SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 18 de junio de 1998 *

En el asunto C-266/96,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, por el Tribunale di Genova (Italia), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Corsica Ferries France SA

y

Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl,

Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl,

Ministero dei Trasporti e della Navigazione,

una decisión prejudicial sobre la interpretación de los artículos 3, 5, 30, 59, 85, 86 y del apartado 1 del artículo 90 del Tratado CE, así como del Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DO L 378, p. 1),

* Lengua de procedimiento: italiano.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres.: C. Gulmann, Presidente de Sala; M. Wathelet (Ponente), J. C. Moitinho de Almeida, J.-P. Puissochet y L. Sevón, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Fennelly;
Secretaria: Sra. D. Louterman-Hubeau, administradora principal;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— En nombre de Corsica Ferries France SA, por los Sres. G. Conte y G. Giacomini, Abogados de Génova;

— en nombre del Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, por los Sres. A. Tizzano, Abogado de Nápoles, y F. Munari, Abogado de Génova;

— en nombre del Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, por los Sres. S. M. Carbone y G. Sorda, Abogados de Génova, y el Sr. G. M. Roberti, Abogado de Nápoles;

— en nombre del Gobierno italiano, por el Profesor U. Leanza, Jefe del servizio del contenzioso diplomatico del ministero degli Affari esteri, en calidad de Agente, asistido por el Sr. P. G. Ferri, avvocato dello Stato;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. G. Marenco, Consejero Jurídico principal, y la Sra. L. Pignataro, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de Corsica Ferries France SA, representada por los Sres. G. Conte y G. Giacomini; del Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, representada por el Sr. F. Munari; del Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, representada por los Sres. S. M. Carbone, G. Sorda y G. M. Roberti; del Gobierno italiano, representado por el Sr. G. Aiello, avvocato dello Stato, y de la Comisión, representada por la Sra. L. Pignataro, expuestas en la vista de 6 de noviembre de 1997;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 22 de enero de 1998;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 5 de julio de 1996, recibida en el Tribunal de Justicia el 2 de agosto siguiente, el Tribunale di Genova planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, varias cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de los artículos 3, 5, 30, 59, 85, 86 y del apartado 1 del artículo 90 del Tratado CE, así como del Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DO L 378, p. 1).

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre Corsica Ferries France SA (en lo sucesivo, «Corsica Ferries»), por una parte, y el Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl (la corporación de los amarradores del puerto de Génova; en lo sucesivo, «corporación de amarradores de Génova»), el Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl (la corporación de amarradores del puerto de La Spezia; en lo sucesivo, «corporación de amarradores de La Spezia»), así como el ministero dei Trasporti e della Navigazione, por otra.

3 Corsica Ferries es una sociedad francesa que, como empresa de transporte marítimo, realiza desde el 1 de enero de 1994 un servicio regular mediante transbordadores entre Córcega y algunos puertos italianos, como Génova y La Spezia. Para ello utiliza buques que enarbolan pabellón panameño, fletados durante un tiempo determinado por Tourship Ltd, con domicilio social en Jersey. El control de ambas sociedades, Corsica Ferries y Tourship Ltd, corresponde a Tourship SA, sociedad luxemburguesa con domicilio social en Luxemburgo. Durante el período comprendido entre 1994 y 1996, Corsica Ferries pagó a las corporaciones de amarradores de Génova y de La Spezia determinadas cantidades como contraprestación por las operaciones de amarre (amarre y desamarre de buques) a las que dieron lugar las escalas de sus buques en dichos puertos.

4 Corsica Ferries siempre ha efectuado sus pagos sujetos a reservas expresas en las que indicaba que la obligación de utilizar los servicios de dichas corporaciones constituía un obstáculo a la libre circulación de mercancías y a la libre prestación de servicios y que las cantidades que se le exigían resultaban de la aplicación de una tarifa desvinculada de la realidad de los servicios efectivamente prestados y establecida en infracción de las normas del Derecho comunitario sobre competencia.

5 El 2 de julio de 1996, sobre la base del artículo 633 del Codice di Procedura Civile italiano, Corsica Ferries presentó ante al Tribunale di Genova una solicitud de que se dictase una orden conminatoria de pago contra la corporación de amarradores de Génova por la cantidad de 669.838.425 LIT, contra la corporación de amarradores de La Spezia por la cantidad de 188.472.802 LIT, así como, solidariamente, contra el Ministerio de Transportes y Navegación por la cantidad de 858.311.227 LIT, cantidades a las que debían sumarse los intereses. Según Corsica Ferries, dicha orden conminatoria está justificada por el carácter indebido de los pagos que ha efectuado. A este respecto ha expuesto, particularmente, dos argumentaciones.

6 En primer lugar, las tarifas aplicadas a las operaciones de amarre en los puertos a que se refiere en el procedimiento principal no tienen ninguna relación con el coste de los servicios que los amarradores prestan efectivamente a los buques y, por añadidura, varían de un puerto a otro, de forma que se obstaculiza tanto la libre prestación de servicios, garantizada en el sector de los transportes marítimos por el Reglamento nº 4055/86, como la libre circulación de mercancías, garantizada por el artículo 30 del Tratado.

