Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

12 de outubro de 2016*

«Reenvio prejudicial — Diretiva 96/75/CE — Modalidades de fretamento e de determinação dos preços no setor dos transportes de mercadorias por via navegável — Alcance — Artigo 1.º, alínea b) — Conceito de 'transportador' — Artigo 2.º — Liberdade de celebração dos contratos e de negociação dos preços»

No processo C-92/15,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo hof van beroep te Antwerpen (Tribunal de Segunda Instância de Antuérpia, Bélgica), por decisão de 15 de dezembro de 2014, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 25 de fevereiro de 2015, no processo

**Sven Mathys**

contra

**De Grave Antverpia NV,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

composto por: M. Vilaras, presidente de secção, J. Malenovský e D. Šváby (relator), juízes,

advogado-geral: M. Bobek,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da De Grave Antverpia NV, por T. Kegels, advocaat,

— em representação da Comissão Europeia, por L. Nicolae e F. Wilman, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

* Língua do processo: neerlandês.

## Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 1.º, alínea b), e do artigo 2.º da Diretiva 96/75/CE do Conselho, de 19 de novembro de 1996, relativa às regras de fretamento e de determinação dos preços no setor dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade (JO 1996, L 304, p. 12).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe Sven Mathys à De Grave Antverpia NV (a seguir «DGA») a respeito da validade e da execução de um contrato mediante o qual a DGA confiou a S. Mathys o transporte de areia por embarcação de navegação interior entre dois pontos determinados do território belga, entre 1 de março de 2005 e 31 de dezembro de 2006.

### Quadro jurídico

*Direito da União*

3 O primeiro, terceiro e quinto considerandos da Diretiva 96/75 têm a seguinte redação:

«Considerando que o aumento dos problemas de saturação dos eixos rodoviários e ferroviários, de segurança dos transportes, de ambiente, de poupança de energia e de qualidade de vida do cidadão exigem, no interesse público, um maior desenvolvimento e uma melhor exploração das potencialidades do transporte por via navegável através da melhoria, nomeadamente, da sua competitividade;

[…]

Considerando que o bom funcionamento do mercado interno exige que se proceda a uma adaptação da organização dos sistemas de fretamento por rotação no setor dos transportes de mercadorias por via navegável, tendo em vista uma maior flexibilidade comercial a fim de se obter um regime de livre fretamento e determinação dos preços de transporte;

[…]

Considerando que, na observância do princípio da subsidiariedade, é necessário e suficiente estabelecer a nível comunitário um calendário uniforme para a liberalização progressiva do mercado, deixando aos Estados-Membros a responsabilidade da execução dessa liberalização».

4 Em conformidade com o disposto no artigo 1.º, alínea a), da Diretiva 96/75, um «[s]istema de fretamento por rotação» consiste essencialmente na repartição dos pedidos de transporte dos clientes entre os operadores, rotativamente e a preços fixados previamente, no âmbito de uma bolsa.

5 Nos termos do artigo 1.º, alínea b), dessa diretiva, deve entender-se por «transportador» um proprietário ou explorador de uma ou mais embarcações de navegação interior.

6 O artigo 2.º da referida diretiva dispõe:

«No setor dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade, os contratos são livremente celebrados entre as partes envolvidas e os preços livremente negociados.»

7 Os artigos 3.° a 6.° da Diretiva 96/75 estabelecem um regime transitório, cuja vigência terminou em 1 de janeiro de 2000. Com exceção da definição do conceito de «sistema de fretamento por rotação» constante do artigo 1.º, alínea a), desta diretiva, o termo «transportador» é exclusivamente utilizado nas disposições relativas a esse regime, concretamente no artigo 3.º, segundo travessão, e no artigo 6.º, primeiro e segundo travessões, da referida diretiva.

8 Além disso, os artigos 7.° e 8.° da mesma diretiva preveem e organizam um mecanismo pelo qual, em caso de perturbação grave do mercado de transporte de mercadorias por via navegável, a Comissão Europeia pode adotar as medidas adequadas, nomeadamente medidas com vista a impedir um novo aumento da capacidade de transporte no mercado, independentemente do Regulamento (CEE) n.º 1101/89 do Conselho, de 27 de abril de 1989, relativo ao saneamento estrutural da navegação interior (JO 1989, L 116, p. 25), em vigor à época, que visava lutar contra o excesso de capacidades estruturais verificadas em certas parcelas desse mercado através da destruição de barcos.

9 Por último, os artigos 9.° a 11.° da Diretiva 96/75 precisam, respetivamente, as modalidades de transposição dessas disposições, a data da sua entrada em vigor e o facto de os Estados-Membros serem os seus destinatários.

