροπής στους εκάστοτε διαθέσιμους λεμβούχους και με καθορισμένες εκ των προτέρων τιμές, στο πλαίσιο ενός χρηματιστηρίου ναύλωσης.

5 Κατά το άρθρο 1, στοιχείο β', της οδηγίας αυτής, νοείται ως «μεταφορέας» ο ιδιοκτήτης ή έχων την εκμετάλλευση ενός ή περισσοτέρων πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

6 Το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας έχει ως εξής:

«Στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα, οι συμβάσεις συνάπτονται ελεύθερα μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και η διαπραγμάτευση των τιμών πραγματοποιείται ελεύθερα.»»

7 Τα άρθρα 3 έως 6 της οδηγίας 96/75 προβλέπουν μεταβατικό καθεστώς, του οποίου η ισχύς έληξε την 1η Ιανουαρίου 2000. Ο όρος «μεταφορέας», πέραν της χρήσεώς του στον ορισμό της έννοιας του «συστήματος ναύλωσης εκ περιτροπής» κατά το άρθρο 1, στοιχείο α′, της οδηγίας 96/75, χρησιμοποιείται αποκλειστικώς στις σχετικές με το ως άνω καθεστώς διατάξεις της εν λόγω οδηγίας, και συγκεκριμένα στο άρθρο 3, δεύτερη περίπτωση, και στο άρθρο 6, πρώτη και δεύτερη περίπτωση, αυτής.

8 Επιπλέον, τα άρθρα 7 και 8 της ίδιας οδηγίας προβλέπουν και ρυθμίζουν έναν μηχανισμό με τον οποίο, σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς της μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να λάβει τα ενδεδειγμένα μέτρα, ιδίως μέτρα για την παρεμπόδιση οιασδήποτε νέας αύξησης της προσφερόμενης στην εν λόγω αγορά μεταφορικής ικανότητας, ανεξάρτητα από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ 1989, L 116, σ. 25), ο οποίος ίσχυε τότε και ο οποίος αποσκοπούσε, μέσω του παροπλισμού πλοίων, στην καταπολέμηση της πλεονάζουσας διαρθρωτικής παραγωγικής ικανότητας που είχε διαπιστωθεί σε ορισμένα τμήματα της εν λόγω αγοράς.

9 Τέλος, στα άρθρα 9 έως 11 της οδηγίας 96/75 αποσαφηνίζονται, αντιστοίχως, οι λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη μεταφορά των διατάξεών της στο εσωτερικό δίκαιο, η ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της και το γεγονός ότι τα κράτη μέλη είναι αποδέκτες της εν λόγω οδηγίας.

Το βελγικό δίκαιο

10 Η εθνική ρύθμιση που διέπει τη διαφορά της κύριας δίκης αποτελείται κατ' ουσίαν, αφενός, από τον wet op de binnenbevrachting (νόμο για τη ναύλωση στο πλαίσιο ποτάμιων μεταφορών), της 5ης Μαΐου 1936 (*Belgisch Staatsblad* της 10ης Ιουνίου 1936, σ. 4190), και, αφετέρου, από τον wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (νόμο σχετικά με το καθεστώς των απασχολούμενων σε ορισμένες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων), της 26ης Ιουνίου 1967 (*Belgisch Staatsblad* της 27ης Σεπτεμβρίου 1967, σ. 10121).

11 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι ο νόμος της 5ης Μαΐου 1936 για τη ναύλωση στο πλαίσιο ποτάμιων μεταφορών ορίζει, στο άρθρο 1, ότι κάθε σύμβαση που έχει ως αντικείμενο τη χρήση πλοίου εσωτερικής ναυσιπλοΐας για τη μεταφορά ή αποθήκευση εμπορευμάτων διέπεται, κατά το μέτρο που στη σύμβαση δεν ορίζεται διαφορετικά, από τις διατάξεις του νόμου αυτού.

12 Σύμφωνα με το άρθρο 3 του εν λόγω νόμου, για την εφαρμογή του νοούνται, μεταξύ άλλων, ως «εκναυλωτής» αυτός ο οποίος ενεργεί ως ενδιάμεσος για τη σύναψη συμβάσεως ναυλώσεως (στο εξής, επίσης: ναυλομεσίτης), ως «φορτωτής» αυτός ο οποίος φορτώνει το πλοίο στο λιμάνι αναχωρήσεως, και ως «λεμβούχος» ο πλοιοκτήτης κυβερνήτης ή ο προστηθείς του πλοιοκτήτη.

