CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. PAOLO MENGOZZI
presentadas el 28 de febrero de 2008 [1]

1. Mediante la presente petición de decisión prejudicial el juez *a quo* solicita en esencia al Tribunal de Justicia que aclare si, en virtud de la remisión efectuada por el Reglamento (CE) nº 615/98 [2] a la Directiva 91/628/CEE, [3] en el caso del transporte de animales en buques de autotransporte con destino a un tercer Estado se aplica por analogía lo dispuesto específicamente en el punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la citada Directiva, respecto al transporte de animales en trayectos que unen dos puntos de la Comunidad y cómo debe interpretarse tal disposición, con particular referencia a la necesidad o no de prever el tiempo de parada después de 14 horas de transporte marítimo. En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, se solicita además al Tribunal de Justicia que elucide si, en virtud del punto 48, apartado 7, letra a), del anexo de la Directiva, tras el transporte marítimo puede iniciarse un posterior transporte por carretera de 29 horas, sin que sea necesario prever la descarga previa y el descanso de los animales durante al menos 24 horas. Por último, el juez nacional se pregunta sobre las modalidades de cumplimentación del plan de viaje previsto en el artículo 5, parte A, punto 2, letra d), de la Directiva y, en particular, si a tal fin resulta suficiente una anotación previa a máquina que indique los cuidados que deben darse a los animales a bordo del buque.

I. Marco normativo

2. El artículo 13, apartado 9, párrafo segundo, del Reglamento (CEE) nº 805/68 del Consejo, de 27 de junio de 1968, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la carne de bovino, [4] en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 2634/97, [5] condiciona el pago de las restituciones a la exportación de animales vivos al cumplimiento de las disposiciones de la normativa comunitaria sobre el bienestar animal y, particularmente, de las disposiciones sobre protección de los animales durante el transporte. El artículo 33, apartado 9, párrafo segundo, del Reglamento (CE) nº 1254/1999 del Consejo de 17 de mayo de 1999 por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la carne de vacuno, [6] que sustituye a partir del

1 — Lengua original: italiano.

2 — Reglamento de la Comisión, de 18 de marzo de 1998, por el que se establecen disposiciones específicas de aplicación del régimen de restituciones por exportación en lo referente al bienestar de los animales vivos de la especie bovina durante su transporte (DO L 82, p. 19).

3 — Directiva del Consejo, de 19 de noviembre de 1991, sobre la protección de los animales durante el transporte y que modifica las Directivas 90/425/CEE y 91/496/CEE (DO L 340, p. 17), en su versión modificada por la Directiva 95/29/CE del Consejo, de 29 de junio de 1995 (DO L 148, p. 52). Esta Directiva ha sido derogada por el Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) nº 1255/97 (DO 2005, L 3, p. 1). Ahora bien, el artículo 33 de dicho Reglamento prevé la derogación sólo a partir del 5 de enero de 2007.

4 — DO L 148, p. 24; EE 03/02, p. 157.

5 — Reglamento del Consejo, de 18 de diciembre de 1997, que modifica el Reglamento (CEE) nº 805/68 por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la carne de bovino (DO L 356, p. 13).

6 — DO L 160, p. 21.

1 de enero de 2000 al Reglamento nº 805/68, reproduce literalmente lo dispuesto en el citado artículo 13, apartado 9, párrafo segundo.

3. Las modalidades de aplicación del Reglamento nº 805/68 vienen precisadas en el Reglamento nº 615/98.

4. El artículo 1 de este último Reglamento precisa que el pago de las restituciones a la exportación de animales vivos de la especie bovina estará supeditado, en particular, al cumplimiento de lo dispuesto en la Directiva del Consejo 91/628 durante el transporte de esos animales hasta el primer punto de descarga en el tercer país de destino final.

5. Conforme al artículo 2 del Reglamento nº 615/98, se realizará un control de los animales en la salida del territorio de la Comunidad. Un veterinario oficial deberá comprobar y certificar que a) los animales son aptos para el viaje previsto, de conformidad con las disposiciones de la Directiva 91/628, b) el medio de transporte en el que los animales vivos van a abandonar el territorio de la Comunidad se ajusta a las disposiciones de la mencionada Directiva, y c) se ha dispuesto lo necesario para atender a los animales durante el viaje, de conformidad con las disposiciones de dicha Directiva.

6. La Directiva 91/628 establece los criterios que los Estados miembros deben observar para la protección de los animales durante el transporte.

7. Ha de recordase que a tenor de la citada Directiva, por «trasporte» se entenderá todo desplazamiento de animales que se efectúe con un medio de transporte y que implique carga y descarga de los animales, y por «tiempo de descanso» un período continuo en el transcurso del viaje durante el cual no se desplaza a los animales en ningún medio de transporte.

8. En virtud del artículo 5, parte A, punto 2, letra d), de la Directiva 91/628, los Estados miembros velarán por que el transportista compruebe que el original del plan de viaje a que se refiere la letra b) del mismo artículo consigne en el plan de viaje las horas y lugares en que se ha alimentado y abrevado a los animales transportados durante el viaje, y que el personal encargado del transporte garantice que dichas menciones se recojan en el mismo.

