Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 12 de octubre de 2016*

«Procedimiento prejudicial — Directiva 96/75/CE — Sistemas de fletamento y de fijación de precios en el sector de los transportes de mercancías por vía navegable — Alcance — Artículo 1, letra b) — Concepto de "transportista" — Artículo 2 — Libertad de celebración de los contratos y de negociación de los precios»

En el asunto C-92/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el hof van beroep te Antwerpen (Tribunal de Apelación de Amberes, Bélgica), mediante resolución de 15 de diciembre de 2014, recibida en el Tribunal de Justicia el 25 de febrero de 2015, en el procedimiento entre

Sven Mathys

y

De Grave Antverpia NV,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. M. Vilaras, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský y D. Šváby (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de De Grave Antverpia NV, por el Sr. T. Kegels, advocaat;

— en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. L. Nicolae y el Sr. F. Wilman, en calidad de agentes;

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

dicta la siguiente

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 1, letra b), y del artículo 2 de la Directiva 96/75/CE del Consejo, de 19 de noviembre de 1996, relativa a los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad (DO 1996, L 304, p. 12).

2 Esa petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre el Sr. Sven Mathys y De Grave Antverpia NV (en lo sucesivo, «DGA») acerca de la validez y la ejecución de un contrato por el que DGA encargó al Sr. Mathys el transporte de arena en barco de navegación interior entre dos puntos determinados del territorio belga, entre el 1 de marzo de 2005 y el 31 de diciembre de 2006.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 Los considerandos primero, tercero y quinto de la Directiva 96/75 están así redactados:

«Considerando que los crecientes problemas de saturación de los ejes viales y ferroviarios, seguridad de los transportes, medio ambiente, ahorro energético y calidad de vida del ciudadano requieren, en interés público, un mayor desarrollo y un mayor aprovechamiento de las posibilidades que ofrece el transporte por vía navegable, en particular aumentando su competitividad;

[...]

Considerando que el buen funcionamiento del mercado interior, requiere, en el sector de los transportes de mercancías por vía navegable, una adaptación de la organización de los sistemas de fletamento por turnos hacia una mayor flexibilidad comercial a fin de lograr un régimen de libertad de fletamento y de fijación de los precios de transporte;

[...]

Considerando que, respetando el principio de subsidiariedad, resulta al mismo tiempo necesario y suficiente fijar, a escala comunitaria, un calendario uniforme para la liberalización progresiva del mercado, dejando a los Estados miembros la responsabilidad de llevar a cabo dicha liberalización.»

4 Conforme a la definición enunciada en el artículo 1, letra a), de la Directiva 96/75, un «sistema de fletamento por turnos» consiste en repartir por turnos entre los patrones de barcos las solicitudes de transporte en una bolsa de fletamento, con precios previamente fijados.

5 A tenor del artículo 1, letra b), de esta Directiva, se entenderá por «transportista» el propietario o explotador de uno o más barcos de navegación interior.

6 El artículo 2 de dicha Directiva dispone:

«En el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad, los contratos se celebrarán libremente entre las partes interesadas y los precios se negociarán libremente.»

7 Los artículos 3 a 6 de la Directiva 96/75 regulan un régimen transitorio, que terminó el 1 de enero de 2000. Al margen de la definición del concepto de «sistema de fletamento por turnos» enunciada en el artículo 1, letra a), de la misma Directiva, el término «transportista» se utiliza exclusivamente en las disposiciones relativas a ese régimen, más precisamente en el artículo 3, segundo guion, y en el artículo 6, guiones primero y segundo, de esta Directiva.

8 Además, los artículos 7 y 8 de la referida Directiva prevén y organizan un mecanismo por el que, en caso de perturbación grave del mercado de los transportes fluviales, la Comisión Europea puede tomar las medidas adecuadas, especialmente medidas destinadas a impedir un nuevo aumento de la oferta de capacidad de transporte en el mercado de que se trate, sin perjuicio del Reglamento (CEE) n.º 1101/89 del Consejo, de 27 de abril 1989, relativo al saneamiento estructural de la navegación interior (DO 1989, L 116, p. 25), vigente en ese momento, que se proponía luchar contra las sobrecapacidades estructurales observadas en algunas partes de ese mercado mediante el desguace de barcos.

9 Por último, los artículos 9 a 11 de la Directiva 96/75 precisan, respectivamente, las formas de transposición de sus disposiciones, la fecha de su entrada en vigor y que sus destinatarios son los Estados miembros.