7 En segundo lugar, a juicio de la demandante dichos pagos se establecieron en infracción de las normas del Tratado en materia de competencia. Esta infracción resulta no sólo del hecho de que las tarifas son el fruto de acuerdos entre asociaciones de empresas prohibidos por el artículo 85 del Tratado, sino también del hecho de que, infringiendo el artículo 86 del Tratado, las corporaciones de amarradores de Génova y de La Spezia abusan de la posición dominante que ostentan en una parte sustancial del mercado común, al aplicar tarifas no equitativas, al impedir que las empresas navieras utilicen su propio personal capacitado para proceder a las operaciones de amarre y al fijar tarifas distintas según los puertos para prestaciones idénticas efectuadas en favor de buques idénticos.

8 En apoyo de su solicitud de que se condene solidariamente a la República Italiana al pago de las cantidades de que afirma ser acreedora, Corsica Ferries se basa en la responsabilidad que incumbe a dicho Estado por no haber intervenido con el fin de hacer que cesaran las violaciones del Derecho comunitario de las que se considera víctima.

9 De la normativa aplicable al asunto principal se deriva que los servicios de amarre se regulan en el Codice della navigazione (Código de navegación; en lo sucesivo, «Código»), el Regolamento per la navigazione marittima (Reglamento de navegación marítima; en lo sucesivo, «reglamento») y, para cada puerto, por las disposiciones adoptadas por la autoridad marítima local competente.

10 En virtud de los artículos 62 y 63 del Código, la Capitanía Marítima dirige y controla la entrada y la salida, el movimiento, el anclaje y el amarre de los barcos en el puerto, acuerda las maniobras de amarre y desamarre, en caso de necesidad, ordena realizar de oficio las maniobras impuestas, con cargo al barco y, por último, en caso de extrema urgencia, manda cortar las amarras.

11 Con arreglo al artículo 116 del Código, los amarradores de puerto están comprendidos en la categoría del personal destinado a los servicios portuarios. Las normas que se les aplican figuran en el Capítulo VI (artículos 208 a 214) del reglamento. El artículo 209 del reglamento confía la organización del servicio de los amarradores de puerto a la Capitanía Marítima, que garantiza la regularidad del servicio en función de las necesidades del puerto y, especialmente en los puertos en los que existe tal necesidad, puede constituir corporaciones de amarradores. Por último, el artículo 212 del reglamento establece que, en cada puerto, la Capitanía de la zona marítima establecerá las tarifas aplicables a las operaciones de amarre.

12 La normativa específica aplicable en el puerto de Génova está formada por el reglamento nº 759, de 1 de junio de 1953, adoptado por el Presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, que creó la corporación de amarradores de Génova, así como por el reglamento relativo a los servicios marítimos y a la policía portuaria, adoptado el 1 de marzo de 1972, cuyo artículo 13 dispone:

«Se podrán utilizar los servicios de los operadores encargados del amarre en las maniobras de amarre y de desamarre de los barcos [...]

No obstante, en el caso de que un barco no utilice los servicios de los operadores encargados del amarre, dicha maniobra deberá ser efectuada exclusivamente por el personal de a bordo.»

13 Según el órgano jurisdiccional remitente, el segundo párrafo de esta disposición, en realidad, obliga a utilizar los servicios de la corporación de amarradores de Génova.

14 La normativa específica aplicable en el puerto de La Spezia está contenida en el Decreto nº 20, de 16 de julio de 1968, de la Capitanía de la zona marítima de La Spezia. El artículo 1 de dicho Decreto crea una corporación de operadores encargados de las operaciones de amarre. Según el artículo 2, esta corporación

«prestará los servicios de amarre y de desamarre de barcos, garantizando la seguridad en el puerto. Será obligatorio el referido servicio para los barcos de un arqueo bruto superior a 500 toneladas. Los barcos de un tonelaje inferior podrán hacer que las referidas maniobras se lleven a cabo por el personal de a bordo, siempre que no se entorpezca el tráfico ni se comprometa la seguridad del puerto ni la del personal. Para los servicios de amarre, estará terminantemente prohibido, recurrir a toda persona que no pertenezca a la corporación de operadores antes mencionada.»

15 En lo que atañe al sistema de tarifas de las operaciones de amarre, la exposición hecha en la resolución de remisión, adoptada en un procedimiento sumario y no contradictorio, y que, en consecuencia, contiene únicamente los elementos de hecho alegados y los argumentos jurídicos formulados por Corsica Ferries, difiere de la que de ella hacen las corporaciones de amarradores de Génova y de La Spezia, el Gobierno italiano y la Comisión. A pesar de la pregunta escrita formulada por el Tribunal de Justicia a Corsica Ferries sobre el particular, no se han podido aclarar determinados aspectos, y las partes mantienen una interpretación divergente sobre algunos extremos.

