SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 30 de julio de 1996 *

En el asunto C-84/95,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, por la Supreme Court of Ireland, destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS

y

Minister for Transport, Energy and Communications irlandés y the Attorney General,

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 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 TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres.: G.C. Rodríguez Iglesias, Presidente; C.N. Kakouris y D.A.O. Edward, Presidentes de Sala; G.F. Mancini, J.C. Moitinho de Almeida, P.J.G. Kapteyn (Ponente), J.L. Murray, H. Ragnemalm y L. Sevón, Jueces;

* Lengua de procedimiento: inglés.

Abogado General: Sr. F.G. Jacobs;
Secretaria: Sra. L. Hewlett, administradora;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— En nombre de Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS, por los Sres. James O'Reilly, SC, Daniel O'Keeffe, SC, y F. Rory Brady, BL, designados por el Sr. John F. Doyle, Solicitor, del bufete Dillon Eustace;

— en nombre del Minister for Transport, Energy and Communications irlandés y the Attorney General, por el Sr. Michael A. Buckley, Chief State Solicitor, en calidad de Agente, asistido por los Sres. John D. Cooke, SC, y Roderick F. O'Hanlon, BL;

— en nombre del Gobierno danés, por el Sr. Peter Biering, Consejero Jurídico, en calidad de Agente;

— en nombre del Gobierno austriaco, por el Sr. Wolf Okresek, Ministerialrat, en calidad de Agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. Eric White, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agente;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS, representada por los Sres. James O'Reilly y F. Rory Brady, SC; del Minister for Transport, Energy and Communications irlandés y the Attorney General, representados por los Sres. Richard Nesbitt, SC, y Roderick F. O'Hanlon, BL; del Gobierno danés, representado por el Sr. Peter Biering, y de la Comisión, representada por el Sr. Eric White, expuestas en la vista de 27 de marzo de 1996;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 30 de abril de 1996;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 12 de febrero de 1995, recibida en el Tribunal de Justicia el 20 de marzo siguiente, la Supreme Court of Ireland planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, una cuestión prejudicial sobre la interpretación del artículo 8 del 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).

2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un litigio entre Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS (en lo sucesivo, «Bosphorus Airways») y el Minister for Transport, Energy and Communications irlandés y the Attorney General (en lo sucesivo, «Ministro»). Bosphorus Airways es una sociedad turca cuya actividad principal es el transporte aéreo y la organización de viajes. Mediante contrato de arrendamiento de 17 de abril de 1992, arrendó dos aeronaves propiedad de la compañía aérea nacional yugoslava (JAT), por un período de cuatro años. Este contrato, denominado «dry lease», preveía el arrendamiento de las aeronaves únicamente, con exclusión del personal de cabina y de los pilotos, que se componía de empleados de Bosphorus Airways. A esta última empresa, por lo tanto, le correspondía por completo la gestión cotidiana de las aeronaves durante dicho plazo. No obstante, JAT seguía siendo propietaria de las aeronaves.

3 De los autos del litigio principal se desprende que la operación entre Bosphorus Airways y JAT se celebró de plena buena fe y que en modo alguno se pretendía eludir las medidas sancionadoras impuestas a la República Federal de Yugoslavia por las Resoluciones de las Naciones Unidas y aplicadas en la Comunidad por el Reglamento nº 990/93. Además, con arreglo a estas medidas, las rentas devengadas en virtud del contrato de arrendamiento fueron ingresadas en cuentas bloqueadas y, por tanto, no fueron pagadas a JAT. Por último, Bosphorus Airways utilizó exclusivamente las aeronaves para efectuar conexiones aéreas entre Turquía, por una parte, y diversos Estados miembros y Suiza, por otra.

4 Cuando una de las referidas aeronaves, después de haber sido objeto de operaciones de mantenimiento en el aeropuerto de Dublín, se disponía a despegar, el Ministro ordenó su apresamiento, con arreglo al artículo 8 del Reglamento nº 990/93, basándose en que se trataba de una aeronave en relación con la cual personas establecidas o que operan en la República Federal de Yugoslavia detentan la mayoría de las acciones o un número suficiente de ellas que garantice su control.

