SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)
de 9 de marzo de 2006 *

En el asunto C-371/03,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Oberlandesgericht Köln (Alemania), mediante resolución de 21 de agosto de 2003, recibida en el Tribunal de Justicia el 1 de septiembre de 2003, en el procedimiento entre

Siegfried Aulinger

y

Bundesrepublik Deutschland,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. A. Rosas, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský, J.-P. Puissochet (Ponente), S. von Bahr y U. Lõhmus, Jueces;

* Lengua de procedimiento: alemán.

Abogado General: Sr. F.G. Jacobs;
Secretaria: Sra. C. Strömholm, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 12 de octubre de 2005;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Sr. Aulinger, por el Sr. R. Karpenstein, Rechtsanwalt;

— en nombre de la Bundesrepublik Deutschland, parte demandada en el procedimiento principal, por el Sr. A. Frieser, Rechtsanwalt;

— en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. W.D. Plessing, y posteriormente por las Sras. A. Tiemann y C. Schulze-Bahr, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. A. Frieser, Rechtsanwalt;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. G. zur Hausen y posteriormente por el Sr. F. Hoffmeister, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 17 de noviembre de 2005;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación del Reglamento (CEE) nº 1432/92 del Consejo, de 1 de junio de 1992, por el que se prohíbe el comercio entre la Comunidad Económica Europea y las Repúblicas de Serbia y de Montenegro (DO L 151, p. 4).

2 Dicha petición se formuló en el marco de un litigio entre el Sr. Aulinger y la Bundesrepublik Deutschland, la cual le había obligado a interrumpir sus actividades de transportista en autocar de personas que se desplazaban a Serbia y a Montenegro, sobre la base de una interpretación del Reglamento nº 1432/92 que el Sr. Aulinger consideraba errónea.

Marco normativo

3 En el contexto de los conflictos que rodearon a la obtención de la independencia por varias Repúblicas de la antigua República Federativa de Yugoslavia y, en particular, de los conflictos acaecidos en 1992 en Bosnia-Herzegovina, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, actuando con arreglo al capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, adoptó el 30 de mayo de 1992 la Resolución 757 (1992), por la que se establecía un embargo económico contra la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro). Dicho embargo tenía por objeto, en primer lugar, los intercambios de productos de base y de mercancías.

4 Los apartados 5 y 7 de la Resolución 757 (1992) disponían:

«5. [...] todos los Estados se abstendrán de poner a disposición de las autoridades de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), o [de] cualquier empresa comercial, industrial o de servicios públicos que opere en la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), cualesquiera fondos o cualesquiera otros recursos financieros o económicos, e impedirán que sus nacionales y cualesquiera personas que se encuentren en sus territorios retiren de éstos o pongan de otra manera a disposición de dichas autoridades o de esas empresas cualesquiera de esos fondos o recursos y remitan cualesquiera de esos fondos a personas o entidades que se encuentren en la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), con la única excepción de los pagos con fines estrictamente médicos o humanitarios y de alimentos;

[...]

7. [...] todos los Estados:

a) Negarán permiso a cualquier aeronave para despegar de su territorio, aterrizar en él o sobrevolarlo si su destino fuera la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), o si se hubiera partido de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), a menos que el vuelo de que se trate hubiera sido aprobado, por razones humanitarias o de otro tipo

en consonancia con las resoluciones pertinentes del Consejo, por el Comité establecido en virtud de la resolución 724 (1991);

[...]»

5 La Comunidad Económica Europea y sus Estados miembros recurrieron a un instrumento comunitario para garantizar, entre otras cosas, una aplicación uniforme en la Comunidad de algunas de las medidas ordenadas por la Resolución 757 (1992). De esta forma, el Consejo de las Comunidades Europeas aprobó el Reglamento nº 1432/92.

