HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

12 octombrie 2016*

„Trimitere preliminară — Directiva 96/75/CE — Sisteme de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul pe căile navigabile interioare — Domeniu de aplicare — Articolul 1 litera (b) — Noțiunea «transportator» — Articolul 2 — Libertatea de încheiere a contractelor și de negociere a prețurilor”

În cauza C-92/15,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de hof van beroep te Antwerpen (Curtea de Apel din Antwerpen, Belgia), prin decizia din 15 decembrie 2014, primită de Curte la 25 februarie 2015, în procedura

Sven Mathys

împotriva

De Grave Antverpia NV,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din domnul M. Vilaras, președinte de cameră, și domnii J. Malenovský și D. Šváby (raportor), judecători,

avocat general: domnul M. Bobek,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru De Grave Antverpia NV, de T. Kegels, advocaat;

— pentru Comisia Europeană, de L. Nicolae și de F. Wilman, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: neerlandeza.

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 1 litera (b) și a articolului 2 din Directiva 96/75/CE a Consiliului din 19 noiembrie 1996 privind sistemele de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul național și internațional pe căile navigabile interioare în Comunitate (JO 1996, L 304, p. 12, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 110).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Sven Mathys, pe de o parte, și De Grave Antverpia NV (denumită în continuare „DGA”), pe de altă parte, cu privire la validitatea și la executarea unui contract prin care DGA a încredințat domnului Mathys sarcina să transporte nisip cu o navă fluvială între două puncte determinate de pe teritoriul belgian, între 1 martie 2005 și 31 decembrie 2006.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Primul, al treilea și al cincilea considerent ale Directivei 96/75 au următorul cuprins:

„întrucât acumularea problemelor privind saturarea căilor rutiere și feroviare, siguranța transportului, [mediul], economisirea energiei și calitatea vieții cetățenilor cer, în interesul public, o mai mare dezvoltare și o mai bună utilizare a potențialului de transport oferit de căile navigabile interioare, în special prin îmbunătățirea competitivității sale;

[…]

întrucât buna funcționare a pieței interne impune adaptarea transportului pe căile navigabile interioare la organizarea navlosirii prin rotație, pentru a ajunge la o mai mare flexibilitate comercială și la un sistem al libertății de navlosire și stabilire a prețurilor;

[…]

întrucât, în conformitate cu principiul subsidiarității, este necesar și oportun să se stabilească un calendar unitar la nivel comunitar pentru liberalizarea graduală a pieței, lăsând în același timp statelor membre responsabilitatea punerii în aplicare a acestei liberalizări;”.

4 În conformitate cu definiția dată la articolul 1 litera (a) din Directiva 96/75, un „sistem de navlosire prin rotație” constă, în esență, în alocarea cererilor de operațiuni de transport între comandanții navelor fluviale prin rotație și la prețuri fixate anterior, în cadrul unei burse.

5 În temeiul articolului 1 litera (b) din această directivă, prin „transportator” trebuie să se înțeleagă un proprietar sau un operator al uneia sau mai multor nave fluviale.

6 Articolul 2 din directiva menționată prevede:

„În domeniul transportului intern și internațional pe căi navigabile interioare în Comunitate, contractele se încheie în mod liber între părțile în cauză și prețurile se negociază în mod liber.”

7 Articolele 3-6 din Directiva 96/75 organizează un regim tranzitoriu care a expirat la 1 ianuarie 2000. Cu excepția definiției noțiunii „sistem de navlosire prin rotație” care figurează la articolul 1 litera (a) din această directivă, termenul „transportator” este utilizat în mod exclusiv în dispozițiile referitoare la respectivul regim, mai precis la articolul 3 a doua liniuță și la articolul 6 prima și a doua liniuță din directiva menționată.