5 El párrafo primero del artículo 8 del Reglamento nº 990/93 dispone:

«Las autoridades competentes de los Estados miembros apresarán los buques, los vehículos de carga, el material móvil y las aeronaves en relación con los cuales personas o entidades establecidas o que operen en la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) detenten la mayoría de las acciones o un número suficiente de ellas que garantice su control.»

6 La Supreme Court suspendió el procedimiento y planteó al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 990/93 en el sentido de que se aplica a una aeronave que es propiedad de una empresa en la que la mayoría de las acciones o un número suficiente de ellas que garantice su control pertenece a una empresa establecida en la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) si el propietario de dicha aeronave la ha arrendado por un período de cuatro años a partir del 22 de abril de 1992 a una empresa en la que la mayoría de las acciones o un número suficiente de ellas que garantice su control no pertenece a una persona o entidad establecida o que opere en la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro)?»

7 Habida cuenta de los hechos del litigio principal, esta cuestión debe entenderse en el sentido de que tiene por objeto que se dilucide si el artículo 8 del Reglamento

nº 990/93 se aplica a una aeronave que es propiedad de una persona jurídica establecida o que opera en la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), cuando el propietario ha arrendado dicha aeronave por un período de cuatro años a otra persona jurídica que no está establecida ni opera en dicha República y en la que ninguna persona o entidad establecida o que opere en dicha República tiene la mayoría de las acciones o un número suficiente de ellas que garantice su control.

Sobre el Reglamento nº 990/93 y las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

8 Bosphorus Airways alega, en primer lugar, que el artículo 8 del Reglamento nº 990/93 no se aplica a aquellas aeronaves cuya explotación y cuyo control cotidianos durante un período de cuatro años son ejercidos, en virtud de un «dry lease», por una empresa que no está establecida ni opera en la República Federal de Yugoslavia, aunque otra empresa que sí esté establecida o que opere en dicha República tenga derecho a la restitución del bien en calidad de propietaria de la aeronave.

9 Para fundamentar su tesis, Bosphorus Airways mantiene que la finalidad de la normativa de que se trata consiste en penalizar a la República Federal de Yugoslavia y a sus nacionales, así como imponerles sanciones, pero no ciertamente hacer extensibles tales sanciones, cuando no resulte necesario, a terceros totalmente inocentes que ejercen su actividad desde un Estado vecino, con el que la Comunidad mantiene, por lo demás, relaciones amistosas.

10 No puede acogerse este análisis.

11 Como ha subrayado este Tribunal de Justicia en su jurisprudencia, para interpretar una disposición de Derecho comunitario han de tenerse en cuenta a la vez sus términos, su contexto y sus objetivos (sentencias de 21 de febrero de 1984, St. Nikolaus Brennerei, 337/82, Rec. p. 1051, apartado 10, y de 17 de octubre de 1995, Leifer y otros, C-83/94, Rec. p. I-3231, apartado 22).

12 No hay en el texto del párrafo primero del artículo 8 del Reglamento nº 990/93 nada que autorice a suponer que esté basado en una distinción entre, por una parte, la propiedad de una aeronave y, por otra, su explotación y gestión cotidianas. Por lo demás, en ningún lugar prevé dicha disposición que no se aplicará a una aeronave propiedad de una persona establecida o que opere en la República Federal de Yugoslavia, cuando dicha persona no asuma la explotación y la gestión cotidianas de la aeronave.

13 En lo que se refiere al contexto y a los objetivos, procede señalar que, mediante el Reglamento nº 990/93, el Consejo ejecutó la decisión de la Comunidad y sus Estados miembros, reunidos en el marco de la cooperación política, de utilizar un instrumento comunitario con objeto de aplicar en la Comunidad determinados aspectos de las sanciones impuestas a la República Federal de Yugoslavia por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el cual, actuando con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, adoptó las Resoluciones 713 (1991), 752 (1992) y 787 (1992) y reforzó tales sanciones mediante la Resolución 820 (1993).