6 El artículo 1 de éste dispone:

«A partir del 31 de mayo de 1992 quedarán prohibidas:

a) la introducción en el territorio de la Comunidad de cualquier producto originario o procedente de las Repúblicas de Serbia y de Montenegro;

b) la exportación a las Repúblicas de Serbia y de Montenegro de cualquier producto originario o procedente de la Comunidad;

c) cualquier actividad que tenga por objeto o efecto favorecer, directa o indirectamente, las transacciones mencionadas en las letras a) y b);

d) la prestación de servicios no financieros que tenga por objeto o efecto favorecer, directa o indirectamente, la economía de las Repúblicas de Serbia y de Montenegro, especialmente aquellos servicios no financieros destinados:

i) a fines de cualquier actividad económica realizada en las Repúblicas de Serbia y de Montenegro o dirigida a partir de las mismas; o

ii) a una de las personas siguientes:

— cualquier persona física que se encuentre en las Repúblicas de Serbia y de Montenegro,

— cualquier persona jurídica constituida en sociedad o en otra forma bajo el régimen de la ley de las Repúblicas de Serbia y de Montenegro,

— cualquier organismo que ejerza una actividad económica (ya sea en las Repúblicas de Serbia y de Montenegro o fuera de ellas) por personas residentes en las Repúblicas de Serbia y de Montenegro o por organismos constituidos en sociedad o en otra forma bajo el régimen de la ley de dichas Repúblicas.

Los términos de la prohibición de los servicios de transporte aéreo se definen en el Anexo.»

7 El artículo 5 del citado Reglamento establece:

«El presente Reglamento se aplicará dentro del territorio de la Comunidad, incluido su espacio aéreo, y a cualquier aeronave o buque bajo jurisdicción de un Estado miembro, así como, en cualquier otro sitio, a cualquier nacional de un Estado miembro y a cualquier entidad constituida en sociedad o en otra forma bajo el régimen de la ley de un Estado miembro.»

Hechos del litigio principal y cuestiones prejudiciales

8 El Sr. Aulinger es propietario de una empresa de autocares establecida en Alemania. Mientras estuvo en vigor el embargo decretado contra las Repúblicas de Serbia y de Montenegro, transportó hacia o desde las proximidades de la zona objeto del embargo a trabajadores inmigrantes, en particular serbios y montenegrinos, que se desplazaban a Serbia o a Montenegro o bien regresaban de estos dos países. Operaba con gran frecuencia como subcontratista de una agencia de viajes establecida también en Alemania, que organizaba todo el viaje entre los puntos de partida y de destino situados en territorio alemán y en los territorios de las Repúblicas sujetas a

embargo o a la inversa, recurriendo a empresas de autocares establecidas en estas Repúblicas para la parte del trayecto que se efectuaba en su territorio. La agencia expedía a los pasajeros unos billetes únicos para tales transportes, llamados «fraccionados» (en lo sucesivo, «transportes fraccionados»).

9 Después de haber sido perseguido penalmente por infringir el Reglamento nº 1432/92, el Sr. Aulinger cesó prácticamente de efectuar tales transportes fraccionados en 1993.

10 Sin embargo, el proceso penal incoado contra el Sr. Aulinger se dio por concluido después de que, mediante una sentencia de 21 de abril de 1995, el Bundesgerichtshof declarase que la Resolución 757 (1992) no impedía el transporte de particulares a la zona de embargo y dentro de ésta y consideró inútil pronunciarse acerca de la cuestión de si el Reglamento nº 1432/92 dictaba tal prohibición, dado que no se habían seguido los trámites necesarios previstos en el Derecho nacional para sancionar penalmente la infracción del mencionado Reglamento.

11 El Sr. Aulinger solicitó entonces la reparación del perjuicio que estimaba haber sufrido. Por una parte, obtuvo una indemnización por las diligencias penales que se habían seguido contra él. Por otra parte, solicitó a la parte demandada en el procedimiento principal (en lo sucesivo, «Bundesrepublik Deutschland») una indemnización por daños y perjuicios por importe de 500.000 DEM por la pérdida de su principal fuente de ingresos, debido a la interrupción casi total de sus actividades de transporte fraccionado desde y hacia las proximidades de la zona de embargo. En apoyo de su solicitud, alegó que el Reglamento nº 1432/92 no prohibía tales actividades. Sobre este particular, el demandante en el procedimiento principal señala que la propia Comisión de las Comunidades Europeas no consideraba que este tipo de transporte estuviera prohibido y que las autoridades alemanas hubieran debido consultar a los Estados miembros antes de pronunciarse sobre este punto, de vital importancia para numerosos propietarios de empresas de autocares. Afirma que en tal caso los demás Estados miembros se habrían adherido al planteamiento de la Comisión.