16 Según la resolución de remisión, ninguna disposición legal determina los criterios a que deben atenerse las Capitanías de cada puerto para fijar las tarifas de los servicios de amarre. Algunas veces se fijan dichas tarifas mediante acuerdos celebrados entre las empresas del sector y ejecutados posteriormente por un acto administrativo.

17 En cambio, según las corporaciones de amarradores de Génova y de La Spezia, el Gobierno italiano y la Comisión, debe tenerse en cuenta la Ley nº 160/89, de 5 de mayo de 1989 (GURI nº 139, de 16 de junio de 1989), la cual, en el apartado 7 de su artículo 9, dispone que el Ministro de la Marina Mercante adoptará las normas

sobre armonización a escala nacional de las tarifas relativas a los servicios y operaciones portuarias, previa consulta con las organizaciones sindicales más representativas del sector en el ámbito nacional, los demás interlocutores sociales y las sociedades interesadas. La reestructuración tarifaria así prevista se estableció, mediante la circular nº 8/1994 del Ministro de la Marina Mercante, de 19 de septiembre de 1994, que determina los criterios a que deben atenerse las autoridades portuarias para fijar las tarifas.

18 Según las mismas partes, las tarifas se calculan según una fórmula cuyo objeto consiste en repartir proporcionalmente entre las distintas clases de usuarios de los puertos las cargas relacionadas con la prestación del servicio de amarre. Para la aplicación de las tarifas los usuarios se dividen en diferentes categorías en función del tonelaje bruto de los buques, y pueden solicitar reducciones propias de determinadas categorías de barcos, como los transbordadores, o relacionadas con la frecuencia de atracada. La tarifa, válida para dos años, se calcula en función del volumen de negocios global previsto para cada corporación de amarradores, el cual, a su vez, depende del volumen del tráfico en el puerto. Antes de que se adopte la decisión de la autoridad portuaria por la que se aprueba la tarifa para cada puerto, los interesados, tanto en lo referente a la demanda como en lo referente a la oferta, pueden exponer su punto de vista.

19 Mediante Decretos de 20 de octubre y de 27 de septiembre de 1994 se publicaron las tarifas en los puertos de Génova y de La Spezia, respectivamente.

20 Según el Tribunale di Genova, las corporaciones de amarradores de Génova y de La Spezia prestan servicios a Corsica Ferries, la cual, a su vez, ofrece servicios contemplados por el Reglamento nº 4055/86, y dichas corporaciones son empresas en el sentido del apartado 1 del artículo 90 del Tratado, que ostentan derechos exclusivos en una parte sustancial del mercado común. Dado que se pregunta si la naturaleza de los derechos exclusivos, el carácter obligatorio del servicio, las modalidades de fijación de las tarifas y sus importes pueden obstaculizar los intercambios intracomunitarios de mercancías y de servicios y llevar a las empresas titulares de tales derechos a explotar su posición dominante de una forma abusiva y que afecte al comercio entre Estados miembros, por cuanto los costes se repercuten sobre las

empresas que efectúan transportes entre Estados miembros, el órgano jurisdiccional nacional decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 30 del Tratado en el sentido de que se opone a la prohibición, impuesta por la normativa y/o la práctica administrativa de un Estado miembro a las empresas de transporte marítimo con domicilio social en otro Estado miembro, de amarrar y desamarrar sus buques al arribar a los puertos del primer Estado miembro o al salir de ellos, salvo si utilizan los servicios que presta una empresa local concesionaria exclusiva en materia de amarre y desamarre y pagan a dicha empresa una contraprestación desproporcionada en relación con el coste efectivo de los servicios prestados?

2) ¿Se opone el Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, en relación con el artículo 59 del Tratado, a la obligación impuesta en un Estado miembro de utilizar el servicio de amarre, lo que supone la aplicación a las empresas de transporte marítimo con domicilio social en otro Estado miembro de tarifas fijadas no por Ley sino de manera meramente discrecional por la Administración, cuando sus buques arriban a los puertos del primer Estado miembro o salen de ellos?

3) ¿Se oponen los artículos 3, 5 y el apartado 1 del artículo 90, en relación con los artículos 85 y 86 del Tratado, a la normativa y/o a la práctica administrativa de un Estado miembro que se conceden a una empresa con domicilio social en dicho Estado el derecho exclusivo a prestar el servicio de amarre, con una amplitud tal que permita imponer la utilización de este servicio, exigir una contraprestación desproporcionada en relación con el coste efectivo de las prestaciones y aplicar tarifas que sean resultado de prácticas colusorias y/o del ejercicio de una facultad discrecional por parte de la Administración y de condiciones tarifarias que varían según los puertos mientras que las prestaciones son equivalentes?»