14 Por consiguiente, para determinar el alcance del párrafo primero del artículo 8 del Reglamento nº 990/93, ha de tenerse en cuenta también el texto y el objeto de las referidas Resoluciones y, en particular, del apartado 24 de la Resolución 820 (1993), el cual dispone que «todos los Estados se incauten en sus territorios de todos los buques, vehículos de carga, material rodante y aeronaves en que tengan intereses mayoritarios o de control personas o empresas de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) o que realicen sus operaciones desde ella [...]».

15 Así, el texto del apartado 24 de la Resolución 820 (1993) confirma que el párrafo primero del artículo 8 del Reglamento nº 990/93 se aplica a toda aeronave que es propiedad de una persona física o jurídica establecida o que opere en la República Federal de Yugoslavia, sin que resulte necesario que dicha persona ejerza asimismo el control efectivo de la aeronave. En efecto, el término «intereses», que figura en dicho apartado 24, no puede excluir, en ningún caso, la propiedad como criterio determinante para practicar el apresamiento. Además, dicho término se utiliza en ese apartado junto con el término «mayoritarios», que implica manifiestamente el concepto de propiedad.

16 Esta conclusión resulta corroborada por el hecho de que la mayor parte de las versiones lingüísticas del párrafo primero del apartado 8 del Reglamento nº 990/93 utilizan términos que contienen expresamente la connotación de propiedad. Por otra parte, el párrafo segundo del artículo 8 del Reglamento prevé, aplicando de este modo el apartado 26 de la Resolución 820 (1993), la posibilidad de que los gastos de apresamiento de las aeronaves corran por cuenta de sus propietarios.

17 Además, aun cuando una empresa como Bosphorus Airways haya adquirido la explotación y gestión cotidianas de la aeronave, el apresamiento de toda aeronave propiedad de una persona establecida o que opere en la República Federal de Yugoslavia contribuye a obstaculizar que la República Federal de Yugoslavia y sus nacionales disfruten de sus derechos de propiedad y se inscribe, por consiguiente, en el objeto de las sanciones, que es el de ejercer una presión contra dicha República.

18 En cambio, utilizar el concepto de explotación y gestión cotidianas, en lugar del concepto de propiedad, como criterio determinante para practicar las medidas previstas en el párrafo primero del artículo 8 del Reglamento nº 990/93 pondría en peligro la eficacia del refuerzo de las sanciones, sanciones que consisten en el apresamiento de todos los medios de transporte de la República Federal de Yugoslavia y de sus nacionales, incluidas las aeronaves, a fin de intensificar todavía más la presión ejercida contra dicha República. En efecto, la mera transferencia de

la explotación y gestión cotidianas de los medios de transporte, a través de un contrato de arrendamiento o de cualquier otro medio distinto de la transmisión de la propiedad, permitiría que dicha República o sus nacionales eludieran la aplicación de las referidas sanciones.

Sobre los derechos fundamentales y el principio de proporcionalidad

19 Bosphorus Airways alega, en segundo lugar, que la interpretación del párrafo primero del artículo 8 del Reglamento nº 990/93 en el sentido de que una aeronave, cuya explotación y cuya gestión cotidianas son ejercidas en virtud de un contrato de arrendamiento por una persona que no está establecida ni opera en la República Federal de Yugoslavia, deba también ser apresada debido al hecho de pertenecer a una persona jurídica establecida en dicha República, vulneraría sus derechos fundamentales, especialmente el derecho al respeto de sus bienes y a su libre ejercicio de una actividad comercial, en la medida en que tendría como consecuencia destruir y aniquilar su empresa de transporte aéreo y de organización de viajes.

20 Según Bosphorus Airways, esta interpretación viola también el principio de proporcionalidad, puesto que el propietario de la aeronave de que se trata ya resultó sancionado al serle congelados los importes de los alquileres en las cuentas bloqueadas y debido a que, en consecuencia, el apresamiento de la aeronave constituye una sanción manifiestamente inútil y desproporcionada contra un tercero totalmente inocente.