12 La Bundesrepublik Deutschland afirmó que la finalidad del transporte fraccionado era eludir la prohibición de transportar directamente personas a la zona de embargo y que, en consecuencia, este tipo de transporte también estaba prohibido por el Reglamento nº 1432/92. Considerando que, en cualquier caso, su interpretación del Reglamento era defendible, la Bundesrepublik Deutschland dedujo de ello que no se había cometido la falta que exige el artículo 839 del Código Civil (Bürgerliches Gesetzbuch) para generar la responsabilidad del Estado. Dicho Estado añadió que no estaba obligado a consultar a otros Estados miembros y/o a la Comisión puesto que, en principio, la interpretación y la aplicación del Derecho comunitario son competencia de los Estados miembros. Sin embargo, afirmó que había existido concertación entre los Estados miembros en el seno de los Comités (o al margen de éstos) con ocasión de las reuniones mantenidas con la Comisión.

13 El Landgericht, al que se sometió el litigio, dio la razón a la Bundesrepublik Deutschland. Fundamentó su resolución en particular en la alegación de ésta según la cual no podía afirmarse que dicho Estado hubiera incurrido en falta alguna que pudiera generar su responsabilidad en virtud del artículo 839 del Código Civil.

14 El Oberlandesgericht Köln, ante el cual el Sr. Aulinger interpuso recurso de apelación, decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 1, letra d), del [Reglamento nº 1432/92] en el sentido de que el transporte comercial de personas hacia o desde el territorio objeto del embargo mediante el denominado transporte fraccionado estaba permitido o en el sentido de que estaba prohibido?

Por "transporte fraccionado" debe entenderse el transporte de personas hacia o desde el territorio objeto del embargo por medio de la cooperación entre una empresa establecida en un Estado miembro de la Comunidad y una empresa

establecida en el territorio objeto del embargo, de tal modo que la primera se encarga del transporte hasta las proximidades de la frontera del territorio objeto del embargo y la otra del transporte desde ese punto hasta el territorio objeto del embargo (con transbordo de los viajeros).

2) En el caso de que el Tribunal de Justicia considere legal el transporte fraccionado, ¿se derivaba del artículo 10 CE, del artículo 297 CE o de alguna otra norma de Derecho comunitario la obligación de un Estado miembro de consultar a los demás Estados miembros o a la Comisión antes de adoptar medidas nacionales basadas en la supuesta ilegalidad del transporte fraccionado?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión

Observaciones presentadas al Tribunal de Justicia

15 El Sr. Aulinger considera que debe distinguirse entre la cuestión de si estaba prohibido el transporte fraccionado hacia la zona de embargo o desde la misma y la de si estaba también prohibida una prestación parcial complementaria del citado transporte, como la que él realizaba. El demandante pone de manifiesto que no organizaba el transporte fraccionado sino que se limitaba a efectuar una prestación para una agencia de viajes en territorios no sujetos a embargo.

16 El Sr. Aulinger presenta varios ejemplos sobre esta cuestión que, en su opinión, demuestran que el Reglamento nº 1432/92 no podía prohibir una prestación como la suya, sin conducir al resultado absurdo de que estuviera prohibido cualquier acto que contribuyera a la realización de un transporte fraccionado. De esta forma, la persona que vendió los billetes únicos a los viajeros, estos mismos viajeros que contribuyeron abonando el precio del viaje y el empleado que llenó el depósito de gasolina del autocar habrían incumplido el embargo. El demandante añade que el embargo tiene un carácter económico y no tiene por objeto prohibir los viajes y transportes de personas.