Sobre la admisibilidad

21 Tanto el Gobierno italiano como las corporaciones de amarradores de Génova y de La Spezia han puesto en duda la admisibilidad de las cuestiones planteadas por motivos relacionados, por un lado, con la naturaleza del procedimiento que se sigue ante el Juez nacional, y por otro, con la no pertinencia de las cuestiones con respecto al litigio de que conoce.

22 En lo que atañe, en primer lugar, a la naturaleza del procedimiento que se sigue ante el Juez nacional, el Gobierno italiano ha recordado que se trata de un procedimiento sumario y no contradictorio, que puede entablar cualquier persona que pretenda la ejecución de un crédito cuya existencia resulta de una prueba escrita con el fin de obtener, sin que se dé audiencia a la otra parte, una orden conminatoria de pago, teniendo lugar el debate contradictorio, en su caso, con posterioridad cuando la parte condenada se opone a esa orden conminatoria. Según el Gobierno italiano, el carácter no contradictorio y la imposibilidad de obtener otras pruebas distintas de las pruebas escritas presentadas por la demandante impiden que el Tribunal de Justicia disponga de los elementos necesarios para responder a las cuestiones que, en materia de competencia, se refieren a situaciones de hecho y de Derecho complejas.

23 A este respecto, debe señalarse que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que el Presidente de un Tribunal italiano, cuando se pronuncia en el marco de un procedimiento monitorio previsto por el Codice di Procedura Civile italiano, ejerce una función jurisdiccional a efectos del artículo 177 del Tratado y que dicho artículo no subordina el sometimiento del asunto al Tribunal de Justicia al carácter contradictorio del procedimiento durante el cual el Juez nacional formule las cuestiones prejudiciales (sentencia de 17 de mayo de 1994, Corsica Ferries, C-18/93, Rec. p. I-1783, apartado 12, y jurisprudencia allí citada).

24 No obstante, debe añadirse que en tales procedimientos también es necesario que el órgano jurisdiccional nacional presente al Tribunal de Justicia una exposición detallada y completa del contexto fáctico y jurídico.

25 Es preciso señalar que, en el caso de autos, la descripción del contexto fáctico y jurídico presenta algunas carencias, con lo que se impide que el Tribunal de Justicia responda con la precisión deseada a algunas de las cuestiones que se le plantean. No obstante, los elementos que obran en autos permiten al Tribunal de Justicia pronunciarse, aunque dejando sin resolver determinados aspectos de las respuestas a las cuestiones planteadas.

26 En relación con la pertinencia de las cuestiones planteadas, las corporaciones de amarradores de Génova y de La Spezia han alegado que la demanda que se presentó ante al Juez remitente tiene por objeto la devolución de todas las cantidades que les pagó Corsica Ferries. Dado que, en cualquier caso, dichas corporaciones tienen derecho a una cierta contraprestación, ya que efectivamente se han prestado los servicios de amarre, la acción de Corsica Ferries no cumple, a su juicio, uno de los requisitos establecidos en el artículo 633 del Codice di Procedura Civile italiano, a saber, la existencia de un crédito cierto. De ello coligen que la respuesta a las cuestiones prejudiciales no influiría en la solución que debe darse al litigio.

27 A este respecto, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, corresponde exclusivamente a los órganos jurisdiccionales nacionales que conocen del litigio y que deben asumir la responsabilidad de la decisión judicial que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las peculiaridades de cada asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia como la pertinencia de las cuestiones planteadas al Tribunal de Justicia. Una petición presentada por un órgano jurisdiccional nacional sólo puede ser rechazada si resulta evidente que la interpretación del Derecho comunitario solicitada no tiene relación alguna con la existencia real o con el objeto del litigio principal (sentencias de 6 de julio de 1995, BP Soupergaz, C-62/93, Rec. p. I-1883, apartado 10, y de 26 de octubre de 1995, Furlanis, C-143/94, Rec. p. I-3633, apartado 12). Pero no ocurre así en el presente caso.

28 Por consiguiente, procede admitir la petición de decisión prejudicial.

Sobre la primera cuestión

29 Mediante su primera cuestión el órgano jurisdiccional nacional pide en sustancia que se dilucide si el artículo 30 del Tratado se opone a una normativa de un Estado miembro que obliga a las empresas de transporte marítimo con domicilio social en otro Estado miembro, cuyos barcos hagan escala en los puertos del primer Estado miembro, a utilizar, mediante una contraprestación superior al coste efectivo del servicio prestado, los servicios de las corporaciones de amarradores locales titulares de concesiones exclusivas. El órgano jurisdiccional nacional pretende que se determine si, aunque no se refiere directamente a las mercancías, la normativa del asunto principal es contraria al artículo 30 del Tratado en la medida en que tiene como efecto hacer más oneroso el transporte y, por lo tanto, obstaculizar las importaciones de mercancías procedentes de otros Estados miembros.