*Direito belga*

10 A regulamentação nacional aplicável ao litígio em causa no processo principal é essencialmente constituída, por um lado, pela wet op de binnenbevrachting (Lei sobre o transporte em águas interiores), de 5 de maio de 1936 (*Belgisch Staatsblad*, 10 de junho de 1936, p. 4190), e, por outro, pela wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (Lei relativa ao estatuto dos auxiliares de transporte de mercadorias), de 26 de junho de 1967 (*Belgisch Staatsblad*, 27 de setembro de 1967, p. 10121).

11 Resulta da decisão de reenvio que a Lei de 5 de maio de 1936 sobre o transporte em águas interiores dispõe, no seu artigo 1.º, que a mesma é aplicável, salvo disposição em contrário, a todos os contratos que têm por objeto a utilização de uma embarcação de navegação interior para o transporte ou o armazenamento de bens.

12 Nos termos do artigo 3.º do referido diploma, para efeitos da sua aplicação, deve entender-se, designadamente, por «afretador» aquele que intervém como intermediário na celebração de um contrato de fretamento (a seguir, também, «intermediário no fretamento»), por «expedidor» aquele que carrega a embarcação no porto de embarque e por «comandante da embarcação» o proprietário da embarcação, ou o contramestre empregado do proprietário.

13 Decorre da Lei de 5 de maio de 1936 sobre o transporte em águas interiores que a comissão do intermediário no fretamento é devida pelo comandante da embarcação a partir do momento em que, concluído o carregamento, o conhecimento de carga é apresentado para sua assinatura, independentemente do frete que lhe será efetivamente pago no termo do transporte. Por aplicação do mesmo diploma, esta comissão não pode exceder 10% do frete, sob pena de o intermediário no fretamento perder o direito a ela.

14 Por outro lado, resulta também da decisão de reenvio que a Lei de 26 de junho de 1967 relativa ao estatuto dos auxiliares de transporte de mercadorias foi invocada no âmbito do processo principal. Em conformidade com disposto no artigo 1.º, n.ºs 1 e 2, desse diploma, considera-se, por um lado, «transitário» quem, mediante remuneração, se obriga a efetuar um transporte de mercadorias e o realiza em seu nome através de terceiros e, por outro, «intermediário transportador» quem, mediante remuneração, promove uma relação entre duas ou mais pessoas com vista à celebração de um contrato de transporte de mercadorias, intervindo eventualmente na celebração desse contrato apenas na qualidade de representante.

**Litígio no processo principal e questão prejudicial**

15 Em 1 de dezembro de 2004, a DGA, qualificada de «transportadora», celebrou um contrato de transporte com a SCR Sibelco NV (a seguir «Sibelco»), na qualidade de comitente, pelo qual a DGA se obrigava a transportar areia por via navegável entre dois pontos determinados do território belga no período compreendido entre 1 de dezembro de 2004 e 31 de dezembro de 2006. O frete acordado, ou seja, o preço do transporte, não foi divulgado no órgão jurisdicional de reenvio.

16 Resulta da decisão de reenvio que a DGA não possuía embarcações de navegação interior.

17 No início de 2005, a DGA negociou com S. Mathys, proprietário de uma embarcação de navegação interior, o frete a pagar a este último pela realização dos transportes com vista ao cumprimento do referido contrato, frete que variaria consoante S. Mathys aceitasse ou não associar-se à DGA por meio de uma convenção-quadro.

18 Em 1 de março de 2005, após um período experimental, a DGA celebrou, na qualidade de comitente, essa convenção-quadro com S. Mathys, na qualidade de transportador, com vista à realização por este último dos transportes que, concretamente, correspondiam aos compromissos assumidos pela DGA perante a Sibelco.

19 O respetivo frete foi fixado em 3,37 euros por tonelada de areia transportada, incluindo todos os suplementos, sob reserva de uma cláusula de ajustamento em função da evolução do preço do combustível, sendo devida uma comissão de 4% à DGA. A referida convenção-quadro precisava ainda que a mesma era celebrada com base nas quantidades de mercadorias declaradas pelo expedidor, a saber, a Sibelco, e que S. Mathys se comprometia a afetar em exclusivo a sua embarcação à execução da referida convenção-quadro.

20 Após ter posto termo unilateralmente à referida convenção-quadro, S. Mathys demandou judicialmente a DGA, exigindo o pagamento de diversas quantias, entre as quais uma quantia não apurada por falta de conhecimento de todos os dados necessários, a saber, essencialmente, o montante do frete acordado entre a DGA e a Sibelco, correspondente à diferença entre o valor do frete pago pela Sibelco à DGA e o valor do frete pago pela DGA a S. Mathys, relativamente às quantidades de areia transportada por este último, além das comissões eventualmente pagas indevidamente por ele à DGA (a seguir «compensação relativa à diferença do frete»). Por seu turno, a DGA demandou reconvencionalmente S. Mathys, pedindo a sua condenação no pagamento de uma indemnização por rescisão irregular daquela convenção-quadro.