Derecho belga

10 La normativa nacional aplicable al litigio principal está integrada en esencia por la wet op de binnenbevrachting (Ley de fletamento fluvial), de 5 de mayo de 1936 (*Belgisch Staatsblad*, 10 de junio de 1936, p. 4190), y por la wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (Ley del estatuto de los auxiliares de transporte de mercancías), de 26 de junio de 1967 (*Belgisch Staatsblad*, 27 de septiembre de 1967, p. 10121).

11 De la resolución de remisión resulta que la Ley de fletamento fluvial de 5 de mayo de 1936 dispone en su artículo 1 que todo convenio que tenga por objeto la utilización de un barco de navegación interior para el transporte o almacenamiento de mercancías se regirá por lo dispuesto en esa Ley, salvo pacto en contrario.

12 A tenor del artículo 3 de la misma Ley, a efectos de su aplicación se entenderá por «fletador», la persona que actúa como intermediaria en la celebración de un contrato de fletamento (en lo sucesivo, también, «corredor de fletamento»), por «cargador», quien carga el barco en el puerto de embarque, y por «patrón», el patrón propietario del barco o el contramaestre mandatario del propietario.

13 De la Ley de fletamento fluvial de 5 de mayo de 1936 resulta que el patrón debe pagar la comisión del corredor de fletamento una vez que, finalizado el cargamento, se somete a su firma el conocimiento, con independencia del flete que le será pagado efectivamente al término del transporte. En aplicación de esa misma Ley, la comisión no puede exceder del 10 % del flete, so pena de pérdida del derecho a comisión del corredor de fletamento.

14 Por otro lado, también resulta de la resolución de remisión que, en el asunto principal, se ha invocado la Ley del estatuto de los auxiliares de transporte de mercancías de 26 de junio de 1967. Conforme al artículo 1, apartados 1 y 2, de esa Ley, se considera «comisionista de transporte» a toda persona que, a cambio de remuneración, se obliga a llevar a cabo un transporte de mercancías y lo hace ejecutar en su propio nombre por un tercero, y «corredor de transporte» a toda persona que, a cambio de remuneración, pone en relación a dos o más personas con vistas a la conclusión entre ellas de un contrato de transporte de mercancías, y que en su caso sólo interviene en la conclusión de ese contrato en calidad de representante de sus mandantes.

Litigio principal y cuestión prejudicial

15 El 1 de diciembre de 2004, DGA, calificada de «transportista», concluyó un contrato de transporte con SCR Sibelco NV (en lo sucesivo, «Sibelco»), en calidad de ordenante, por el que DGA se obligó a transportar arena por vía navegable entre dos puntos determinados del territorio belga durante el período comprendido entre el 1 de diciembre de 2004 y el 31 de diciembre de 2006. El flete, esto es, el precio del transporte pactado, no fue revelado al tribunal remitente.

16 De la resolución de remisión resulta que DGA no poseía un barco de navegación interior.

17 A comienzos de 2005, DGA negoció con el Sr. Mathys, propietario de un barco de navegación interior, el flete que habría de pagarse a este último por la realización de los transportes que debían realizarse para ejecutar ese contrato, que variaría según que el Sr. Mathys aceptara o no obligarse mediante un contrato marco con DGA.

18 El 1 de marzo de 2005, tras un período de prueba, DGA concluyó en calidad de ordenante ese contrato marco con el Sr. Mathys, como transportista, para que éste realizara los transportes correspondientes a los compromisos contraídos por DGA con Sibelco.

19 En dicho contrato, el flete se fijaba en 3,37 euros por tonelada de arena transportada, incluidos todos los gastos, sin perjuicio de una cláusula de ajuste en función de la evolución del precio del combustible, mientras que se debía pagar a DGA una comisión del 4 %. Se precisaba, además, en ese contrato marco que ésta se fijaba sobre la base de las cantidades de mercancía declaradas por el cargador, que era Sibelco, y que el Sr. Mathys se obligaba a destinar su barco exclusivamente a la ejecución del contrato marco referido.

20 Tras haber puesto fin unilateralmente a la ejecución del mencionado contrato marco, el Sr. Mathys demandó judicialmente a DGA para el pago de diversas cantidades, entre ellas una cantidad, no liquidada por no conocer todos los datos necesarios, entre ellos, principalmente, el importe del flete pactado entre DGA y Sibelco, correspondiente a la diferencia entre el flete pagado por Sibelco a DGA y el flete pagado por DGA al Sr. Mathys, en relación con las cantidades de arena transportadas por este último, más las comisiones indebidamente pagadas en su caso por éste a DGA (en lo sucesivo, «compensación por la diferencia de flete»). DGA solicitó a su vez en reconvención que se condenara al Sr. Mathys al pago de una indemnización por la resolución indebida de ese contrato marco.