30 Debe señalarse que en el asunto principal la normativa es de aplicación indistintamente a todo barco, italiano o no, que haga escala en uno de los puertos de que se trata. La obligación que impone tiene por objeto utilizar, mediante contraprestación, los servicios de amarre locales que disfrutan de una concesión exclusiva en materia de amarre y desamarre. En cuanto a los posibles efectos de esta obligación sobre la libre circulación de mercancías, debe señalarse que, por una parte, en el caso de autos se trata esencialmente de la prestación de un servicio de transporte marítimo tanto de personas como de mercancías. Por otra parte, aunque sólo se tratara de transporte de mercancías, se desprende de los autos del procedimiento principal que, respecto a un barco, el precio de los servicios de amarre representa menos del 5 % de los costes portuarios, que en su totalidad, representan del 12 % al 14 % del coste del transporte, el cual se incluye en el coste de los productos transportados en un porcentaje comprendido entre el 5 % y el 10 %. La utilización de los servicios de amarre representa un coste adicional para los productos transportados de alrededor del 0,5 %o.

31 En consecuencia, una normativa como la del asunto principal no hace ninguna distinción según el origen de las mercancías transportadas, no tiene por objeto regular intercambios de mercancías con los demás Estados miembros y los efectos restrictivos que podría producir sobre la libre circulación de mercancías son

demasiado aleatorios e indirectos para que pueda considerarse que la obligación que impone puede obstaculizar el comercio entre los Estados miembros (sentencias de 14 de julio de 1994, Peralta, C-379/92, Rec. p. I-3453, apartado 24, y de 5 de octubre de 1995, Centro Servizi Spediporto, C-96/94, Rec. p. I-2883, apartado 41).

32 Por consiguiente, procede responder a la primera cuestión que el artículo 30 del Tratado no se opone a una normativa de un Estado miembro como la que es objeto de examen, que obliga a las empresas de transporte marítimo con domicilio social en otro Estado miembro, cuyos buques hagan escala en los puertos del primer Estado miembro, a utilizar, mediante una contraprestación superior al coste efectivo del servicio prestado, los servicios de las corporaciones de amarradores de puerto locales titulares de concesiones exclusivas.

Sobre la tercera cuestión

33 Mediante su tercera cuestión, que debe examinarse antes que la segunda cuestión con el fin de utilizar de manera óptima los elementos del contexto fáctico y jurídico que proporcionan los autos, el órgano jurisdiccional nacional pide, en sustancia, que se dilucide si los artículos 3, 5, 85, 86 y 90 del Tratado se oponen a una normativa de un Estado miembro que concede a las empresas con domicilio en ese Estado el derecho exclusivo a realizar el servicio de amarre, obliga a utilizar dicho servicio por un precio superior al coste efectivo de las prestaciones y prevé tarifas diferentes según los puertos para prestaciones equivalentes.

34 Las normas sobre competencia del Tratado se aplican al sector de los transportes (véanse las sentencias de 17 de noviembre de 1993, Reiff, C-185/91, Rec. p. I-5801, apartado 12, y de 9 de junio de 1994, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, C-153/93, Rec. p. I-2517, apartado 12).

35 Considerados en sí mismos, los artículos 85 y 86 del Tratado se refieren únicamente al comportamiento de las empresas y no a medidas legales o reglamentarias de los Estados miembros. No obstante, es jurisprudencia reiterada que los artículos 85 y 86, considerados en relación con el artículo 5 del Tratado, obligan a los Estados miembros a no adoptar ni mantener en vigor medidas, ni siquiera legales o reglamentarias, que puedan anular el efecto útil de las normas sobre la competencia aplicables a las empresas (sentencia Centro Servizi Spediporto, antes citada, apartado 20, y jurisprudencia allí citada).

Sobre los artículos 86 y 90 del Tratado

36 El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si, con respecto a las corporaciones de amarradores de puerto de Génova y de La Spezia, existe un abuso de la posición dominante que ostentan en una parte sustancial del mercado común gracias a los derechos exclusivos que las autoridades públicas italianas les han concedido.

37 El abuso alegado en el caso de autos tiene, según la resolución de remisión, tres aspectos. Se concreta en la concesión de derechos exclusivos a las corporaciones de amarradores locales, que impide que las empresas de navegación utilicen su propio personal para proceder a las operaciones de amarre, en el carácter excesivo del precio del servicio, que no está en relación con el coste real del servicio efectivamente prestado, y en la fijación de tarifas diferentes según los puertos para prestaciones equivalentes.

38 En lo que respecta a la delimitación del mercado de referencia, de la decisión de remisión se desprende que dicho mercado es el de la ejecución, por cuenta de terceros, de operaciones de amarre en los puertos de Génova y La Spezia. Teniendo en cuenta, particularmente, el volumen de tráfico en los puertos de que se trata y la

importancia de dichos puertos para los intercambios intracomunitarios, cada uno de dichos mercados puede considerarse como una parte sustancial del mercado común (sentencias de 10 de diciembre de 1991, Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, Rec. p. I-5889, apartado 15, y de 12 de febrero de 1998, Raso y otros, C-163/96, Rec. p. I-533, apartado 26).