8 În plus, articolele 7 și 8 din aceeași directivă prevăd și organizează un mecanism prin care, în cazul unei perturbări serioase a pieței transportului pe căi navigabile interioare, Comisia Europeană poate să ia măsuri adecvate, în special măsuri destinate să prevină orice nouă creștere a capacității de transport oferite pe această piață, independent de Regulamentul (CEE) nr. 1101/89 al Consiliului din 27 aprilie 1989 privind îmbunătățirile structurale în transportul pe căile navigabile interioare (JO 1989, L 116, p. 25), în vigoare la acel moment, care urmărea combaterea capacităților excedentare structurale constatate în anumite părți din această piață prin distrugerea navelor.

9 În sfârșit, articolele 9-11 din Directiva 96/75 precizează modalitățile de transpunere ale dispozițiilor sale, data intrării sale în vigoare și, respectiv, faptul că se adresează statelor membre.

Dreptul belgian

10 Reglementarea națională care se aplică în litigiul principal este constituită în esență, pe de o parte, din wet op de binnenbevrachting (Legea privind navlosirea în transportul pe căile navigabile interioare) din 5 mai 1936 (*Belgisch Staatsblad* din 10 iunie 1936, p. 4190) și, pe de altă parte, din wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (Legea privind statutul auxiliarilor din transportul de mărfuri) din 26 iunie 1967 (*Belgisch Staatsblad* din 27 septembrie 1967, p. 10121).

11 Din decizia de trimitere rezultă că Legea din 5 mai 1936 privind navlosirea în transportul pe căile navigabile interioare prevede la articolul 1 că dispozițiile acestei legi se aplică oricărei convenții având ca obiect utilizarea unei nave fluviale pentru transportul sau pentru depozitarea mărfurilor, sub rezerva unei prevederi contrare.

12 În temeiul articolului 3 din legea menționată, în vederea aplicării acesteia, prin „navlositor” trebuie să se înțeleagă, în special, persoana care servește drept intermediar pentru încheierea unui contract de navlosire (denumit în continuare „agentul de navlosire”), prin „expeditor” trebuie să se înțeleagă persoana care încarcă nava în portul de îmbarcare și, prin „comandant al unei nave fluviale” trebuie să se înțeleagă comandantul-proprietar al navei sau șeful de echipaj, comis al proprietarului.

13 Din Legea din 5 mai 1936 privind navlosirea în transportul pe căile navigabile interioare reiese că comandantul navei fluviale datorează comisionul agentului de navlosire de îndată ce, după terminarea încărcării, i se prezintă spre semnare conosamentul, indiferent de navlul care îi va fi efectiv plătit la încheierea transportului. În aplicarea aceleiași legi, acest comision nu poate depăși 10 % din navlu, sub sancțiunea decăderii agentului de navlosire din dreptul la comision.

14 Pe de altă parte, din decizia de trimitere rezultă de asemenea că, în cadrul procedurii principale, s-a invocat Legea din 26 iunie 1967 privind statutul auxiliarilor din transportul de mărfuri. În conformitate cu articolul 1 alineatele 1 și 2 din această lege, pe de o parte, este considerată „comisionar de transport” orice persoană care, în schimbul unei remunerații, se angajează să efectueze un transport de mărfuri și asigură realizarea acestui transport de către terți în numele său și, pe de altă parte, este considerată „agent de transport” orice persoană care, în schimbul unei remunerații, pune în legătură două sau mai multe persoane în vederea încheierii între acestea din urmă a unui contract de transport de mărfuri și care nu intervine la încheierea respectivului contract decât, eventual, în calitate de reprezentant al mandanților săi.

Litigiul principal și întrebarea preliminară

15 La 1 decembrie 2004, DGA, calificată drept „transportator”, a încheiat un contract de transport cu SCR Sibelco NV (denumită în continuare „Sibelco”), în calitate de client, prin care DGA s-a angajat să transporte nisip pe căile navigabile interioare între două puncte determinate de pe teritoriul belgian pentru perioada cuprinsă între 1 decembrie 2004 și 31 decembrie 2006. Navlul, respectiv prețul convenit al transportului, nu a fost dezvăluit în fața instanței de trimitere.