13 Από τον νόμο της 5ης Μαΐου 1936 για τη ναύλωση στο πλαίσιο ποτάμιων μεταφορών απορρέει ότι η προμήθεια του ναυλομεσίτη οφείλεται από τον λεμβούχο από το χρονικό σημείο στο οποίο, αφού ολοκληρωθεί η φόρτωση, η φορτωτική υποβάλλεται στον λεμβούχο για υπογραφή, ανεξάρτητα από τον ναύλο που πρόκειται να καταβληθεί πράγματι στον λεμβούχο κατά το πέρας της μεταφοράς. Κατ' εφαρμογήν του ίδιου νόμου, η προμήθεια αυτή δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10 % του ναύλου, διότι άλλως επέρχεται απώλεια του δικαιώματος του ναυλομεσίτη για προμήθεια.

14 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει επίσης ότι, στο πλαίσιο της κύριας δίκης, έγινε επίκληση του νόμου της 26ης Ιουνίου 1967 σχετικά με το καθεστώς των απασχολούμενων σε ορισμένες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων. Κατά το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, του νόμου αυτού, αφενός, ως «πράκτορας μεταφορών» λογίζεται κάθε πρόσωπο το οποίο, έναντι αμοιβής, αναλαμβάνει την υποχρέωση να πραγματοποιήσει μεταφορά εμπορευμάτων και αναθέτει, ιδίω ονόματι, σε τρίτους την εκτέλεση της μεταφοράς αυτής και, αφετέρου, ως «μεσίτης μεταφορών»

λογίζεται κάθε πρόσωπο το οποίο, έναντι αμοιβής, φέρνει σε επαφή δύο ή περισσότερα πρόσωπα ενόψει της συνάψεως, μεταξύ των τελευταίων αυτών προσώπων, συμβάσεως μεταφοράς εμπορευμάτων και το οποίο μετέχει, ενδεχομένως, στη σύναψη της συμβάσεως αυτής μόνον υπό την ιδιότητα του εκπροσώπου των εντολέων του.

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

15 Την 1η Δεκεμβρίου 2004 η DGA, υπό την ιδιότητα του «μεταφορέα», συνήψε σύμβαση μεταφοράς με την SCR Sibelco NV (στο εξής: Sibelco), ως εντολέα, διά της οποίας η DGA ανέλαβε την υποχρέωση να μεταφέρει άμμο, μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, μεταξύ δύο συγκεκριμένων σημείων της βελγικής επικράτειας για την περίοδο από την 1η Δεκεμβρίου 2004 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006. Ο συμφωνημένος ναύλος, δηλαδή η τιμή μεταφοράς, δεν αποκαλύφθηκε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

16 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η DGA δεν είχε στην κατοχή της πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

17 Στις αρχές του έτους 2005, η DGA διεξήγαγε διαπραγματεύσεις με τον S. Mathys, ιδιοκτήτη πλοίου εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σχετικά με τον καταβλητέο σ' αυτόν ναύλο για την πραγματοποίηση των αναγκαίων προς εκτέλεση της εν λόγω συμβάσεως μεταφορών, το ύψος του οποίου θα κυμαινόταν ανάλογα με το αν ο S. Mathys θα δεχόταν ή όχι να αναλάβει δέσμευση έναντι της DGA διά της συνάψεως συμβάσεως-πλαισίου.

18 Την 1η Μαρτίου 2005, έπειτα από δοκιμαστική περίοδο, η DGA συνήψε ως εντολέας μια τέτοια σύμβαση-πλαίσιο με τον S. Mathys ως μεταφορέα, προκειμένου ο τελευταίος να πραγματοποιήσει τις μεταφορές οι οποίες αντιστοιχούσαν συγκεκριμένα στις δεσμεύσεις που είχε αναλάβει η DGA έναντι της Sibelco.