9. El capítulo VII (punto 48) del anexo de la Directiva citada *supra* precisa los intervalos de suministro de agua, de alimentación y los tiempos de viaje y de descanso que deben observarse durante el transporte de animales vivos. En virtud del punto 48, apartado 2, el tiempo de viaje no superará en principio las ocho horas, salvo que el medio de transporte cumpla las condiciones establecidas en el apartado 3. Respecto del transporte de animales de la especie bovina, el punto 48, apartados 4, letra d), y 5 del mencionado capítulo establece una regla (conocida como de las 29 horas), según la cual los animales

deberán tener un descanso suficiente de una hora al menos, después 14 horas de transporte, en especial para suministrarles agua y, si fuera necesario, alimento, después del cual podrá proseguirse su transporte durante 14 horas más, para ser nuevamente descargados, alimentados y abrevados, y descansarán durante al menos 24 horas. [7]

10. El punto 48, apartado 7, del anexo de la Directiva dispone, en relación con el transporte marítimo, cuanto sigue:

«a) Los animales no deberán transportarse por mar cuando la duración máxima del viaje sea superior a la prevista en el punto 2, salvo si se cumplen las condiciones previstas en los puntos 3 y 4 exceptuados los tiempos de viaje de descanso.

b) En caso de transporte marítimo que una de manera regular y directa dos puntos geográficos de la Comunidad mediante vehículos cargados en buques y sin descargar a los animales, deberá preverse un descanso de 12 horas tras la descarga de los animales en el puerto de destino o en un punto próximo, excepto cuando la duración del transporte marítimo permita incluir el viaje en el plan general de los [apartados] 2 a 4».

7 — En realidad, la «regla de las 29 horas» constituye una interpretación imprecisa del punto 48, apartado 4, letra d), el cual establece que, en el marco de un transporte, cuya duración máxima debe ser de 24 horas, es necesario que se dé un descanso, cuya duración mínima deberá prolongarse durante al menos una hora. De ello se desprende que dicha regla de las 29 horas no determina la duración máxima del transporte, sino la duración mínima del viaje.

II. Hechos, cuestiones prejudiciales y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

11. El 23 de octubre de 2002, Schwaninger Martin declaró ante el Zollamt Salzburg, Erstattungen (administración de aduanas de Salzburgo-restituciones) la exportación a Albania de 33 animales de la especie bovina y solicitó en tal concepto la concesión de una restitución a la exportación. De la resolución de remisión se desprende que los animales de que se trata fueron transportados en primer lugar por carretera durante 14 horas desde Austria a Trieste (Italia), donde fueron descargados y descansaron durante 24 horas, para después proseguir el viaje con destino a Albania en un camión dentro del cual embarcaron en un buque de autotransporte. El transporte marítimo hasta Durres (Albania) duró 41 horas y media, seguidas de cuatro horas y media de transporte por carretera hasta Lushnja (Albania), lugar de destino final en el que los animales fueron descargados tras un período de viaje de una duración total de 46 horas.

12. La administración de aduanas de Salzburgo desestimó la solicitud de restitución a la exportación presentada por Schwaninger Martin en la medida en que consideraba que este último había efectuado el transporte de que se trata en vulneración de la normativa comunitaria en materia de protección de animales, en particular de las disposiciones de la Directiva 91/628 relativas al suministro de alimento y agua a los animales durante el transporte marítimo. En efecto, señaló que en el plan de viaje presentado por la recurrente no se mencionaban los intervalos transcurridos entre las operaciones de suministro de alimento y agua a los animales efectuadas durante el transporte marítimo,

ni tampoco se indicaba la persona encargada de dichas operaciones, circunstancias éstas de las que dedujo que los animales transportados no habían sido alimentados ni abrevados durante un período de 46 horas. Además, consideró irrelevante a tal respecto una declaración jurada presentada posteriormente por el conductor que contenía datos sobre las horas de suministro de agua y alimentos durante el trayecto en el buque.

13. Contra la resolución de denegación de la administración de aduanas de Salzburgo Schwaninger Martin interpuso un recurso ante el Unabhängiger Finanzsenat (Sala Independiente de lo Fiscal), el cual, al albergar dudas sobre la interpretación de la normativa comunitaria pertinente, decidió suspender el procedimiento de que conocía y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 615/98 […], en el sentido de que debe aplicarse por analogía el […] punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628/CEE […], al transporte marítimo que una de manera regular y directa un punto geográfico de la Comunidad con un punto geográfico situado en un país tercero mediante vehículos cargados en buques y sin descargar a los animales?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera pregunta, ¿debe interpretarse el […] punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628/CEE en el sentido de que al transportar ganado bovino la duración del transporte marítimo no cumple la regla del punto 4, letra d), si los animales no tienen una pausa de una hora al menos después de 14 horas de transporte?

3) En caso de respuesta negativa a la primera pregunta, ¿debe interpretarse la disposición en tal caso aplicable del […] punto 48, apartado 7, letra a), del anexo de la Directiva 91/628/CEE en el sentido de que en los transportes marítimos que unen de manera regular y directa un punto geográfico de la Comunidad con un punto geográfico de un país tercero mediante vehículos cargados en buques y sin descargar a los animales, la duración del viaje no es relevante si los animales reciben regularmente comida y agua, aunque tras la descarga del vehículo en el puerto de destino comience inmediatamente un nuevo período de transporte por carretera de 29 horas de duración?

4) En caso de respuesta afirmativa a la tercera pregunta, ¿debe interpretarse el artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii), primer guión, de la Directiva 91/628/CEE en el sentido de que el personal encargado del transporte debe consignar en el plan de viaje cuándo se ha alimentado y abrevado a los animales transportados, y que una inscripción previa a máquina que indica que "durante el viaje se alimentará y abrevará a los animales por la noche, por la mañana, a mediodía, por la noche y por la mañana" no cumple los requisitos de

la Directiva 91/628/CEE con la consecuencia de que la falta de anotación de las medidas tomadas para alimentar y abrevar a los animales lleva consigo la pérdida del derecho a la restitución por exportación, siempre que no se aporte otro tipo de prueba?»

14. En virtud del artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia, han presentado observaciones escritas Schwaninger Martin, los Gobiernos belga y austriaco y la Comisión. En la vista comparecieron Schwaninger Martin, el Gobierno griego y la Comisión.

III. Análisis jurídico

A. *Sobre la primera cuestión*

15. Mediante la primera cuestión el juez *a quo* solicita en esencia al Tribunal de Justicia que precise el alcance de la remisión que el Reglamento nº 615/98 hace a la Directiva 91/628 y en particular si, en virtud de dicha remisión, en el caso de un transporte por barco con destino a un tercer Estado debe aplicarse por analogía lo dispuesto expresamente en el capítulo VII, punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva, al transporte marítimo que una de manera regular dos puntos geográficos de la Comunidad.