16 Din decizia de trimitere rezultă că DGA nu deținea o navă fluvială.

17 La începutul anului 2005, DGA a negociat cu domnul Mathys, proprietar al unei nave fluviale, navlul care trebuia plătit acestuia din urmă pentru realizarea unor transporturi ce trebuiau efectuate în vederea executării contractului menționat, care ar fi variat după cum domnul Mathys accepta sau nu accepta să încheie cu DGA o convenție-cadru.

18 La 1 martie 2005, după o perioadă de probă, DGA a încheiat, în calitate de client, o astfel de convenție-cadru cu domnul Mathys, în calitate de transportator, în vederea realizării de către acesta din urmă a transporturilor care, în mod concret, corespundeau angajamentelor asumate de DGA față de Sibelco.

19 Navlul era stabilit la 3,37 euro pe tona de nisip transportat, incluzând toate cheltuielile, sub rezerva unei clauze de ajustare în funcție de evoluția prețului combustibilului, iar un comision de 4 % era datorat DGA. În această convenție-cadru se preciza de asemenea că era încheiată pe baza cantităților de mărfuri declarate de expeditor, și anume Sibelco, și că domnul Mathys se angaja să își afecteze nava în mod exclusiv executării convenției-cadru menționate.

20 După ce a pus capăt în mod unilateral executării convenției-cadru menționate mai sus, domnul Mathys a chemat în judecată DGA pentru a obține plata a diverse sume, printre care o sumă neevaluată din lipsa cunoașterii tuturor datelor necesare, și anume, în esență, cuantumul navlului convenit între DGA și Sibelco, care corespunde diferenței dintre navlul plătit DGA de către Sibelco și navlul plătit de către DGA domnului Mathys, în raport cu cantitățile de nisip transportate de acesta din urmă, plus comisioanele eventual plătite în mod nejustificat DGA de către acesta (denumite în continuare „despăgubire referitoare la diferența de navlu”). La rândul său, DGA a formulat o cerere reconvențională prin care se urmărea obligarea domnului Mathys la plata unei despăgubiri pentru desfacerea nelegală a acestei convenții-cadru.

21 Prin hotărârea pronunțată în primă instanță, s-a admis în parte cererea domnului Mathys, însă fără a-i acorda o despăgubire referitoare la diferența de navlu, și s-a declarat întemeiată în principiu cererea reconvențională a DGA, dispunându-se efectuarea unei expertize în scopul cuantificării prejudiciului suferit de aceasta din urmă din cauza rezilierii convenției-cadru menționate de domnul Mathys.

22 În cadrul apelului pe care l-a declarat împotriva acestei hotărâri, domnul Mathys și-a reiterat cererea de despăgubiri referitoare la diferența de navlu.

23 În această privință, el a susținut, în special, că articolul 1 litera (b) din Directiva 96/75 ar implica faptul că numai proprietarul sau operatorul unei nave fluviale poate să încheie un contract de transport în calitate de transportator. Prin urmare, o altă persoană decât proprietarul sau operatorul nu ar putea încheia un astfel de contract în această calitate și o lege națională, în speță Legea din 26 iunie 1967 privind statutul auxiliarilor din transportul de mărfuri, nu ar putea autoriza o altă persoană decât un astfel de proprietar sau operator să încheie un contract de transport în calitate de transportator.

24 S-a susținut de asemenea că practica care constă în încheierea de către o altă persoană decât proprietarul sau operatorul unei nave fluviale a unui contract de transport cu un expeditor pentru ca, ulterior, să se dispună efectuarea prestațiilor necesare executării acestui contract de către proprietarul

sau operatorul unei nave fluviale în condiții diferite și pentru un navlu inferior celui stipulat în contractul menționat, și de altfel necunoscute de acest proprietar sau operator, ar fi contrară articolului 2 din Directiva 96/75.