39 En lo que a la existencia de derechos exclusivos se refiere, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, puede considerarse que una empresa que disfruta de un monopolio legal en una parte sustancial del mercado común ocupa una posición dominante en el sentido del artículo 86 del Tratado (sentencias de 23 de abril de 1991, Höfner y Elser, C-41/90, Rec. p. I-1979, apartado 28; de 18 de junio de 1991, ERT, C-260/89, Rec. p. I-2925, apartado 31; Merci convenzionali porto di Genova, antes citada, apartado 14, y Raso y otros, antes citada, apartado 25).

40 A continuación procede puntualizar que, si bien el mero hecho de crear una posición dominante mediante la concesión de derechos exclusivos, en el sentido del apartado 1 del artículo 90 del Tratado, no es, en cuanto tal, incompatible con el artículo 86 del Tratado, un Estado miembro infringe las prohibiciones contenidas en estas dos disposiciones cuando la empresa de que se trata es inducida, por el simple ejercicio de los derechos exclusivos que le han sido conferidos, a explotar su posición dominante de manera abusiva o cuando esos derechos puedan crear una situación en la que dicha empresa sea inducida a cometer tales abusos (sentencias Höfner y Elser, antes citada, apartado 29; ERT, antes citada, apartado 37; Merci convenzionali porto di Genova, antes citada, apartado 17; de 5 de octubre de 1994, Centre d'insémination de la Crespelle, C-323/93, Rec. p. I-5077, apartado 18, y Raso y otros, antes citada, apartado 27).

41 De ello se deduce que, sin infringir el artículo 86 del Tratado, un Estado miembro puede conceder derechos exclusivos para la prestación de servicios de amarre en sus puertos a corporaciones de amarradores locales en la medida en que éstas no exploten su posición dominante de forma abusiva o no se vean necesariamente llevadas a cometer tales abusos.

42 Para excluir la existencia de semejantes abusos las corporaciones de amarradores de Génova y de La Spezia invocan el apartado 2 del artículo 90 del Tratado. De esta disposición se deriva particularmente que las empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general sólo quedan sometidas a las normas sobre competencia del Tratado en la medida en que la aplicación de dichas normas no impida, de hecho o de Derecho, el cumplimiento de la misión específica a ellas confiada. El apartado 2 del artículo 90 del Tratado establece además que para que sea de aplicación, es preciso, además, que el desarrollo de los intercambios no quede afectado en forma tal que sea contraria al interés de la Comunidad.

43 Sostienen dichas corporaciones que las tarifas aplicadas son indispensables para el mantenimiento del servicio universal de amarre. Por una parte, las tarifas contienen un elemento que corresponde al coste adicional que implica el mantenimiento de un servicio universal de amarre. Por otra, las diferencias de tarifas de un puerto a otro, que, según los autos, resultan de tener en cuenta al calcular las tarifas los factores de corrección que reflejan la influencia de circunstancias locales —lo que equivale a indicar que los servicios prestados no son equivalentes—, se justifican por las características del servicio y la necesidad de garantizar su carácter universal.

44 Por consiguiente, procede verificar si puede aplicarse la excepción a las normas del Tratado prevista en el apartado 2 del artículo 90 del Tratado. Para ello debe examinarse si el servicio de amarre puede considerarse un servicio de interés económico general en el sentido de dicha disposición y, en caso de respuesta afirmativa, por una parte, si el cumplimiento de esta misión específica no puede garantizarse sino mediante servicios cuya contraprestación es superior al coste efectivo de las prestaciones y cuyas tarifas difieren según los puertos y, por otra, si el desarrollo de los intercambios no resulta afectado de una forma contraria al interés de la Comunidad (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de octubre de 1997, Comisión/Países Bajos, C-157/94, Rec. p. I-5699, apartado 32).

45 De los autos del procedimiento principal se desprende que las operaciones de amarre revisten un interés económico general que ofrece caracteres específicos en relación con el que revisten otras actividades económicas y que puede determinar

su inclusión en el ámbito de aplicación del apartado 2 del artículo 90 del Tratado. En efecto, los amarradores de puerto están obligados a prestar en todo momento y a todo usuario un servicio universal de amarre, y ello por motivos de seguridad en las aguas portuarias. En cualquier caso, la República Italiana ha podido considerar que, por razones de seguridad pública, era necesario otorgar a corporaciones locales de operadores el derecho exclusivo a efectuar el servicio universal de amarre.

46 En estas circunstancias, no es incompatible con el artículo 86 ni con el apartado 1 del artículo 90 del Tratado incluir en el precio del servicio un elemento destinado a cubrir el coste de mantenimiento del servicio universal de amarre, en la medida en que corresponda al coste adicional que implican las características específicas de dicho servicio, ni establecer, para este servicio, tarifas distintas en función de las características propias de cada puerto.