16. Antes de pasar al análisis de esta cuestión, considero oportuno recordar brevemente, con algunas precisiones, el contexto normativo de dicha cuestión.

17. Antes de nada ha de recordase que el artículo 1 del Reglamento nº 615/98 supedita la concesión de las restituciones a la exportación al cumplimiento, durante el transporte hasta el primer punto de descarga en el tercer país de destino final, de la normativa comunitaria en materia de protección de animales, en particular de lo dispuesto en la Directiva 91/628, entre las que ha de mencionarse las disposiciones contenidas en el capítulo VII del anexo de dicha Directiva, relativas a la duración máxima y a los tiempos de descanso que han de respetarse durante el transporte.

18. Por regla general, los animales de la especie bovina pueden ser transportados durante ocho horas, salvo que se cumplan los requisitos relativos al medio de transporte dirigidos a garantizar el bienestar de los animales trasportados —punto 48, apartado 3, del anexo de la Directiva— en cuyo caso el viaje podrá extenderse durante 29 horas, interrumpidas por una pausa de al menos una hora durante la cual los animales deberán ser alimentados y abrevados.

19. En el supuesto de transporte marítimo, el punto 48, apartado 7, letra a), del anexo de la Directiva fija en 8 horas la duración máxima del viaje, a menos que el medio de transporte no cumpla los citados requisitos recogidos en el apartado 3, en cuyo caso no se exigirá el cumplimiento de los requisitos relativos a la duración del viaje y a los tiempos de descanso. Ahora bien, si el transporte marítimo intracomunitario se ha efectuado mediante un buque de autotransbordo, la letra b) del antes mencionado apartado 7 exige una pausa de 12 horas en el puerto de llegada si se han superado los límites de duración del viaje establecidos en los apartados 2 y 4, letra d) (8 horas de viaje o 28 horas de transporte).

20. Pues bien, el órgano jurisdiccional remitente solicita al Tribunal de Justicia que precise cuál de los dos supuestos recogidos en el punto 48, apartado 7, letras a) y b), del anexo de la Directiva 91/628 se aplica a un transporte que, como en el caso de autos, se efectúa mediante vehículos cargados a bordo de un buque que une un punto de la Comunidad con un tercer país. En efecto, el juez *a quo,* aun señalando que sobre la base de la formulación literal del apartado 7, letra b), habría de excluirse la aplicabilidad de dicha disposición a transportes distintos de los comunitarios, considera no obstante que el ámbito de aplicación del artículo de que se trata puede extenderse en virtud de la remisión efectuada por el Reglamento nº 615/98 a la Directiva 91/628, la cual exige la observancia de las disposiciones de esta última durante el transporte de los animales y hasta la primera descarga en el tercer país de destino final.

21. A mi juicio, tal interpretación no puede admitirse por motivos de diverso orden.

22. En primer lugar, como ha observado la Comisión, además de la clara formulación del punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628, que lleva a excluir de su ámbito de aplicación los transportes en barco efectuados fuera del espacio comunitario, se añade el hecho de que, si bien es cierto que el artículo 1 del Reglamento nº 615/98 extiende, a efectos de la concesión de restituciones a la exportación, el cumplimiento de lo dispuesto en la Directiva 91/628 en las fases de transporte de animales «hasta el primer punto de descarga en el tercer país de destino final», dicho Reglamento no contiene disposición específica alguna sobre las modalidades conforme a las cuales las disposiciones de la Directiva, aunque se refieran explícitamente a los transportes intracomunitarios, deberían aplicarse igualmente, en el ámbito de dicho Reglamento, a los transportes efectuados a terceros países.

23. A este respecto ha de señalarse que si bien la aplicación analógica de lo dispuesto en el punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628 a los transportes extracomunitarios contribuiría a la consecución del objetivo específico de protección de los animales establecido en el Reglamento nº 615/98, asegurando un mismo nivel de protección en los transportes comunitarios y en los extracomunitarios, tal extensión de la normativa implicaría no obstante una cooperación por parte de terceros países que deberían garantizar en sus puertos de destino la existencia de las infraestructuras y de las condiciones higiénicas exigidas por la normativa comunitaria de protección del bienestar de los animales. Esto es incompatible con la observancia del principio de igualdad soberana de los Estados que constituye el fundamento de las relaciones internacionales.

24. La extensión analógica planteada por el juez *a quo* queda, por tanto, excluida por la exigencia de cumplir los principios del Derecho internacional y, en particular, por la imposibilidad jurídica de imponer la aplicación de normas comunitarias más allá del «territorio comunitario». [8] No cabe sostener que el legislador comunitario, al establecer el cumplimiento de las disposiciones de la Directiva 91/628 a efectos de las restituciones a las exportaciones mediante la remisión a dicha Directiva efectuada por el artículo 1 del Reglamento nº 615/98, haya pretendido ir contra dichos principios y tal imposibilidad.

25. Por tanto, debe excluirse la interpretación del artículo 1 del Reglamento nº 615/98 en relación con el punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628 planteada por el órgano jurisdiccional nacional por ser contraria a lo expuesto en el punto anterior.