21 La sentencia dictada en primera instancia estimó parcialmente la demanda del Sr. Mathys, pero no le concedió una compensación por la diferencia de flete, y declaró fundada en su principio la demanda reconvencional de DGA, de modo que acordó un peritaje para determinar el perjuicio sufrido por esta última a causa de la resolución por el Sr. Mathys del contrato marco referido.

22 En su recurso de apelación interpuesto contra esa sentencia, el Sr. Mathys reiteró su pretensión de compensación por la diferencia de flete.

23 Afirmó en particular, en ese sentido, que el artículo 1, letra b), de la Directiva 96/75 implica que únicamente el propietario o el explotador de un barco de navegación interior puede celebrar un contrato de transporte en calidad de transportista. Por tanto, una persona que no sea propietario o explotador de un barco no puede concluir en esa calidad un contrato de ese tipo y una ley nacional, en este caso la Ley del estatuto de los auxiliares de transporte de mercancías de 26 de junio de 1967, no puede habilitar a una persona distinta del propietario o explotador de un barco para concluir un contrato de transporte en calidad de transportista.

24 Mantuvo también que la práctica consistente en que una persona distinta del propietario o del explotador de un barco de navegación interior concluya un contrato de transporte con un cargador, para hacer cumplir después las prestaciones necesarias para la ejecución de ese contrato por el

propietario o el explotador de un barco de navegación interior en condiciones diferentes y por un flete inferior al estipulado en ese contrato, desconocidos además por ese propietario o explotador, es contraria al artículo 2 de la Directiva 96/75.

25 Según el Sr. Mathys, de ello se sigue que DGA no debe ser considerada como transportista sino como corredor de fletamento, es decir, «fletador» en el sentido del artículo 3 de la Ley de fletamento fluvial de 5 de mayo de 1936, por lo que se debe presumir que se concluyó directamente un contrato de transporte entre Sibelco y el Sr. Mathys. A su juicio, DGA simuló indebidamente obrar en calidad de transportista en relación con Sibelco con el único fin de eludir las disposiciones de orden público que limitan la comisión que puede percibir un corredor de fletamento.

26 A la vista de la argumentación expuesta por el Sr. Mathys, el tribunal remitente considera que la solución del litigio del que conoce puede depender de la compatibilidad del artículo 3 de la Ley de fletamento fluvial de 5 de mayo de 1936 con la Directiva 96/75.

27 En estas circunstancias el hof van beroep te Antwerpen (Tribunal de Apelación de Amberes, Bélgica) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Es compatible el artículo 3 de la Ley belga de fletamento fluvial de 5 de mayo de 1936 con los artículos 1 y 2 de la Directiva 96/75/CE, en cuanto quien no sea propietario ni explotador de un barco de navegación interior celebre un contrato de transporte de mercancías por vía navegable en calidad de transportista, y no actúe como “fletador” intermediario en el sentido del artículo 3 de la Ley de fletamento fluvial?»

Sobre la cuestión prejudicial

28 Mediante su cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta en esencia si, en el ámbito de las actividades de transporte de mercancías por vía navegable, el artículo 1, letra b), de la Directiva 96/75, que define a un «transportista» como el propietario o explotador de uno o más barcos de navegación interior, y el artículo 2 de la misma Directiva, que establece que en ese sector los contratos se celebrarán libremente entre las partes interesadas, deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional como la aplicable en el litigio principal, que permite que una persona que no responde a esa definición concluya un contrato de transporte en calidad de transportista.

29 De los considerandos primero, tercero y quinto y del artículo 1, letra a), y el artículo 2 de la Directiva 96/75 se deduce que ésta tiene por objeto principal poner fin a un sistema específico de bolsa de fletamento que, al imponer un turno entre los patrones de barco, y precios de transporte previamente fijados, limitaba el derecho de éstos a concluir un contrato con los clientes. Dado que se considera que ese sistema es un freno para el desarrollo y la competitividad del transporte de mercancías por vía navegable en la Unión Europea, esa Directiva pretende liberalizar el mercado interior en ese sector, imponiendo, a partir del 1 de enero de 2000, un régimen de libertad de fletamento que suprime el sistema de fletamento por turnos y un régimen de libertad de fijación de precios que elimina cualquier sistema de fijación previa de precios de transporte obligatorios.