47 Por consiguiente, toda vez que el Estado miembro ha encargado efectivamente a las corporaciones de amarradores la gestión de un servicio de interés económico general en el sentido del apartado 2 del artículo 90 del Tratado, y que concurren los demás requisitos para la aplicación de la excepción a las normas del Tratado prevista por dicha disposición, una normativa como la que es objeto de examen no infringe el artículo 86 del Tratado en relación con el apartado 1 del artículo 90.

Sobre el artículo 85 del Tratado

48 El órgano jurisdiccional nacional se plantea asimismo un interrogante sobre la compatibilidad del procedimiento para la fijación de las tarifas de los servicios de amarrador con el artículo 85 del Tratado.

49 El Tribunal de Justicia ha estimado que se infringen los artículo 5 y 85 del Tratado cuando un Estado miembro impone o favorece prácticas colusorias contrarias al artículo 85 o refuerza los efectos de tales práctica colusorias, o bien retira el carácter estatal a su propia normativa, delegando en operadores privados la responsabilidad de tomar decisiones de intervención en materia económica (sentencia Centro Servizi Spediporto, antes citada, apartado 21, y jurisprudencia citada).

50 A este respecto debe señalarse, por un lado, que los autos del asunto principal no revelan la existencia de una práctica colusoria en el sentido del artículo 85 del Tratado.

51 En efecto, si bien las corporaciones de amarradores constituyen efectivamente empresas en el sentido de esta última disposición, un acuerdo entre esas corporaciones a escala nacional, en el supuesto de que exista, no lleva a fijar un precio común para todos los puertos, ya que la tarifa se calcula mediante una fórmula matemática a la que se aplican diversos factores de corrección relacionados con las características de cada puerto. Por lo demás, aunque se demostrara que los puertos compiten en el seno de un mismo mercado geográfico, lo cual se presume en la resolución de remisión, seguiría siendo difícil percibir los efectos restrictivos de un posible acuerdo en la medida en que se conceden derechos exclusivos en cada uno de los puertos afectados y, por lo tanto, no existe un competidor potencial de la corporación local de amarradores. En consecuencia, de los autos del procedimiento principal no se deriva que exista un acuerdo entre empresas que tenga por objeto o como efecto restringir la competencia.

52 Por otra parte, procede señalar que tampoco se desprende de los autos del procedimiento principal que las autoridades italianas hayan delegado en las corporaciones de amarradores de Génova y de La Spezia sus competencias en materia de fijación de tarifas. En efecto, en cada uno de los referidos puertos la autoridad marítima local ha fijado las tarifas de los servicios de amarre con arreglo al artículo 212 del reglamento, sobre la base de una fórmula general, determinada a escala

nacional por los poderes públicos, previa consulta no sólo con las corporaciones de amarradores afectadas, sino también con los representantes de los usuarios y de los agentes marítimos de los puertos de Génova y La Spezia. La participación de los amarradores en el procedimiento administrativo de elaboración de tarifas no puede considerarse una práctica colusoria entre operadores económicos que los poderes públicos hayan impuesto o favorecido, o cuyos efectos hayan reforzado.

53 En consecuencia, el artículo 85 del Tratado no se opone a una normativa como la que es objeto de examen en el litigio principal.

54 Atendidas las consideraciones que preceden, procede responder que lo dispuesto en el artículo 5, en relación con los artículos 85 y 86 y el apartado 1 del artículo 90 del Tratado no se opone a una normativa de un Estado miembro, como la que es objeto de examen, que

— concede a las empresas con domicilio social en ese Estado el derecho exclusivo a prestar el servicio de amarre,

— obliga a utilizar dicho servicio por un precio superior al coste efectivo de las prestaciones y que comprende el coste adicional que implica el mantenimiento de un servicio universal de amarre, y

— establece tarifas distintas según los puertos para tener en cuenta las características propias de cada uno de éstos.

Sobre la segunda cuestión

55 Mediante su segunda cuestión el órgano jurisdiccional nacional pide en sustancia, que se dilucide si lo dispuesto en el Reglamento n° 4055/86, en relación con el

artículo 59 del Tratado se opone a una normativa de un Estado miembro que obliga a las empresas de transporte marítimo con domicilio en otro Estado miembro, cuando sus buques hacen escala en los puertos del primer Estado miembro, a utilizar, mediante contraprestación, los servicios de las corporaciones locales de amarradores titulares de concesiones exclusivas.

56 Según reiterada jurisprudencia, el artículo 59 del Tratado no sólo exige eliminar toda discriminación por razón de la nacionalidad en perjuicio de quien presta servicios, sino también suprimir cualquier restricción, aunque se aplique indistintamente a los prestadores de servicios nacionales y a los de los demás Estados miembros cuando la restricción puede prohibir u obstaculizar de otro modo las actividades del prestador establecido en otro Estado miembro, en el que presta legalmente servicios análogos (sentencias de 25 de julio de 1991, Säger, C-76/90, Rec. p. I-4221, apartado 12, y de 5 de junio de 1997, SETTG, C-398/95, Rec. p. I-3091, apartado 16).