26. Además, una extensión analógica de la normativa específica establecida en el punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628 tampoco resulta necesaria a la luz del hecho de que no existe ninguna laguna jurídica que colmar en la normativa de que se trata con referencia al supuesto de transporte en buques de autotransbordo con destino a un tercer país: en tal caso se aplicará, en efecto, lo dispuesto con carácter general para el transporte marítimo en la letra a) de la disposición antes mencionada. En efecto, el transporte de vehículos cargados en buques, aun presentando peculiaridades, puede ser clasificado como transporte marítimo, y así lo confirma además la circunstancia de que respecto al transporte efectuado en buques la propia letra b) habla de «trasporte marítimo», también y sobre todo por el hecho de que en el capítulo I, apartado 26, del anexo de la Directiva examinada el legislador, al regular los medios de transporte, incluyó tales tipos de buque en la enumeración de medios de transporte *de tipo marítimo* [9] y en la letra b) estableció en particular, para tal tipo de transporte, que: «i) el compartimento de los animales debe estar suficientemente fijo en el vehículo; el vehículo y el compartimento de los animales deberán ir provistos de las ataduras adecuadas para garantizar una fijación sólida al barco. Dentro de los buques de autotransbordo, se garantizará una ventilación suficiente en función del número de vehículos transportados. Siempre que sea posible, los vehículos para el transporte de los animales se colocarán cerca de una entrada de aire fresco; ii) el compartimento de los animales deberá ir provisto de un número suficiente de agujeros o de otros medios que garanticen suficiente ventilación, habida cuenta de la escasez de aire dentro del espacio cerrado de un pañol destinado al transporte de vehículos en un buque. El espacio libre dentro del compartimento de los animales y de cada uno de sus niveles debe ser lo suficientemente amplio para permitir una ventilación adecuada por encima de los animales, cuando éstos se hallen de pie de forma natural; iii) deberá disponerse de un acceso directo en cada parte del compartimento de los animales, con el fin de poder cuidarlos, alimentarlos y abrevarlos durante el viaje en caso de necesidad» (requisitos éstos que la resolución de remisión hace pensar que se cumplen en el caso de autos, puesto que en la página 15 de su texto original hace constar

8 — Véase, sobre el principio de territorialidad, la sentencia de 27 de septiembre de 1988 Ahlström Osakeyhtiö/Comisión (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 y 125/85 a 129/85, Rec. p. 5193), apartado 18. Véase asimismo la sentencia de 24 de noviembre de 1992, Poulsen y Diva Navigation Corp (C-286/90, Rec. p. I-6019).

9 — Véase también en tal sentido la comunicación de la Comisión AGRI H4/MR D (2003) 18791, de 22 de julio de 2003.

que el vehículo en el que los animales eran cargados cumplía los «requisitos adicionales» indicados en el punto 48, apartado 3, del anexo de la Directiva 91/628).

27. La ausencia de una laguna en la normativa corrobora asimismo la solución que he planteado, en la medida en que la propia existencia de una normativa aplicable a supuestos como el del caso de autos garantiza la consecución del objetivo de protección de los animales transportados y evita, por tanto, que se ponga en peligro, a diferencia de cuanto sostiene el Gobierno belga, el efecto útil de la remisión al cumplimiento de las disposiciones de la Directiva 91/628 efectuada por el artículo 1 del Reglamento nº 615/98. [10]

28. Sobre la base de las consideraciones hasta aquí expuestas, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la primera de las cuestiones planteadas por el juez *a quo* en el sentido de que lo dispuesto específicamente en el punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628 en relación únicamente con los transportes en buques que unen regularmente dos puntos geográficos de la Comunidad no puede aplicarse por analogía a los transportes de animales a bordo de buques de autotransporte con destino a terceros países.

10 — Sobre la necesidad de interpretar las disposiciones comunitarias de forma que se salvaguarde el efecto útil de las mismas, véanse en particular las sentencias del Tribunal de Justicia de 24 de febrero de 2000, Comisión/Francia (C-434/97, Rec. p. I-1129), apartado 21, y de 4 de octubre de 2001, Comisión/Italia (C-403/99, Rec. p. I-6883), apartado 28.

B. *Sobre la segunda cuestión*

29. En virtud de la primera cuestión antes formulada, no procedería responder a la segunda de las cuestiones planteadas al Tribunal de Justicia, mediante la cual el órgano jurisdiccional nacional solicita que se especifiquen las modalidades de aplicación del punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva a un transporte marítimo en un buque de autotransporte con destino extracomunitario.

30. No obstante, procederé al análisis de dicha cuestión para el supuesto de que el Tribunal de Justicia considere aplicable el punto 48, apartado 7, letra b), antes mencionado a los transportes marítimos extracomunitarios efectuados por medio de buques.

31. En particular, el juez nacional solicita que se precise si en virtud del punto 48, apartado 7, letra b), y del apartado 4, letra d), al cual remite el primero, en una travesía de 29 horas en un buque de autotransporte debe observarse una pausa de una hora después de las primeras 14 horas de viaje.

32. Considero que debe responderse en sentido negativo a tal cuestión.

33. En efecto, además de las dificultades prácticas con que tropezaría un buque que debiera atracar en un puerto, o en las proximidades del mismo, para que los animales disfrutaran de un período de descanso, al interpretar la normativa examinada deben tenerse en cuenta los objetivos que la misma establece y, en particular, la función principal del tiempo de descanso de al menos una hora previsto en el punto 48, apartado 4, del anexo de la Directiva, al que remite el apartado 7 del mismo capítulo, y la consiguiente falta de una efectiva necesidad de tal clase de tiempos de descanso en el marco de un transporte marítimo en buque.

C. *Sobre la tercera cuestión*

34. En efecto, ha de recordarse que el objetivo del descanso de al menos una hora que aquí se debate es el de permitir al transportista prestar los cuidados necesarios a los animales para su higiene, alimentarlos y abrevarlos. Pues bien, si resulta evidente que para efectuar tales operaciones en supuestos de transporte por carretera es necesario la parada del vehículo, ello no vale para el transporte en un buque en el cual, como se ha señalado en el punto 26 *supra,* los animales también pueden y deben ser alimentados y abrevados durante la fase del transporte. Además, en el transporte en buque cabe concebir que, aun hallándose a bordo de un vehículo, los animales no sufren sacudidas ni vaivenes propios del transporte por carretera y que viajan pues, desde este punto de vista, en condiciones mejores que pueden hacer superfluo el tiempo de descanso de una hora aquí controvertido.