30 De esa forma, el artículo 2 de la Directiva 96/75 establece la regla de principio de ésta, según la cual, en el sector de los transportes de mercancías por vía navegable «los contratos se celebrarán libremente entre las partes interesadas y los precios se negociarán libremente». Pues bien, es preciso observar que la redacción de esa disposición no limita en modo alguno el círculo de las partes habilitadas para concluir esos contratos únicamente a las personas que respondan a la definición de «transportista» enunciada en el artículo 1, letra b), de esa Directiva. Al emplear los términos «las partes interesadas» sin ulterior definición, ese artículo 2 no excluye que una persona que no tenga la condición de «transportista», en el sentido del artículo 1, letra b), pueda concluir un contrato de transporte en ese sector.

31 Debe señalarse que la redacción del artículo 1, letra b), de la Directiva 96/75, que define el concepto de «transportista», a efectos de esa Directiva, como «un propietario o explotador de uno o más barcos de navegación interior», no expresa en modo alguno que sea necesario tener la condición de «transportista», a la que se refiere esa disposición, para poder concluir un contrato de transporte en el sector de los transportes de mercancías por vía navegable.

32 Además, hay que constatar que la Directiva 96/75 sólo emplea el término «transportista» en sus artículos 3 y 6, relacionados con el período transitorio de excepción al principio enunciado en el artículo 2 de la misma Directiva, que finalizó el 1 de enero de 2000. Por tanto, la definición enunciada en el artículo 1, letra b), de dicha Directiva perdió alcance jurídico a partir de esa fecha y no puede tener valor normativo alguno pertinente en un contexto como el del asunto principal.

33 De ello se sigue que la Directiva 96/75 se limita específicamente a prohibir los dos aspectos característicos del funcionamiento de las bolsas de fletamento por turnos, que son el sistema de reparto según el orden en el que los barcos están disponibles y el de los precios fijados previamente. En consecuencia, no tiene por objeto regular de manera general los contratos de transporte de mercancías por vía navegable.

34 Por consiguiente, una vez constatado que la Directiva 96/75 no menciona en modo alguno la intervención de una parte en calidad de «corredor de fletamento» o de «fletador» en contratos de transporte de mercancías por vía navegable, debe observarse que la misma Directiva no regula de ninguna manera la intervención de los corredores de fletamento o la de personas que, sin poseer ellas mismas los medios propios para ejercer una actividad de transporte por vía navegable, se obliguen personalmente, no obstante, a ejecutar ese transporte recurriendo a los servicios de un patrón de barco. La calificación en el Derecho nacional de una parte en esos contratos como «corredor de fletamento» o «fletador» es ajena, por tanto, a la interpretación de esa Directiva.

35 Así pues, de los considerandos y las disposiciones pertinentes de la Directiva 96/75 resulta que ésta no regula, y por tanto es plenamente neutra en cuanto al conjunto de los aspectos a los que se refiere la cuestión prejudicial, a saber, si es necesario disponer de un barco para poder celebrar lícitamente un contrato de transporte de mercancías por vía navegable en calidad de transportista.

36 Por todas las consideraciones precedentes, se ha de responder a la cuestión planteada que, en el ámbito de las actividades de transporte de mercancías por vía navegable, el artículo 1, letra b), de la Directiva 96/75, que define a un «transportista» como un propietario o explotador de uno o más barcos de navegación interior, y el artículo 2 de la misma Directiva, que establece que en ese sector los contratos se celebrarán libremente entre las partes interesadas, deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a una normativa nacional como la aplicable en el litigio principal, que permite que una persona que no responde a esa definición celebre un contrato de transporte en calidad de transportista.

Costas

37 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 Octava) declara:

En el ámbito de las actividades de transporte de mercancías por vía navegable, el artículo 1, letra b), de la Directiva 96/75/CE del Consejo, de 19 de noviembre de 1996, relativa a los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e

internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad, que define a un «transportista» como un propietario o explotador de uno o más barcos de navegación interior, y el artículo 2 de la misma Directiva, que establece que en ese sector los contratos se celebrarán libremente entre las partes interesadas, deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a una normativa nacional como la aplicable en el litigio principal, que permite que una persona que no responde a esa definición celebre un contrato de transporte en calidad de transportista.

Firmas