17 Según el Sr. Aulinger, a la misma conclusión debe llegarse por lo que atañe al transporte fraccionado en su conjunto. La cuestión de si éste estaba prohibido por el artículo 1, letra d), del Reglamento nº 1432/92 debe apreciarse sobre la base de la Resolución 757 (1992). Ahora bien, el apartado 5 de ésta se limita a prohibir que se pongan a disposición de las autoridades o de cualquier empresa establecida en la República Federativa de Yugoslavia fondos o cualesquiera otros «recursos económicos». Ciertamente, el concepto de «recursos económicos» engloba las prestaciones de servicios a las referidas entidades, si bien el hecho de conducir pasajeros hasta el lugar en el que las empresas de transporte serbias y montenegrinas se hacían cargo de ellos no puede considerarse como una prestación de servicios a dichas empresas y, en consecuencia, como la puesta a disposición de recursos económicos en su beneficio. Los destinatarios de los servicios de que se trata eran únicamente los pasajeros.

18 Según el Sr. Aulinger, el Reglamento nº 1432/92 no pretendía imponer ninguna sanción adicional a las previstas en la Resolución 757 (1992). Únicamente tenía por objeto garantizar una aplicación uniforme en el conjunto de la Comunidad de las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. El Sr. Aulinger fundamenta su alegación en el décimo considerando del citado Reglamento, así como en la sentencia de 14 de enero de 1997, Centro-Com (C-124/95, Rec. p. I-81). Por consiguiente, en su opinión, el Reglamento no podía prohibir de forma autónoma conducir personas hasta el lugar en que los propietarios de la empresas serbias y montenegrinas de autocares se hiciesen cargo de ellas en el marco del transporte fraccionado.

19 La Bundesrepublik Deutschland, el Gobierno alemán y la Comisión se refieren, en primer lugar, al tenor literal del artículo 1, letra d), del Reglamento nº 1432/92. Afirman que el transporte comercial de personas es un «servicio» a efectos de esta disposición. El hecho de que dicho servicio haya sido prestado bajo la forma de un transporte directo o bien de un transporte fraccionado no modifica nada. La Bundesrepublik Deutschland pone de manifiesto que los términos utilizados en la citada disposición demuestran el amplio ámbito de aplicación de la prohibición dictada en tal norma. Más en concreto, los trayectos efectuados bajo la forma de transportes fraccionados tenían como efecto favorecer, por lo menos indirectamente, a la economía de las Repúblicas de Serbia y de Montenegro.

20 Efectivamente, la Bundesrepublik Deutschland y la Comisión parten del principio de que el transporte directo desde la zona de embargo y con dirección a ésta constituía una infracción del embargo, ya que dicho transporte tenía como efecto poner vehículos de la Comunidad a disposición de la economía de los países sometidos a embargo y permitir la importación a éstos de divisas por las personas transportadas. Consideran que debe seguirse el mismo planteamiento en el caso del transporte fraccionado. Según el Gobierno alemán y la Comisión, la única excepción que puede admitirse es la de los viajes efectuados en coche particular, con carácter no comercial, que son aceptables por razones humanitarias y también porque, en tal caso, no existe prestación de «servicios» a efectos del artículo 1, letra d), del Reglamento nº 1432/92.

21 La Bundesrepublik Deutschland y el Gobierno alemán añaden que tanto el espíritu como la finalidad del Reglamento nº 1432/92 confirman la interpretación literal anteriormente expuesta.

22 El Gobierno alemán se refiere también al Reglamento (CEE) nº 990/93 del Consejo, de 26 de abril de 1993, relativo al comercio entre la Comunidad Económica Europea y la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) (DO L 102, p. 14), el cual sustituyó al Reglamento nº 1432/92.