35. En el supuesto de que no comparta la solución que he dado a la primera cuestión, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la segunda cuestión en el sentido de que el período de descanso de al menos una hora después de 14 horas de transporte no se aplica a los animales transportados por un vehículo cargado en un buque que cumple los requisitos establecidos en el capítulo I, punto 26, letra b), del anexo de la Directiva 91/628.

36. La calificación que he dado en el punto 26 *supra* al transporte de que se trata como transporte marítimo entraña que, a falta de disposiciones específicamente previstas para tal tipo de transporte, se aplica lo dispuesto en el anexo de la Directiva 91/628 con carácter general en relación con el transporte marítimo.

37. De ello se sigue, antes de nada, la necesidad de elucidar si en el caso de autos debió aplicarse el punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628 en virtud del cual «en caso de transporte marítimo que una de manera regular y directa dos puntos geográficos de la Comunidad mediante vehículos cargados en buques y sin descargar a los animales, deberá preverse un descanso de 12 horas tras la descarga de los animales en el puerto de destino o en un punto próximo, excepto cuando la duración del transporte marítimo permita incluir el viaje en el plan general de los [apartados] 2 a 4».

38. De los autos no se desprende en modo alguno que el período de transporte marítimo no haya sido incluido en el plan de viaje que, en virtud del artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii), de la Directiva 91/628, el personal encargado del transporte debe hacer «visar, previo control, […] por la autoridad competente del puesto fronterizo autorizado o del punto de salida designado por un Estado miembro una vez que los animales hayan sido controlados de manera adecuada en cuanto a su aptitud para proseguir el viaje por parte de la autoridad competente veterinaria».

39. Por tanto, cabe razonablemente sostener que en el caso de autos no se aplica el punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628, sino únicamente su letra a), en virtud de la cual «los animales no deberán transportarse por mar cuando la duración máxima del viaje sea superior a» ocho horas, «salvo si se cumplen las condiciones previstas en los [apartados] 3 y 4 exceptuados los tiempos de viaje de descanso».

40. En el supuesto de transporte efectuado por barco entre el puerto de un Estado miembro y el de un tercer Estado, la aplicación del capítulo VII, punto 48, apartado 7, letra b), cuando menos sobre la base de una interpretación de la misma basada en su tenor literal y en las observaciones formuladas anteriormente en el punto 26, no puede dejar de entrañar la exclusión de un período de descanso de 12 horas tras la llegada de los animales transportados por barco al puerto de destino y la posibilidad de iniciar inmediatamente un posterior período de transporte, por carretera, de 28 horas [11] si se producen tales circunstancias: en primer lugar, que el transporte marítimo efectuado por barco forme parte del plan general de viaje contenido en el citado plan de viaje; a continuación, la circunstancia, tal como se desprende en el caso de autos de la afirmación recogida en la página 15 del texto original de la resolución de remisión, de que el buque cumple los requisitos establecidos en el artículo 3 y, por último, la de que se adoptaron las medidas expresamente previstas en el capítulo I, punto 26, letra b), incisos i), ii) y iii), del anexo de la Directiva 91/628 mencionados en el punto 26 *supra* (lo cual, como se ha señalado, no puede excluirse, dado que cumple los requisitos establecidos en el citado artículo 3).

41. La exclusión concreta de la necesidad de dicho período de descanso será posible sobre la base de tal planteamiento interpretativo, cuando sea posible obtener, además del dato ya constatado en la resolución de remisión, los otros dos indicados en el punto anterior.

42. Ahora bien, la resolución de remisión expresa dudas sobre la posibilidad de seguir tal planteamiento en el caso de autos a pesar de que éste afecta al transporte de animales a un tercer país y a un viaje por barco durante

11 — Al contrario, en el supuesto de que el transporte efectuado por barco una los puertos de dos Estados miembros, no puede excluirse *a priori* el tiempo de descanso de 12 horas en cuanto que, aunque dicho tiempo de descanso requiere una cooperación con las autoridades del puerto de llegada, esta cooperación, a la que no están obligadas las autoridades de terceros países, deben prestarla los Estados miembros. Por ello, si el transporte marítimo por tal medio supera la duración prevista en el punto 48, apartado 7, letra b), los bovinos, al llegar al puerto de un Estado miembro, deberán disfrutar de dicho tiempo de descanso. En cambio, cuando el tiempo de transporte no supera tal duración, en principio los bovinos no deberán disfrutar de tal tiempo de descanso y el transporte podrá reanudarse de inmediato.

41 horas y seguido de otro trayecto por tierra durante cerca de cinco horas, que sitúan la duración total del transporte en 46 horas.

43. Según el órgano jurisdiccional remitente, sus dudas derivan del hecho de que la solución que puede desprenderse de una interpretación literal de las disposiciones de que se trata entrañaría que un transporte de animales por barco entre un puerto de la Comunidad y un puerto de un tercer país no se beneficiaría de ningún límite de carácter temporal aunque tuviese una duración netamente superior a las 46 horas y se prolongase durante varios días: este resultado no se ajustaría a la finalidad de protección de los animales propia de la normativa controvertida.

44. Pues bien, han de tenerse en cuenta estas dudas de carácter teleológico. Para ello, ha de atenderse a) a la tesis que desarrolla el órgano jurisdiccional remitente para refutar el argumento formulado por el Finanzgericht Hamburg en una sentencia dictada el 2 de febrero de 2006 que siguió tal planteamiento, y b) a la mencionada tesis según la cual en caso de transporte entre un punto geográfico de la Comunidad y un punto geográfico situado en un tercer país un transporte como el aquí controvertido podría, en teoría, quedar sustraído a cualquier restricción de duración.

45. En cuanto a la alegación rebatida por el órgano jurisdiccional remitente, consiste en afirmar que «la fase de transporte de los animales por barco debe imputarse sin duda alguna al período de descanso». [12] Tal alegación, según el órgano jurisdiccional remitente, no es sostenible en la medida en que en el artículo 2, apartado 2, letra h), de la Directiva 91/628 define como «tiempo de descanso» «un período continuo en el transcurso del viaje durante el cual no se desplaza a los animales en ningún medio de transporte».