25 Potrivit domnului Mathys, din aceasta rezultă că DGA nu trebuie considerată transportator, ci agent de navlosire, adică „navlositor” în sensul articolului 3 din Legea din 5 mai 1936 privind navlosirea în transportul pe căile navigabile interioare, astfel încât ar trebui să se considere că un contract de transport a fost încheiat direct între Sibelco și acesta. DGA ar fi pretins în mod nelegal că acționează față de Sibelco în calitate de transportator cu unicul scop de a eluda dispozițiile de ordine publică care limitează comisionul pe care îl poate obține un agent de navlosire.

26 Având în vedere argumentația dezvoltată de domnul Mathys, instanța de trimitere consideră că soluționarea litigiului cu care este sesizată ar putea eventual să depindă de compatibilitatea articolului 3 din Legea din 5 mai 1936 privind navlosirea în transportul pe căile navigabile interioare cu Directiva 96/75.

27 În acest context, hof van beroep te Antwerpen (Curtea de Apel din Antwerpen, Belgia) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 3 din Legea belgiană din 5 mai 1936 privind navlosirea în transportul pe căile navigabile interioare este compatibil cu articolele 1 și 2 din Directiva 96/75/CE, în cazul în care o persoană care nu este nici proprietarul, nici operatorul unei nave fluviale încheie în calitate de transportator un contract de transport pe căile navigabile interioare și nu acționează în calitate de intermediar – «navlositor» – în sensul articolului 3 din Legea privind navlosirea în transportul pe căile navigabile interioare?”

Cu privire la întrebarea preliminară

28 Prin intermediul întrebării sale, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă, în cadrul activităților de transport pe căile navigabile interioare, articolul 1 litera (b) din Directiva 96/75, în măsura în care definește „transportatorul” ca un proprietar sau un operator al uneia sau mai multor nave fluviale, și articolul 2 din această directivă, în măsura în care prevede că, în acest domeniu, contractele se încheie în mod liber între părțile în cauză, trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări naționale precum cea aplicabilă în litigiul principal, care ar permite unei persoane care nu corespunde acestei definiții să încheie un contract de transport în calitate de transportator.

29 Mai întâi, din primul, din al treilea și din al cincilea considerent, precum și din articolul 1 litera (a) și din articolul 2 din Directiva 96/75 reiese că aceasta din urmă are ca obiect principal să pună capăt unui sistem specific de bursă de navlu care, prin impunerea unei rotații între comandanții navelor fluviale și a unor prețuri de transport fixate anterior, limita dreptul acestora de a încheia un contract cu clientela. Întrucât acest sistem este considerat o frână în calea dezvoltării și a competitivității transportului pe căile navigabile interioare în Uniunea Europeană, directiva menționată urmărește liberalizarea pieței interne în domeniul respectiv impunând, de la 1 ianuarie 2000, pe de o parte, un regim al libertății de navlosire prin care se elimină sistemul de navlosire prin rotație și, pe de altă parte, un regim al libertății de stabilire a prețurilor de transport prin care se elimină orice sistem de fixare prealabilă a prețurilor obligatorii de transport.

30 Astfel, articolul 2 din Directiva 96/75 prevede norma de principiu a acestei directive, potrivit căreia, în cadrul activităților de transport pe căi navigabile interioare, „contractele se încheie în mod liber între părțile în cauză și prețurile se negociază în mod liber”. Or, trebuie constatat că textul acestei dispoziții nu limitează în niciun fel cercul părților abilitate să încheie astfel de contracte numai la persoanele care corespund definiției „transportatorului” prevăzută la articolul 1 litera (b) din directiva menționată. Prin

utilizarea termenilor „părțile în cauză” fără a-i defini mai precis, respectivul articol 2 nu exclude posibilitatea ca o persoană care nu are calitatea de „transportator”, în sensul acestui articol 1 litera (b), să încheie un contract de transport în acest domeniu.