23 Dicho Gobierno observa que el artículo 1, apartado 1, letra e), del Reglamento nº 990/93 establece una prohibición de prestar servicios no financieros, prohibición que está sometida a las excepciones establecidas en el artículo 2 del referido Reglamento, que se refieren, en particular, a los transbordos en el territorio de la República Federativa de Yugoslavia y a la entrada en su mar territorial. Según el Gobierno alemán, tales excepciones carecerían de todo sentido si no estuviesen prohibidos los transportes destinados a la zona de embargo o que parten de la misma. De esta forma, dicho Reglamento confirma la interpretación que había dado este Gobierno al Reglamento nº 1432/92.

24 La Bundesrepublik Deutschland sostiene que no es necesario saber si la propia Resolución 757 (1992) prohibía el transporte fraccionado, puesto que el legislador comunitario podía, llegado el caso, decretar un embargo más severo, habida cuenta de la proximidad geográfica entre la Comunidad y la zona de embargo. Por consiguiente, afirma que la interpretación del Reglamento nº 1432/92 debe hacerse de una forma autónoma, lo cual defiende asimismo la Comisión, fundamentalmente por las mismas razones.

25 La Bundesrepublik Deutschland y la Comisión alegan además que la obligación de garantizar el efecto útil del Reglamento nº 1432/92 implica considerar que dicha norma prohíbe el transporte fraccionado. La Bundesrepublik Deutschland estima que, en caso contrario, las disposiciones del citado Reglamento hubieran podido así incumplirse fácilmente, favoreciendo las cooperaciones con empresas de autocares establecidas en Serbia o en Montenegro. El Gobierno alemán se refiere en particular a la sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de julio de 1996, Bosphorus (C-84/95, Rec. p. I-3953), apartados 3 y 18.

26 Finalmente, la Bundesrepublik Deutschland subraya, basándose en la misma sentencia, que la prohibición del transporte fraccionado no conculcaba los derechos fundamentales de las empresas de que se trata.

27 Sin embargo, la Comisión considera que si se hubiera realizado tan sólo el transporte hasta los confines de la zona de embargo, sin que estuviera previsto el transporte posterior de los pasajeros hasta dicha zona, no habría sido posible demostrar que una operación de este tipo tuviera como efecto favorecer las economías serbia y montenegrina. En tal caso, dichas economías no se habrían beneficiado del suministro de un medio de transporte de la Comunidad y dicha operación no habría llevado por sí misma a conducir a las personas de que se trata a Serbia y Montenegro.

28 La Comisión reconoce que el hecho de conducir a dichas personas hasta la frontera les da la posibilidad de dirigirse posteriormente, por sus propios medios, a la zona de embargo, y que las divisas que transportan refuerzan la economía de ésta, si bien estima que esta interpretación del embargo es demasiado amplia. La prestación del transportista «comunitario» es una simple operación previa y el refuerzo de la economía de las Repúblicas afectadas por el embargo era una consecuencia de la actuación de los propios viajeros y no de los transportistas que les habían conducido hasta las proximidades de la zona de embargo.

29 La Comisión añade que, en el marco de un verdadero transporte fraccionado, como en el asunto principal, corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar quién realizó la prestación de servicios prohibida. Efectivamente, le incumbe dilucidar en qué medida un subcontratista como el Sr. Aulinger, que colaboró en la realización de un transporte fraccionado, en su caso sin ser directamente responsable de su concepción y de su realización, ha infringido el artículo 1, letra d), del Reglamento nº 1432/92.

Respuesta del Tribunal de Justicia

30 El décimo considerando de la exposición de motivos del Reglamento nº 1432/92 indica que la finalidad principal de éste es garantizar una aplicación uniforme en toda la Comunidad de algunas de las medidas de la Resolución 757 (1992). En

consecuencia, debe tenerse en cuenta el texto y el objeto de ésta (véase, en este sentido, la sentencia Bosphorus, antes citada, apartados 13 y 14) en orden a la interpretación del referido Reglamento. Por lo tanto, el Reglamento nº 1432/92 no debe ser objeto de una interpretación contraria a lo dispuesto en la Resolución 757 (1992).

31 Pues bien, ninguna disposición del Reglamento, como tampoco de la Resolución 757 (1992), prohíbe la circulación de personas entre los Estados miembros de la Comunidad y las Repúblicas de Serbia y de Montenegro.