46. Esta crítica no puede resultar decisiva porque, si bien el Finanzgericht Hamburg calificó como «tiempo de descanso» el período de transporte de animales en vehículos cargados en un buque, cabe perfectamente sostener que también habría calificado como tal el relativo al transporte de animales cargados directamente en buques específicamente destinados a su transporte (período este último que, sin duda, no puede computarse en la duración de un transporte que se efectúe primero por mar y después por tierra). Por tanto, debe considerarse que, si utilizó la expresión de que se trata, con ella no pretendió afirmar que el tiempo de la primera clase de transporte, como hizo calificando del mismo modo el correspondiente al segundo, debe considerarse, en cuanto a su pertinencia, *equiparable* a un tiempo de descanso. Es lo que hizo la Comisión en sus observaciones formuladas ante el Tribunal de Justicia, al afirmar que el transporte de vehículos cargados en buques no puede considerarse ni como transporte ni como tiempo de descanso a efectos de las definiciones establecidas en la Directiva 91/628.

12 — Al asumir esta postura —señala la resolución de remisión—, el Finanzgericht Hamburg se contrapuso al Verwaltungsgerichtshof vienés, el cual, en su sentencia de 30 de junio de 2005, afirmó que cabe configurar una excepción a la regla de tiempo de descanso de 12 horas únicamente si el transporte por barco no ha superado las 14 horas.

47. En cuanto a la tesis según la cual en caso de transporte entre un punto geográfico de la Comunidad y un punto geográfico situado en un tercer país, un transporte como el aquí controvertido podría, en teoría, quedar sustraído a cualquier restricción de duración, tal tesis muestra de inmediato un primer punto débil en el hecho de que el propio órgano jurisdiccional remitente, contradiciéndose, plantea al Tribunal de Justicia el problema de precisar si, en caso de falta de pertinencia del tiempo de transporte en vehículos cargados en buques, después de descargar el vehículo en el puerto de un tercer país inicia éste inmediatamente un posterior período de transporte por carretera de 28 horas (lo cual supone evidentemente admitir la existencia de una restricción a la duración del transporte que se realice por carretera en un tercer país).

48. Ahora bien, además de este punto débil, a la tesis de que se trata se añade un elemento más decisivo: aunque la Directiva nada dispone en relación con el transporte que debe efectuarse por carretera en el territorio de un tercer país, el espíritu general del sistema induce a pensar que la duración mínima de 29 horas de viaje debe aplicarse también en relación con este transporte. Si no fuera así, se traicionaría el objetivo general de la normativa controvertida, consistente en garantizar el bienestar de los animales.

49. Como consecuencia de lo anterior, al neutralizar el tiempo de transporte de animales efectuado en vehículos cargados en un buque cuando se cumplen los requisitos antes indicados en los puntos 39 a 41, no existe riesgo de que, al prolongarse inmediatamente por tierra el transporte de tales animales, pueda prolongarse ininterrumpidamente por varios días, puesto que este transporte posterior podrá efectuarse de forma incondicional únicamente durante 14 horas, pues después de tal período se exige un tiempo de descanso de al menos una hora.

50. A lo indicado al final del punto anterior no cabe oponer lo anteriormente señalado en los puntos 23 y 24 en relación con las dificultades con que tropezaría una interpretación del punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628 que exigiera a un transportista de animales colocados en un vehículo cargado en un buque descargar dichos animales para un descanso de 12 horas en el puerto de destino de un tercer país, dado que ello implicaría la cooperación de las autoridades de tal país y, a falta de ésta, se encontraría en la imposibilidad de imponer la aplicación de normas comunitarias más allá del «territorio comunitario».

51. El descanso de al menos una hora previsto en punto 48, apartado 4, letra d), no exigiría, en efecto, cooperación alguna por parte de las autoridades de dicho tercer país dado que, como se ha señalado en el punto 46 *supra,* el artículo 2, apartado 2, letra h), de la Directiva 91/628 define el tiempo de descanso como «un período continuado en el transcurso del viaje durante el cual no se desplaza a los animales en ningún medio de transporte». Ello implica que conceder a los animales un tiempo de descanso no implica descarga alguna.

52. Por tanto, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la tercera cuestión

que, en el caso de un transporte marítimo que une de forma regular y directa una localidad de la Comunidad y una localidad de un país tercero mediante un vehículo cargado en un buque y sin descargar a los animales, debe considerarse que carece de pertinencia el tiempo de tal transporte siempre que los animales hayan sido regularmente abrevados y alimentados, de manera que, de cumplirse tal requisito, puede iniciarse un nuevo período de transporte por carretera de 28 horas inmediatamente después del desembarco del camión en el puerto de destino.

D. *Sobre la cuarta cuestión*

53. Mediante la cuarta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, por un lado, si debe interpretarse el artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii), primer guión, de la Directiva 91/628/CEE en el sentido de que el personal encargado del transporte debe consignar en el plan de viaje cuándo se ha alimentado y abrevado a los animales transportados, y si «una inscripción previa a máquina» que indica durante el transporte por barco «se alimentará y abrevará a los animales por la noche, por la mañana, a mediodía, por la noche y por la mañana» no cumple los requisitos de la Directiva 91/628, con la consecuencia jurídica de que «la falta de anotación de medidas tomadas para alimentar y abrevar a los animales lleva consigo la pérdida del derecho a la restitución por exportación, siempre que no se aporte otro tipo de prueba».