57 A este respecto, como ha señalado el Abogado General en el punto 35 de sus conclusiones, el régimen impugnado no parece implicar ninguna discriminación ostensible o encubierta contraria a los artículos 59 del Tratado y 9 del Reglamento n° 4055/86.

58 Por un lado, en el puerto de Génova, la obligación de utilizar los servicios de amarre prestados por la corporación de amarradores de Génova se aplica a todas las empresas de transporte marítimo sin distinción. Por otro, en el puerto de La Spezia, todos los navieros cuyos buques tengan un tonelaje bruto de más de 500 toneladas deben utilizar los servicios de la corporación de amarradores de La Spezia. Por lo tanto, una empresa como Corsica Ferries, que explota

transbordadores, está sujeta a la misma obligación de utilizar los servicios de amarre que las empresas italianas de transporte que utilizan buques de dimensiones equivalentes.

59 Con carácter preliminar debe puntualizarse que, por tratarse de un posible obstáculo a la libre prestación del servicio de amarre, basta remitirse a lo expuesto sobre la aplicación de la excepción a las normas del Tratado prevista en el apartado 2 del artículo 90 del Tratado, para llegar a la conclusión de que dicho obstáculo, en caso de que exista, no es contrario al artículo 59 del Tratado, en la medida en que concurren los requisitos para la aplicación del apartado 2 del artículo 90.

60 En relación con la posible existencia de una restricción a la libre prestación de los servicios de transporte marítimo procede señalar que el servicio de amarre constituye un servicio técnico náutico esencial para el mantenimiento de la seguridad en las aguas portuarias, que presenta las características de un servicio público (universalidad, continuidad, ajuste a exigencias de interés público, regulación y vigilancia por parte de la autoridad pública). En consecuencia, sin perjuicio de que el suplemento de precio en relación con el coste efectivo de la prestación corresponda exactamente al coste adicional que implica el mantenimiento de un servicio universal de amarre, la obligación de utilizar un servicio de amarre local, aunque pueda constituir una perturbación o un obstáculo a la libre prestación del servicio de transporte marítimo, puede estar justificada con arreglo al artículo 56 del Tratado CE, por las consideraciones de seguridad pública invocadas por las corporaciones de amarradores y sobre cuya base se ha adoptado la normativa nacional sobre el amarre.

61 En consecuencia, procede responder a la segunda cuestión que lo dispuesto en el Reglamento n° 4055/86 y en el artículo 59 del Tratado no se opone a una normativa de un Estado miembro como la que es objeto de examen, que obliga a las empresas de transporte marítimo con domicilio en un Estado miembro, cuando sus buques hacen escala en los puertos del primer Estado miembro, a utilizar, mediante contraprestación, los servicios de las corporaciones de amarradores locales titulares de concesiones exclusivas. Tal normativa, aunque constituyera un obstáculo a la

libre prestación del servicio de transporte marítimo, estaría ciertamente justificada por consideraciones de seguridad pública conforme al artículo 56 del Tratado.

Costas

62 Los gastos efectuados por el Gobierno italiano y por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. 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.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Tribunale di Genova mediante resolución de 5 de julio de 1996, declara:

1) **El artículo 30 del Tratado CE no se opone a una normativa de un Estado miembro como la que es objeto de examen, que obliga a las empresas de transporte marítimo con domicilio en otro Estado miembro, cuyos buques hagan escala en los puertos del primer Estado miembro, a utilizar, mediante una contraprestación superior al coste efectivo del servicio prestado, los servicios de las corporaciones de amarradores locales titulares de concesiones exclusivas.**

2) Lo dispuesto en el artículo 5 en relación con los artículos 85 y 86 y el apartado 1 del artículo 90 del Tratado CE no se opone a una normativa de un Estado miembro, como la que es objeto de examen, que

— concede a las empresas con domicilio en ese Estado el derecho exclusivo a prestar el servicio de amarre,

— obliga a utilizar dicho servicio por un precio superior al coste efectivo de las prestaciones y que comprende el coste adicional que implica el mantenimiento de un servicio universal de amarre y,

— establece tarifas distintas según los puertos para tener en cuenta las características propias de cada uno de éstos.

3) Lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, y en el artículo 59 del Tratado CE no se opone a una normativa de un Estado miembro como la que es objeto de examen, que obliga a las empresas de transporte marítimo con domicilio en un Estado miembro, cuando sus buques hacen escala en los puertos del primer Estado miembro, a utilizar, mediante contraprestación, los servicios de las corporaciones de amarradores locales titulares de concesiones exclusivas. Tal normativa, aunque constituyera un obstáculo a la libre prestación del servicio de transporte marítimo, estaría ciertamente justificada por consideraciones de seguridad pública, conforme al artículo 56 del Tratado CE.

Gulmann Wathelet Moitinho de Almeida

Puissochet Sevón

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 18 de junio de 1998.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Quinta

C. Gulmann