21 A decisão do tribunal de primeira instância deu parcialmente provimento ao pedido de S. Mathys, mas não lhe concedeu uma indemnização relativa à diferença do frete, e julgou em princípio procedente o pedido reconvencional da DGA, ordenando uma perícia com vista a quantificar os prejuízos sofridos por esta última em razão da rescisão da referida convenção-quadro por S. Mathys.

22 No âmbito do recurso interposto dessa decisão, S. Mathys reiterou o seu pedido de indemnização relativa à diferença do frete.

23 A este respeito, alegou, designadamente, que o artigo 1.º, alínea b), da Diretiva 96/75 implica que apenas o proprietário ou o explorador de uma embarcação de navegação interior pode celebrar um contrato de transporte na qualidade de transportador. Por conseguinte, outra pessoa que não seja o proprietário ou explorador não pode celebrar esse contrato nessa qualidade e uma lei nacional, neste caso a Lei de 26 de junho de 1967 relativa ao estatuto dos auxiliares de transporte de mercadorias, não poderia habilitar outra pessoa diferente desse proprietário ou explorador a celebrar um contrato de transporte na qualidade de transportador.

24 Sustentou igualmente que é contrária ao artigo 2.º da Diretiva 96/75 a prática que consiste em uma pessoa diferente do proprietário ou do explorador de uma embarcação de navegação interior celebrar um contrato de transporte com um expedidor e, em seguida, mandar efetuar as prestações necessárias à execução desse contrato pelo proprietário ou o explorador de uma embarcação de navegação interior em condições diferentes e por um frete inferior ao estipulado no referido contrato, e, além disso, desconhecidas desse proprietário ou explorador.

25 Segundo S. Mathys, daí resulta que a DGA não deve ser considerada como transportador, mas como intermediário de fretamento, isto é, «afretador» na aceção do artigo 3.º da Lei de 5 de maio de 1936 sobre o transporte em águas interiores, pelo que se deve considerar que foi celebrado um contrato de transporte diretamente entre ele e a Sibelco. A DGA arrogou-se, irregularmente, a qualidade de transportador com o único objetivo de contornar as disposições de ordem pública que limitam a comissão que um intermediário no fretamento pode obter.

26 Atendendo à argumentação desenvolvida por S. Mathys, o órgão jurisdicional de reenvio considera que a solução do litígio que lhe foi submetido poderá eventualmente depender da compatibilidade do artigo 3.º da Lei de 5 de maio de 1936 sobre o transporte em águas interiores com a Diretiva 96/75.

27 Nestas condições, o hof van beroep te Antwerpen (Tribunal de Segunda Instância de Antuérpia, Bélgica) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«[É o] artigo 3.º da Lei belga de 5 de maio de 1936 sobre o transporte em águas interiores […] compatível com os artigos 1.° e 2.° da Diretiva 96/75/CE na medida em que uma pessoa que não é proprietário nem [explorador] de uma embarcação [de] navegação interior celebra um contrato de transporte de bens [por via navegável] enquanto transportadora e não intervém no contrato como intermediário 'afretador', na aceção do artigo 3.º da [Lei sobre o transporte em águas interiores]?»

## Quanto à questão prejudicial

28 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se, no âmbito das atividades de transporte de mercadorias por via navegável, o artigo 1.º, alínea b), da Diretiva 96/75, que define «transportador» como um proprietário ou explorador de uma ou mais embarcações de navegação interior, e o artigo 2.º desta diretiva, que enuncia que neste setor os contratos são livremente celebrados entre as partes envolvidas, devem ser interpretados no sentido de que se opõem a uma regulamentação nacional, como a que está em causa no processo principal, que permite a uma pessoa que não se enquadra naquela definição celebrar um contrato de transporte na qualidade de transportador.

29 Antes de mais, resulta do primeiro, terceiro e quinto considerandos, bem como do artigo 1.º, alínea a), e do artigo 2.º da Diretiva 96/75, que esta última tem por objetivo principal pôr fim a um sistema específico de bolsa de fretamento que, impondo uma rotação entre os bateleiros e preços de transporte previamente fixados, limitava o direito daqueles de celebrarem um contrato com a clientela. Uma vez que este sistema foi considerado um travão ao desenvolvimento e à competitividade do transporte de mercadorias por via navegável na União Europeia, a referida diretiva visa liberalizar o mercado interno neste setor, impondo, a partir de 1 de janeiro de 2000, por um lado, um regime de livre fretamento, que suprime o sistema de fretamento por rotação, e, por outro, um regime de livre formação dos preços de transporte, que elimina qualquer sistema de fixação prévia de preços de transporte obrigatórios.