54. El orden lógico de las dos preguntas del órgano jurisdiccional remitente pone de manifiesto que el punto central de su petición consiste en que se compruebe la conformidad con la Directiva —y no solamente con la norma específica objeto de su primera cuestión— del comportamiento global del transportista: un comportamiento global compuesto no sólo por cuanto figura a modo de programa en la anotación previa a máquina en el plan de viaje, sino también a) por la firma posterior de dicho plan, mediante la cual el transportista confirmó al final del transporte que había dispensado realmente a los animales, en cada uno de los momentos previstos y del modo exigido, los cuidados mencionados en el plan de viaje, y b) por una declaración jurada en el mismo sentido que, según se indica en la página 3 de la resolución de remisión, fue realizada por el encargado del transporte y fue considerada irrelevante por el Zollamt Salzburg, Erstattungen.

55. Para responder adecuadamente a tal cuestión, entendida en los términos expresados en el punto anterior, ha de procederse a una interpretación del artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii), de la Directiva 91/628 a la luz del segundo guión de la misma letra d), inciso ii) y de la letra f) del mismo artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii), de tal Directiva.

56. El artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii), de la Directiva 91/628 dispone que el transportista debe comprobar que el personal encargado del transporte «consigne en el plan de viaje las horas y lugares en que *se ha* alimentado y abrevado a los animales

transportados durante el viaje»; el primer guión del [inciso i)], por su parte, prevé que el original del plan de viaje sea *«cumplimentado* y *completado* debidamente por las personas apropiadas en el momento oportuno». [13]

57. En sus observaciones escritas y presentadas ante el Tribunal de Justicia, la parte recurrente en el procedimiento principal valoró la distinción que analiza la disposición controvertida entre «cumplimentar» y «completar» y el hecho de que la misma prevé que estas dos formalidades y, por tanto, cada una de ellas deben ser realizadas «en el momento oportuno».

58. Al invocar lo ya recogido en el punto 5.2 de la resolución de remisión, es decir que, al término del transporte, al firmar el plan de viaje el transportista confirmó que había realizado efectivamente las actividades de atención de los animales en cada uno de los momentos programados con anterioridad, la parte recurrente en el litigio principal pretende inferir de ello que, mientras que la inscripción previa a máquina en el plan de viaje de los momentos en los que los animales debían ser alimentados y abrevados se corresponde con la exigencia de «cumplimentar», la posterior firma se corresponde con la de «cumplimentar». También entiende, evidentemente, que el hecho de completar el plan de viaje original con la firma cumple la exigencia prevista en la normativa controvertida mediante la vinculación que dicha firma presenta con el plan de viaje escrito con anterioridad a máquina. Y ello porque a) la indicación de que las operaciones controvertidas debían ser efectuadas «por la noche, por la mañana, a mediodía, por la noche y por la mañana», con la repetición de las expresiones «por la noche y por la mañana» que contiene podía ser legítimamente entendida como una indicación no genérica sino referida a momentos diversos y temporalmente identificables del transporte concreto que había de efectuarse, el cual, como se desprende de los autos, después de 41 horas y media, por tanto, abarcó concretamente, además de «la noche, la mañana y el mediodía» también «la noche» y «la mañana», y b) el carácter particularmente preciso del programa establecido en el plan de viaje podía hacer innecesaria la indicación punto por punto de su cumplimiento y convertir en «oportuno» el momento de la conclusión del transporte como momento para completarlo mediante la firma final de la certificación que ha de incluirse en el plan de viaje. Es evidentemente por sostener la tesis indicada en los dos puntos anteriores por lo que las observaciones de la parte recurrente en el litigio principal no invocan la fuerza probatoria que podría tener la declaración jurada que, según se señala en el punto 3 de la resolución de remisión, fue presentada en vano, *ex post,* ante el Zollamt Salzburg, Erstattungen.

59. Ciertamente, la manera en que de este modo cabe sostener que la recurrente en el litigio principal afirma haberse ajustado a lo dispuesto en el artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii), de la Directiva 91/628 no se corresponde con precisión con lo prescrito en el inciso ii) de tal Directiva, según el cual el transportista debe comprobar que «el personal encargado del transporte consigne en el plan de viaje las horas y lugares en que se ha alimentado y abrevado a los animales transportados durante el viaje»: y ello porque (aparte de que en un transporte marítimo no es fácil consignar el «lugar» en el que se han

13 — El subrayado es mío.

realizado las operaciones) las modalidades que cabe admitir que el encargado del transporte pretende observar no pueden considerarse idóneas para indicar la hora en la que se suministraron alimentos y agua.

60. Ahora bien, si, como se ha señalado en el punto 56 *supra,* se integra la disposición del artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii) de la Directiva 91/628 y la del segundo guión de la misma letra d) con lo previsto en la letra f) del citado punto 2, de esta correspondencia no exacta no cabe deducir, como, según se indica en la resolución de remisión (en su punto 3), hizo el Zollamt Salzburg, Erstattungen, que no se alimentó ni abrevó a los animales durante 46 horas y que, por tanto, el exportador pierde el derecho a la restitución a la exportación.

61. El mismo artículo 5, parte A, punto 2, letra f), inciso ii), de la Directiva 91/628 controvertida, que naturalmente debe ser tenida en cuenta en el marco de una interpretación sistemática en la totalidad del punto 2, dispone que «el transportista […] aporte […] la prueba de que se han tomado las disposiciones necesarias para cubrir durante el viaje las necesidades de agua y alimentos de los animales transportados, incluso en caso de que se modifique el plan de viaje».

62. Con esta disposición el legislador comunitario dio muestras inequívocas de que no quería atribuir un valor absoluto a las modalidades conforme a las cuales el artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii) de la Directiva 91/628 prevé que debe comprobarse que se han suministrado debidamente alimentos y agua. Ésa es la prueba concreta de que se cubren «durante el viaje las necesidades de agua y alimento de los animales transportados» lo que, en la sensibilidad del legislador comunitario, constituye el elemento esencial que debe aportar el transportista.