31 În ceea ce privește articolul 1 litera (b) din Directiva 96/75, care definește noțiunea „transportator”, în sensul acestei directive, ca „un proprietar sau un operator al uneia sau mai multor nave fluviale”, trebuie arătat că textul acestei dispoziții nu indică în niciun fel că deținerea calității de „transportator”, în sensul dispoziției menționate, este necesară pentru a putea încheia un contract de transport în domeniul transportului pe căile navigabile interioare.

32 În plus, este necesar să se constate că în Directiva 96/75 nu se utilizează termenul „transportator” decât la articolele 3 și 6 referitoare la perioada de tranziție care derogă de la principiul prevăzut la articolul 2 din această directivă și care s-a încheiat la 1 ianuarie 2000. Prin urmare, definiția prevăzută la articolul 1 litera (b) din directiva menționată a rămas fără efect juridic de la această dată și nu poate avea vreo valoare normativă relevantă într-un context precum cel din cauza principală.

33 Rezultă din aceasta că Directiva 96/75 se limitează în mod specific la interzicerea celor două elemente caracteristice ale funcționării burselor de navlu prin rotație, și anume sistemul de alocare în baza ordinii în care navele devin disponibile și cel al prețurilor fixate anterior. Prin urmare, aceasta nu are ca obiect să reglementeze în mod general contractele de transport pe căile navigabile interioare.

34 În consecință, dată fiind constatarea că Directiva 96/75 nu menționează în niciun mod intervenția unei părți în calitate de „agent de navlosire” sau de „navlositor” în contracte în domeniul transportului pe căile navigabile interioare, această directivă nu reglementează nicidecum intervenția agenților de navlosire sau pe cea a persoanelor care, fără a deține ele însele mijloacele necesare exercitării unei activități de transport pe căile navigabile interioare, s-ar angaja totuși personal să efectueze un astfel de transport prevăzând să recurgă la serviciile unui căpitan al unei nave fluviale. Calificarea, în dreptul național, a unei părți la astfel de contracte drept „agent de navlosire” sau „navlositor” este, așadar, străină de interpretarea directivei menționate.

35 Rezultă astfel din considerentele și din dispozițiile relevante ale Directivei 96/75 că aceasta din urmă nu reglementează și, prin urmare, este complet neutră în ceea ce privește ansamblul elementelor vizate în întrebarea preliminară, și anume dacă este necesar să se dispună de o navă pentru a putea încheia în mod legal un contract de transport pe căile navigabile interioare în calitate de transportator.

36 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că, în cadrul activităților de transport pe căile navigabile interioare, articolul 1 litera (b) din Directiva 96/75, în măsura în care definește „transportatorul” ca fiind un proprietar sau un operator al uneia sau mai multor nave fluviale, și articolul 2 din această directivă, în măsura în care prevede că, în acest domeniu, contractele se încheie în mod liber între părțile în cauză, trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei reglementări naționale precum cea aplicabilă în litigiul principal, care ar permite unei persoane care nu corespunde acestei definiții să încheie un contract de transport în calitate de transportator.

Cu privire la cheltuielile de judecată

37 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a opta) declară:

În cadrul activităților de transport pe căile navigabile interioare, articolul 1 litera (b) din Directiva 96/75/CE a Consiliului din 19 noiembrie 1996 privind sistemele de navlosire și de stabilire a prețurilor în transportul național și internațional pe căile navigabile interioare în Comunitate, în măsura în care definește „transportatorul” ca fiind un proprietar sau un operator al uneia sau mai multor nave fluviale, și articolul 2 din această directivă, în măsura în care prevede că, în acest domeniu, contractele se încheie în mod liber între părțile în cauză, trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei reglementări naționale precum cea aplicabilă în litigiul principal, care ar permite unei persoane care nu corespunde acestei definiții să încheie un contract de transport în calitate de transportator.

Semnături