21 Debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, los derechos fundamentales invocados por Bosphorus Airways no constituyen prerrogativas absolutas y que su ejercicio puede ser objeto de restricciones justificadas por objetivos de interés

general perseguidos por la Comunidad (véanse las sentencias de 13 de diciembre de 1979, Hauer, 44/79, Rec. p. 3727; de 13 de julio de 1989, Wachauf, 5/88, Rec. p. 2609, y de 5 de octubre de 1994, Alemania/Consejo, C-280/93, Rec. p. I-4973).

22 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que toda medida de sanción produce, por definición, efectos que atañen a los derechos de propiedad y al libre ejercicio de actividades profesionales, ocasionando así perjuicios a terceros que no tienen ninguna responsabilidad en cuanto a la situación que condujo a la adopción de las sanciones.

23 Procede señalar, en segundo lugar, que la importancia de los objetivos perseguidos por la normativa objeto del litigio puede justificar las consecuencias negativas que de ella se deriven para ciertos operadores, aunque sean considerables.

24 Las disposiciones del Reglamento n° 990/93 contribuyen, en particular, a la aplicación en el ámbito de la Comunidad de las sanciones contra la República Federal de Yugoslavia, que fueron decididas y luego reforzadas por varias Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. En el tercer considerando del Reglamento n° 990/93, se hace constar que «las continuas actividades directas e indirectas de la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) en la República de Bosnia-Herzegovina son la causa principal de los dramáticos acontecimientos que se desarrollan en la República de Bosnia-Herzegovina», y, en el cuarto considerando, que «la continuación de dichas actividades conduciría a nuevas e inaceptables pérdidas de vidas humanas y daños materiales, además de una nueva violación de la paz y la seguridad internacionales en la región». Por otra parte, en el séptimo considerando del Reglamento se hace constar que «los serbios de Bosnia no han aceptado hasta ahora la totalidad del plan de paz de la Conferencia Internacional sobre la antigua Yugoslavia a pesar de los llamamientos del Consejo de Seguridad a dicho efecto».

25 A la vista precisamente de estas circunstancias, el objetivo perseguido por las sanciones cobra una importancia significativa, que, a tenor del Reglamento nº 990/93 y, más particularmente, de su octavo considerando, no es otra que la de disuadir a la República Federal de Yugoslavia de «continuar violando la integridad y seguridad de la República de Bosnia-Herzegovina y [la de] inducir a los serbios de Bosnia a cooperar en el restablecimiento de la paz en esta República».

26 Con relación a un objetivo de interés general tan fundamental para la Comunidad internacional como el que consiste en poner término al estado de guerra en la región y a las violaciones masivas de los derechos humanos y del Derecho internacional humanitario en la República de Bosnia-Herzegovina, no puede considerarse inadecuado o desproporcionado el apresamiento de la aeronave de que se trata, propiedad de una persona establecida o que opera en la República Federal de Yugoslavia.

27 Procede, pues, responder a la cuestión prejudicial que el artículo 8 del Reglamento nº 990/93 se aplica a una aeronave, que es propiedad de una persona jurídica establecida o que opera en la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), cuando el propietario de dicha aeronave la ha arrendado por un período de cuatro años a otra persona jurídica que no está establecida ni opera en dicha República y en relación con la cual ninguna persona física o jurídica establecida o que opere en dicha República tiene la mayoría de las acciones o un número suficiente de ellas que garantice su control.

Costas

28 Los gastos efectuados por los Gobiernos danés y austriaco, así como 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 en el 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,

pronunciándose sobre la cuestión planteada por la Supreme Court of Ireland mediante resolución de 12 de febrero de 1995, declara:

El artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 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), se aplica a una aeronave, que es propiedad de una persona jurídica establecida o que opera en la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), cuando el propietario de dicha aeronave la ha arrendado por un período de cuatro años a otra persona jurídica que no está establecida ni opera en dicha República y en relación con la cual ninguna persona física o jurídica establecida o que opere en dicha República tiene la mayoría de las acciones o un número suficiente de ellas que garantice su control.

Rodríguez Iglesias Kakouris Edward

Mancini Moitinho de Almeida Kapteyn

Murray Ragnemalm Sevón

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 30 de julio de 1996.

El Secretario El Presidente

R. Grass G.C. Rodríguez Iglesias