63. Deducir el incumplimiento concreto del artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii), de la Directiva 91/628 del valor absoluto atribuido a tal disposición por el Zollamt Salzburg, Erstattungen tropezaría además con cuanto se desprende del planteamiento —que daba importancia a todos los elementos de hecho del caso de autos, incluidos los aportados por el exportador— preconizado por el Tribunal de Justicia en la sentencia dictada en los asuntos Viamex Agrar y Zuchtvieh-Kontor GmbH (ZVK) [14] a la hora de interpretar y aplicar la remisión a la Directiva 91/628 contenida en el artículo 1 y en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 615/98.

64. En los procedimientos nacionales que dieron lugar a la presentación de aquellas peticiones de decisión prejudicial se había planteado la cuestión de la validez, a la luz de los principios de seguridad jurídica y de proporcionalidad, de dicha remisión habida cuenta de que tanto una como otra disposición a) supeditan el pago de las restituciones a la exportación de animales vivos de la especie bovina al cumplimiento, durante el transporte de los animales hasta el primer lugar de descarga en el país tercero de destino final, de las disposiciones de la citada Directiva, y b) se habían entendido en el sentido de que excluían tales restituciones aunque se vulnerase una sola de dichas disposiciones.

14 — Sentencia de 17 de enero de 2008 (C-37/06 y C-58/06, Rec. p. I-69).

65. El Tribunal de Justicia respondió a las cuestiones que se le plantearon señalando en primer lugar que «el objetivo de la remisión general que el Reglamento nº 615/98 realiza a la Directiva 91/628 consiste en garantizar el cumplimiento de las disposiciones pertinentes de dicha Directiva en materia de bienestar de los animales vivos y, en particular, de protección de los animales durante su transporte»: [15] de ello dedujo la imposibilidad de declarar inválida la remisión controvertida en la medida en que no puede interpretarse en el sentido de que abarca todas las disposiciones de la Directiva 91/628 y, concretamente, las que no tienen relación alguna con el objetivo principal perseguido por la Directiva. [16] A continuación, tras recordar el carácter tradicionalmente atribuido al funcionamiento del principio de proporcionalidad como principio según el cual «cuando se ofrezca una elección entre varias medidas adecuadas, debe recurrirse a la menos onerosa, y que las desventajas ocasionadas no deben ser desproporcionadas con respecto a los objetivos perseguidos», [17] afirmó que dicho principio debe ser respetado por las autoridades nacionales competentes en el marco de la aplicación de las disposiciones del Reglamento nº 615/98. [18]

66. El planteamiento que el Tribunal de Justicia insta a los órganos jurisdiccionales nacionales a seguir a la hora de interpretar y aplicar las disposiciones que vinculan el régimen de las restituciones al de la protección de la salud de los animales bovinos en el curso de su transporte es evidente. Se inspira en los dos criterios siguientes:

1) interpretar disposiciones de la Directiva destinadas a integrarse entre sí y con la totalidad de la norma de la que forman parte atribuyendo a cada una de ellas y a la remisión efectuada por ellas al Reglamento nº 615/98 una relevancia distinta en función de que su objetivo directo sea garantizar la consecución del objetivo principal de la Directiva o bien que el respeto de éste tenga una función meramente instrumental, y

2) aplicar sus disposiciones eligiendo, entre varios modos de hacerlo, el que garantiza que los inconvenientes eventualmente causados no sean desmesurados respecto al objetivo perseguido de proteger la salud de los animales.

67. No hay duda alguna de que lo planteado en los puntos 62 a 64 de las presentes conclusiones responde a los criterios que, en la sentencia mencionada en los puntos 63 a 66 *supra,* el Tribunal de Justicia precisó que deben seguirse.

15 — *Ibidem,* apartado 29.
16 — *Ibidem.*
17 — *Ibidem,* apartado 35.
18 — *Ibidem,* apartado 46.

IV. Conclusión

68. A la luz de los datos normativos antes expuestos y de las consideraciones que en su interpretación sugiere un análisis de las características del caso de autos y por los criterios mencionados en la sentencia del Tribunal de Justicia citada en los puntos 63 a 66 *supra,* propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Unabhängiger Finanzsenat del modo siguiente:

«1) Lo dispuesto específicamente en el punto 48, apartado 7, letra b), del anexo de la Directiva 91/628/CEE del Consejo, de 19 de noviembre de 1991, sobre la protección de los animales durante el transporte y que modifica las Directivas 90/425/CEE y 91/496/CEE en relación únicamente con los transportes en buques que unen regularmente dos puntos geográficos de la Comunidad no puede aplicarse por analogía a los transportes de animales a bordo de buques de autotransporte con destino a terceros países.

2) En el caso de un transporte marítimo que une de forma regular y directa una localidad de la Comunidad y una localidad de un país tercero mediante un vehículo cargado en un buque y sin descargar a los animales, debe considerarse que carece de pertinencia el tiempo de tal transporte siempre que los animales hayan sido regularmente abrevados y alimentados, de manera que, de cumplirse tal requisito, puede iniciarse un nuevo período de transporte por carretera de 28 horas inmediatamente después del desembarco del camión en el puerto de destino.

3) El artículo 5, parte A, punto 2, letra d), inciso ii), primer guión, de la Directiva 91/628 no obliga con carácter absoluto al personal encargado de un transporte marítimo a consignar en el plan de viaje la hora precisa en que los animales

transportados han sido alimentados y abrevados como requisito esencial para obtener la restitución a la exportación.

4) Una inscripción previa a máquina según la cual, durante el transporte, los animales serán alimentados y abrevados en momentos que se corresponden con fases suficientemente determinables del transporte puede ajustarse a las exigencias de la Directiva 91/628 siempre que se pruebe que dichas operaciones han sido efectuadas en tales momentos.

Corresponde al órgano jurisdiccional nacional apreciar la suficiencia de los elementos aducidos al respecto por el exportador teniendo también en cuenta, de ser necesario, elementos externos al plan de viaje, como una declaración jurada realizada en un momento posterior en relación con la finalización del transporte.»