19 Στην ως άνω σύμβαση-πλαίσιο, ο ναύλος καθορίστηκε σε 3,37 ευρώ ανά τόνο μεταφερόμενης άμμου, περιλαμβανομένων όλων των αποζημιώσεων, υπό την επιφύλαξη μιας ρήτρας προσαρμογής σε συνάρτηση με την εξέλιξη της τιμής του καυσίμου, ενώ στην DGA οφειλόταν προμήθεια ανερχόμενη σε 4 %. Επιπροσθέτως, στην ως άνω σύμβαση-πλαίσιο αποσαφηνίστηκε ότι αυτή είχε καταρτιστεί με βάση τις ποσότητες εμπορευμάτων που είχαν δηλωθεί από τον φορτωτή, ήτοι από τη Sibelco, και ότι ο S. Mathys δεσμευόταν να διαθέτει αποκλειστικά το πλοίο του για την εκτέλεση της εν λόγω συμβάσεως-πλαισίου.

20 Αφού έθεσε τέρμα μονομερώς στην εκτέλεση της προαναφερθείσας συμβάσεως-πλαισίου, ο S. Mathys άσκησε αγωγή κατά της DGA ζητώντας την καταβολή διαφόρων ποσών, μεταξύ των οποίων και ενός ποσού μη αποτιμηθέντος καθόσον δεν είχαν καταστεί γνωστά τα αναγκαία στοιχεία στο σύνολό τους, δηλαδή, κατ' ουσίαν, δεν είχε καταστεί γνωστό το ύψος του συμφωνημένου ναύλου μεταξύ της DGA και της Sibelco, το οποίο αντιστοιχούσε στη διαφορά μεταξύ του καταβληθέντος ναύλου από τη Sibelco στην DGA και του καταβληθέντος ναύλου από την DGA στον S. Mathys, σε σχέση με τις ποσότητες άμμου που είχαν μεταφερθεί από τον τελευταίο, πλέον των ποσών των προμηθειών που ενδεχομένως κατέβαλε αχρεωστήτως ο S. Mathys στην DGA (στο εξής: αποζημίωση σχετιζόμενη με τη διαφορά ως προς τον ναύλο). Η DGA άσκησε ανταγωγή ζητώντας να υποχρεωθεί ο S. Mathys να καταβάλει αποζημίωση λόγω μη σύννομης λύσεως της εν λόγω συμβάσεως-πλαισίου.

21 Με την απόφαση του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου έγινε εν μέρει δεκτή η αγωγή του S. Mathys, χωρίς όμως να του επιδικασθεί αποζημίωση σχετιζόμενη με τη διαφορά ως προς τον ναύλο, και κρίθηκε βάσιμη επί της αρχής η ανταγωγή της DGA, ενώ διατάχθηκε η διεξαγωγή πραγματογνωμοσύνης προκειμένου να αποτιμηθεί ποσοτικά η ζημία που υπέστη η DGA λόγω της καταγγελίας της ως άνω συμβάσεως-πλαισίου από τον S. Mathys.

22 Στο πλαίσιο της εφέσεως που άσκησε κατά της ως άνω αποφάσεως, ο S. Mathys επανέλαβε το αίτημά του περί αποζημιώσεως σχετιζόμενης με τη διαφορά ως προς τον ναύλο.

23 Συναφώς, ο S. Mathys υποστήριξε, μεταξύ άλλων, ότι το άρθρο 1, στοιχείο β', της οδηγίας 96/75 συνεπάγεται ότι μόνον ο ιδιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση πλοίου εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορεί να συνάπτει σύμβαση μεταφοράς υπό την ιδιότητα του μεταφορέα. Επομένως, κατά τη γνώμη του S. Mathys, πρόσωπο άλλο από έναν τέτοιο ιδιοκτήτη ή έχοντα την εκμετάλλευση δεν μπορεί να συνάπτει τέτοια σύμβαση υπό την ιδιότητα αυτή και ένας εθνικός νόμος, εν προκειμένω ο νόμος της 26ης Ιουνίου 1967 σχετικά με το καθεστώς των απασχολούμενων σε ορισμένες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων, δεν μπορεί να έχει ως συνέπεια ότι πρόσωπο άλλο από έναν τέτοιο ιδιοκτήτη ή έχοντα την εκμετάλλευση θα διέθετε το δικαίωμα να συνάπτει σύμβαση μεταφοράς υπό την ιδιότητα του μεταφορέα.