32 Sin embargo, el Gobierno alemán y la Comisión tienen razón al afirmar que el artículo 1, letra d), del Reglamento nº 1432/92 prohíbe el transporte comercial directo de personas entre un punto situado en los territorios de los Estados miembros y otro punto situado en Serbia o en Montenegro por transportistas establecidos en uno de dichos Estados miembros. En efecto, tal prestación de servicios no financieros se halla comprendida dentro del ámbito de aplicación de dicha disposición, en la medida en que corresponde, en parte, a una «actividad económica realizada en las Repúblicas de Serbia y de Montenegro» y, en parte, a una prestación de servicios realizada a favor de «persona[s] física[s] que se encuentre[n] en las Repúblicas de Serbia y de Montenegro», mencionadas expresamente en el artículo 1, letra d), del Reglamento nº 1432/92 como ejemplo de prestaciones de servicios no financieros prohibidas.

33 En el caso de una prestación de transporte realizada entre los mismos puntos de partida y de llegada y organizada mediante la cooperación entre una empresa establecida en un Estado miembro y otra empresa que tenga su domicilio social en la zona de embargo, en la cual la primera se encargue del transporte hasta o desde las proximidades de la frontera de la zona de embargo y la otra del transporte desde dicho punto hasta la zona de embargo o desde ésta hasta dicho punto (con transbordo de los pasajeros), el razonamiento sólo puede ser el mismo. Sobre este particular, carece de relevancia que la prestación se realice por distintos transportistas sucesivos o que sea subcontratada a éstos.

34 Además, si no se aplicase esta interpretación, el efecto útil del Reglamento nº 1432/92 podría eludirse fácilmente mediante acuerdos de cooperación firmados entre empresas comunitarias y empresas serbias o montenegrinas.

35 Por lo tanto, si, en la época en que se hallaba en vigor el Reglamento nº 1432/92, el propietario de una empresa de autocares participaba, incluso en calidad de subcontratista, en un transporte fraccionado de personas entre el territorio de un Estado miembro de la Comunidad y los de las Repúblicas de Serbia y de Montenegro, infringía lo dispuesto en dicho Reglamento. En cambio, podía seguir realizando una prestación comercial de transporte hasta las proximidades de la zona de embargo, con la condición de que dicha prestación no se enmarcase en el contexto de un transporte fraccionado.

36 Procede, pues, responder a la primera cuestión que el artículo 1, letra d), del Reglamento nº 1432/92 debe interpretarse en el sentido de que estaba prohibido el transporte comercial de personas hacia o desde las Repúblicas de Serbia y Montenegro mediante un transporte fraccionado. Por «transporte fraccionado» debe entenderse el transporte de personas hacia o desde la zona de embargo, organizado por medio de la cooperación entre una empresa establecida en un Estado miembro y otra establecida en la zona de embargo, de tal modo que la primera se encarga del transporte hasta o desde las proximidades de la frontera de la zona de embargo y la otra del transporte desde ese punto hasta la zona de embargo o desde ésta hasta ese punto (con transbordo de los pasajeros).

Sobre la segunda cuestión

37 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión, no procede responder a la segunda.

Costas

38 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

El artículo 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 1432/92 del Consejo, de 1 de junio de 1992, por el que se prohíbe el comercio entre la Comunidad Económica Europea y las Repúblicas de Serbia y de Montenegro, debe interpretarse en el sentido de que estaba prohibido el transporte comercial de personas hacia o desde Serbia y Montenegro mediante un transporte fraccionado.

Por «transporte fraccionado» debe entenderse el transporte de personas hacia o desde la zona de embargo organizado por medio de cooperación entre una empresa establecida en un Estado miembro y otra establecida en la zona de embargo, de tal modo que la primera se encarga del transporte hasta o desde las proximidades de la frontera de la zona de embargo y la otra del transporte desde ese punto hasta la zona de embargo o desde ésta hasta ese punto (con transbordo de los pasajeros).

Firmas