30 Assim, o artigo 2.º da Diretiva 96/75 enuncia o princípio desta diretiva segundo o qual, no âmbito das atividades de transporte de mercadorias por via navegável, «os contratos são livremente celebrados entre as partes envolvidas e os preços livremente negociados». Ora, há que reconhecer que a redação

desta disposição não limita de maneira nenhuma o círculo das partes habilitadas a celebrar tais contratos apenas às pessoas que correspondem à definição de «transportador» prevista no artigo 1.º, alínea b), da referida diretiva. Ao utilizar os termos «as partes envolvidas» sem contudo as definir, o referido artigo 2.º não exclui que uma pessoa que não tenha a qualidade de «transportador», na aceção desse artigo 1.º, alínea b), possa celebrar um contrato de transporte neste domínio.

31 No que respeita ao artigo 1.º, alínea b), da Diretiva 96/75, que define o conceito de «transportador», para efeitos desta diretiva, como «um proprietário ou explorador de uma ou mais embarcações de navegação interior», há que salientar que a redação desta disposição não indica de modo algum que é necessário ter a qualidade de «transportador», na aceção da referida disposição, para poder celebrar um contrato de transporte no domínio dos transportes de mercadorias por via navegável.

32 Além disso, há que observar que a Diretiva 96/75 apenas utiliza o termo «transportador» nos seus artigos 3.° e 6.° relativamente ao período transitório que derroga o princípio enunciado no artigo 2.º dessa diretiva e que terminou em 1 de janeiro de 2000. Por conseguinte, a definição referida no artigo 1.º, alínea b), da referida diretiva ficou sem alcance jurídico após aquela data e não pode revestir qualquer valor normativo relevante num contexto como o que está em causa no processo principal.

33 Daqui decorre que a Diretiva 96/75 se limita especificamente a proibir os dois elementos característicos do funcionamento das bolsas de fretamento por rotação, a saber, o sistema de repartição segundo a ordem pela qual os barcos ficam disponíveis e o dos preços fixados previamente. Por conseguinte, a mesma diretiva não tem por objeto regular em termos gerais os contratos de transporte de mercadorias por via navegável.

34 Consequentemente, considerando que não refere de modo algum a intervenção de uma parte na qualidade de «intermediário no fretamento» ou de «afretador» em contratos no domínio do transporte de mercadorias por via navegável, a Diretiva 96/75 não regula, de modo algum, a intervenção dos intermediários no fretamento ou de pessoas que, não possuindo elas próprias os meios necessários ao exercício de uma atividade de transporte por via navegável, se obrigam contudo pessoalmente a executar um tal transporte, prevendo para isso recorrer aos serviços de um bateleiro. A qualificação, no direito nacional, de uma parte em tais contratos como «intermediário no fretamento» ou «afretador» é, por conseguinte, estranha à interpretação da referida diretiva.

35 Resulta assim dos considerandos e das disposições pertinentes da Diretiva 96/75 que esta última não regula e, por conseguinte, é totalmente neutra relativamente à totalidade dos elementos visados pela questão prejudicial, a saber, se é necessário dispor de uma embarcação para poder legalmente celebrar um contrato de transporte de mercadorias por via navegável na qualidade de transportador.

36 Atendendo ao conjunto das considerações precedentes, há que responder à questão submetida que, no âmbito das atividades de transporte de mercadorias por via navegável, o artigo 1.º, alínea b), da Diretiva 96/75, ao definir um «transportador» como um proprietário ou explorador de uma ou mais embarcações de navegação interior, e o artigo 2.º desta diretiva, ao referir que, neste domínio, os contratos são livremente celebrados entre as partes envolvidas, devem ser interpretados no sentido de que não se opõem a uma regulamentação nacional, como a que está em causa no processo principal, que permite a uma pessoa que não se enquadra nessa definição celebrar um contrato de transporte na qualidade de transportador.

## Quanto às despesas

37 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Oitava Secção) declara:

**No âmbito das atividades de transporte de mercadorias por via navegável, o artigo 1.º, alínea b), da Diretiva 96/75/CE do Conselho, de 19 de novembro de 1996, relativa às regras de fretamento e de determinação dos preços no setor dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por via navegável na Comunidade, ao definir um «transportador» como um proprietário ou explorador de uma ou mais embarcações de navegação interior, e o artigo 2.º desta diretiva, ao referir que, neste domínio, os contratos são livremente celebrados entre as partes envolvidas, devem ser interpretados no sentido de que não se opõem a uma regulamentação nacional, como a que está em causa no processo principal, que permite a uma pessoa que não se enquadra nessa definição celebrar um contrato de transporte na qualidade de transportador.**

Assinaturas