24 Ο S. Mathys υποστήριξε, επίσης, ότι αντιβαίνει στο άρθρο 2 της οδηγίας 96/75 η πρακτική που συνίσταται, όσον αφορά πρόσωπο άλλο από τον ιδιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση πλοίου εσωτερικής ναυσιπλοΐας, στην εκ μέρους του προαναφερθέντος προσώπου σύναψη συμβάσεως μεταφοράς με έναν φορτωτή, προκειμένου στη συνέχεια το προαναφερθέν πρόσωπο να αναθέσει την εκπλήρωση των παροχών που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση της συμβάσεως αυτής στον ιδιοκτήτη ή στον έχοντα την εκμετάλλευση πλοίου εσωτερικής ναυσιπλοΐας υπό διαφορετικούς όρους και έναντι ναύλου χαμηλότερου από αυτόν που έχει καθοριστεί στην εν λόγω σύμβαση, οι οποίοι μάλιστα δεν είναι γνωστοί στον εν λόγω ιδιοκτήτη ή έχοντα την εκμετάλλευση.

25 Κατά τον S. Mathys, από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η DGA δεν πρέπει να θεωρείται μεταφορέας, αλλά πρέπει να θεωρείται ναυλομεσίτης, δηλαδή «εκναυλωτής» κατά την έννοια του άρθρου 3 του νόμου της 5ης Μαΐου 1936 για τη ναύλωση στο πλαίσιο ποτάμιων μεταφορών, οπότε η σύμβαση μεταφοράς θα πρέπει να λογίζεται ότι έχει συναφθεί απευθείας μεταξύ της Sibelco και του S. Mathys. Κατά την άποψη του S. Mathys, η DGA παράτυπα επικαλέσθηκε το ότι ενεργούσε έναντι της Sibelco υπό την ιδιότητα του μεταφορέα, με μόνο σκοπό να καταστρατηγηθούν οι δημοσίας τάξεως διατάξεις που περιορίζουν την προμήθεια την οποία δύναται να λάβει ένας ναυλομεσίτης.

26 Λαμβανομένης υπόψη της επιχειρηματολογίας που ανέπτυξε ο S. Mathys, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η λύση της διαφοράς, της οποίας έχει επιληφθεί, θα μπορούσε να εξαρτάται από τη συμβατότητα του άρθρου 3 του νόμου της 5ης Μαΐου 1936 για τη ναύλωση στο πλαίσιο ποτάμιων μεταφορών με την οδηγία 96/75.

27 Υπό τις συνθήκες αυτές, το hof van beroep te Antwerpen (Εφετείο Αμβέρσας, Βέλγιο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Είναι το άρθρο 3 του βελγικού νόμου της 5ης Μαΐου 1936 για τη ναύλωση στο πλαίσιο ποτάμιων μεταφορών συμβατό με τα άρθρα 1 και 2 της οδηγίας 96/75/ΕΚ κατά το μέτρο που ένας που δεν είναι ιδιοκτήτης ούτε έχει την εκμετάλλευση πλοίου εσωτερικής ναυσιπλοΐας συνάπτει ως μεταφορέας σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών και δεν ενεργεί ως ενδιάμεσος "εκναυλωτής" κατά την έννοια του άρθρου 3 του νόμου αυτού;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

28 Με το ερώτημά του το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, το άρθρο 1, στοιχείο β', της οδηγίας 96/75, κατά το μέτρο που ορίζει τον «μεταφορέα» ως τον ιδιοκτήτη ή έχοντα την εκμετάλλευση ενός ή περισσοτέρων πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και το άρθρο 2 της οδηγίας αυτής, κατά το μέτρο που προβλέπει ότι, στον τομέα αυτό, οι συμβάσεις συνάπτονται ελεύθερα

μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση, όπως η εφαρμοστέα στη διαφορά της κύριας δίκης, η οποία επιτρέπει σε πρόσωπο που δεν ανταποκρίνεται στον ορισμό αυτό να συνάπτει σύμβαση μεταφοράς υπό την ιδιότητα του μεταφορέα.

29 Κατ' αρχάς, από την πρώτη, την τρίτη και την πέμπτη αιτιολογική σκέψη καθώς και από το άρθρο 1, στοιχείο α', και από το άρθρο 2 της οδηγίας 96/75 προκύπτει ότι η οδηγία αυτή έχει ως κύριο σκοπό το να θέσει τέρμα σε ένα ειδικό σύστημα χρηματιστηρίου ναύλωσης το οποίο, επιβάλλοντας, αφενός, την εκ περιτροπής κατανομή των αιτήσεων μεταφοράς στους εκάστοτε διαθέσιμους λεμβούχους και, αφετέρου, τιμές μεταφοράς καθορισμένες εκ των προτέρων, περιόριζε το δικαίωμα των εν λόγω λεμβούχων να συνάπτουν σύμβαση με την πελατεία. Δεδομένου ότι το σύστημα αυτό θεωρήθηκε ότι αποτελεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη και για την ανταγωνιστικότητα της μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η εν λόγω οδηγία αποσκοπεί στην ελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς στον τομέα αυτό επιβάλλοντας, από 1ης Ιανουαρίου 2000, αφενός, ένα καθεστώς ελευθερίας των ναυλώσεων το οποίο καταργεί το σύστημα ναύλωσης εκ περιτροπής και, αφετέρου, ένα καθεστώς ελεύθερης διαμόρφωσης των τιμών μεταφοράς το οποίο εξαλείφει κάθε σύστημα εκ των προτέρων καθορισμού υποχρεωτικών τιμών μεταφοράς.

30 Το άρθρο 2 της οδηγίας 96/75 θεσπίζει τον βασικό κανόνα της οδηγίας αυτής, σύμφωνα με τον οποίο, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, «οι συμβάσεις συνάπτονται ελεύθερα μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και η διαπραγμάτευση των τιμών πραγματοποιείται ελεύθερα». Διαπιστώνεται ότι από το γράμμα της διατάξεως αυτής ουδόλως συνάγεται ότι ο κύκλος των μερών εκείνων τα οποία δικαιούνται να συνάπτουν τέτοιες συμβάσεις περιορίζεται μόνον στα πρόσωπα που ανταποκρίνονται στον ορισμό του «μεταφορέα» κατά το άρθρο 1, στοιχείο β', της εν λόγω οδηγίας. Το εν λόγω άρθρο 2 της οδηγίας 96/75, κάνοντας λόγο για «[τα] ενδιαφερόμεν[α] μέρ[η]», χωρίς να παραθέσει ορισμό τους, δεν αποκλείει το ενδεχόμενο ότι ένα πρόσωπο το οποίο δεν έχει την ιδιότητα του «μεταφορέα», κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 1, στοιχείο β', θα μπορούσε να συνάψει σύμβαση μεταφοράς στον τομέα αυτό.

31 Όσον αφορά το άρθρο 1, στοιχείο β', της οδηγίας 96/75, το οποίο ορίζει τον «μεταφορέα» για τους σκοπούς της οδηγίας αυτής ως τον «ιδιοκτήτη[…] ή έχ[οντα] την εκμετάλλευση ενός ή περισσοτέρων πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας», πρέπει να επισημανθεί ότι από το γράμμα της διατάξεως αυτής ουδόλως προκύπτει ότι ένα πρόσωπο θα πρέπει να έχει την ιδιότητα του «μεταφορέα», κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως, προκειμένου να μπορεί να συνάπτει σύμβαση μεταφοράς στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων.

32 Επιπλέον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η οδηγία 96/75 κάνει χρήση του όρου «μεταφορέας» μόνο στα άρθρα της 3 και 6 που έχουν σχέση με τη μεταβατική περίοδο η οποία προβλέφθηκε κατά παρέκκλιση από την καθιερούμενη στο άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας αρχή και η οποία έλαβε τέλος την 1η Ιανουαρίου 2000. Επομένως, ο ορισμός που περιλαμβάνεται στο άρθρο 1, στοιχείο β', της εν λόγω οδηγίας κατέστη άνευ νομικής ισχύος από την ημερομηνία αυτή και δεν μπορεί να έχει οιαδήποτε κρίσιμη κανονιστική ισχύ εντός πλαισίου όπως αυτό της υποθέσεως της κύριας δίκης.

33 Συνεπώς, η οδηγία 96/75 περιορίζεται ειδικώς στο να απαγορεύσει τα δύο χαρακτηριστικά στοιχεία της λειτουργίας των χρηματιστηρίων ναύλωσης εκ περιτροπής, ήτοι το σύστημα κατανομής ανάλογα με τη σειρά κατά την οποία τα πλοία καθίστανται διαθέσιμα και εκείνο των εκ των προτέρων καθορισμένων τιμών. Επομένως, η εν λόγω οδηγία δεν αποσκοπεί στην εν γένει ρύθμιση του ζητήματος των συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.

34 Κατά συνέπεια, αφού διαπιστώθηκε ότι η οδηγία 96/75 ουδόλως περιέχει μνεία περί συμμετοχής ενός μέρους υπό την ιδιότητα του «ναυλομεσίτη» ή του «εκναυλωτή» σε συμβάσεις στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων, επισημαίνεται ότι η οδηγία αυτή ουδόλως διέπει την κατά τα ανωτέρω συμμετοχή των ναυλομεσιτών ή εκείνη των προσώπων τα οποία, χωρίς να διαθέτουν, αυτά καθαυτά, τα κατάλληλα μέσα για την άσκηση δραστηριότητας μεταφοράς μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, αναλαμβάνουν, παρά ταύτα, προσωπικώς τη δέσμευση να εκτελέσουν μια

τέτοια μεταφορά σχεδιάζοντας να προσφύγουν στη χρήση των υπηρεσιών ενός λεμβούχου. Επομένως, ο χαρακτηρισμός, κατά το εθνικό δίκαιο, ενός συμβαλλόμενου σε τέτοιες συμβάσεις μέρους ως «ναυλομεσίτη» ή ως «εκναυλωτή» δεν έχει απολύτως καμία σχέση με την ερμηνεία της εν λόγω οδηγίας.

35 Ως εκ τούτου, από τις σχετικές αιτιολογικές σκέψεις και διατάξεις της οδηγίας 96/75 προκύπτει ότι η τελευταία αυτή οδηγία δεν διέπει και, επομένως, είναι απολύτως ουδέτερη ως προς το σύνολο των στοιχείων τα οποία αφορά το προδικαστικό ερώτημα, δηλαδή ως προς το ζήτημα αν κάποιος θα πρέπει να διαθέτει πλοίο προκειμένου να μπορεί να συνάπτει νομίμως σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών υπό την ιδιότητα του μεταφορέα.

36 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, το άρθρο 1, στοιχείο β′, της οδηγίας 96/75, κατά το μέτρο που ορίζει τον «μεταφορέα» ως τον ιδιοκτήτη ή έχοντα την εκμετάλλευση ενός ή περισσοτέρων πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και το άρθρο 2 της οδηγίας αυτής, κατά το μέτρο που προβλέπει ότι, στον τομέα αυτό, οι συμβάσεις συνάπτονται ελεύθερα μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δεν αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση, όπως η εφαρμοστέα στη διαφορά της κύριας δίκης, η οποία επιτρέπει σε πρόσωπο που δεν ανταποκρίνεται στον ορισμό αυτό να συνάπτει σύμβαση μεταφοράς υπό την ιδιότητα του μεταφορέα.

Επί των δικαστικών εξόδων

37 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφαίνεται:

Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, το άρθρο 1, στοιχείο β′, της οδηγίας 96/75/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 1996, σχετικά με τους όρους ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα, κατά το μέτρο που ορίζει τον «μεταφορέα» ως τον ιδιοκτήτη ή έχοντα την εκμετάλλευση ενός ή περισσοτέρων πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και το άρθρο 2 της οδηγίας αυτής, κατά το μέτρο που προβλέπει ότι, στον τομέα αυτό, οι συμβάσεις συνάπτονται ελεύθερα μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δεν αντιτίθενται σε εθνική ρύθμιση, όπως η εφαρμοστέα στη διαφορά της κύριας δίκης, η οποία επιτρέπει σε πρόσωπο που δεν ανταποκρίνεται στον ορισμό αυτό να συνάπτει σύμβαση μεταφοράς υπό την ιδιότητα του μεταφορέα.

(υπογραφές)