

**Asunto C-192/19**

**Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia**

**Fecha de presentación:**

27 de febrero de 2019

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Apelación de Ámsterdam, Países Bajos)

**Fecha de la resolución de remisión:**

12 de febrero de 2019

**Parte demandante:**

Rensen Shipbuilding BV

**Parte demandada:**

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (Inspector de Hacienda/Aduanas)

---

**Objeto del procedimiento principal**

Recurso de apelación interpuesto ante el gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Apelación de Ámsterdam, Países Bajos) tras la devolución por el Hoge Raad der Nederlanden (Tribunal Supremo de los Países Bajos) de un litigio relativo a derechos de importación de cascos de barco originarios de la República Popular China. Tras la devolución del asunto, lo único que se discute es si los cascos de barco deben ser clasificados como barcos para la navegación marítima (8901 20 10 o 8901 90 10 de la Nomenclatura Combinada —en lo sucesivo, «NC»—; exentos de derechos de importación) o como los demás barcos (8901 20 90, 8901 90 91 o 8901 90 99 de la NC; tipo del arancel del 1,7 %).

## **Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Petición de decisión prejudicial, planteada al amparo del artículo 267 TFUE, sobre la interpretación del concepto «navegar por alta mar» comprendido en la nota complementaria 1 al capítulo 89 de la Nomenclatura Combinada.

## **Cuestión prejudicial**

La nota complementaria 1 al capítulo 89 de la Nomenclatura Combinada establece que (entre otras) las subpartidas 8901 20 10 y 8901 90 10 de la NC —que rezan «barcos para la navegación marítima»— se refieren únicamente a barcos concebidos para navegar por alta mar. ¿Qué debe entenderse en este contexto por «navegar por alta mar»?

## **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la Nomenclatura Arancelaria y Estadística y al Arancel Aduanero Común (Nomenclatura Combinada): nota complementaria 1 en el capítulo 89, reglas generales de clasificación 1, 2, letra a), y 6

Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario (Código aduanero comunitario): artículo 5, apartado 2

Reglamento (CE) n.º 652/2007 de la Comisión, de 8 de junio de 2007, relativo a la clasificación de ciertas mercancías en la Nomenclatura Combinada: anexo, punto 3

Notas Explicativas de la Nomenclatura Combinada de la Unión Europea (DO 2015, C 76, p. 1): Nota explicativa a la nota complementaria 1 al capítulo 89

## **Disposiciones de Derecho nacional invocadas**

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (België) [Real Decreto de 8 de marzo de 2007 relativo a los barcos para la navegación interior que también se utilizan en trayectos marítimos no internacionales (Bélgica)]

## **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 En mayo y septiembre de 2009, el agente de aduanas Cross Ocean C.V., en condición de representante directo en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Código aduanero comunitario, presentó, en nombre y por cuenta de Rensen Shipbuilding BV, armador, declaraciones para el despacho a libre práctica de

27 cascos de barco (en lo sucesivo, «cascos de barco»). Los cascos de barco son originarios de la República Popular China.

- 2 En cada uno de los formularios de declaración, Cross Ocean indicó la subpartida 8901 90 10 de la Nomenclatura Combinada (en lo sucesivo, «NC»). Las declaraciones mencionan «casco de barco» como descripción de la mercancía. La partida 8901 de la NC versa sobre barcos para el transporte de personas y/o mercancías. La subpartida 8901 90 10 se refiere en particular a los barcos para la navegación marítima para el transporte de mercancías (y no sean barcos cisterna). El arancel de derechos de aduana correspondiente a dicha subpartida asciende al 0 %. Los cascos de barco fueron despachados a libre práctica en aplicación de dicho arancel.
- 3 Con ocasión de un control aduanero de las declaraciones mencionadas en el apartado 1, realizado en las instalaciones de Rensen Shipbuilding en marzo de 2012, el Inspecteur (Inspector de Hacienda) sostuvo la tesis de que los cascos de barco deben ser considerados cascos destinados a la construcción de barcos para la navegación interior. La sociedad de clasificación Bureau Veritas of Lloyd's Register expidió, respecto a dieciocho cascos de barco, un «Certificate of Conformity» («Certificado de conformidad») o bien un «Certificate of Hull Construction» («Certificado de construcción del casco») (en lo sucesivo, «certificados»). En los certificados se declara que los cascos de barco han sido construidos conforme a las normas de construcción naval para la navegación interior. Además, respecto a 25 de los 27 cascos de barco se presentó una «solicitud de certificación de barcos para la navegación interior» ante la Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (Inspección de Tráfico y Administración de Aguas), y en las oficinas de Rensen Shipbuilding se halló para cada casco un contrato de Rensen Shipbuilding con un comprador en los que se encarga la construcción y entrega de un barco destinado a su uso por vías navegables interiores europeas.
- 4 El Inspecteur sostuvo la tesis de que ocho cascos de barco deben tener la consideración de cascos destinados a la construcción de un barco cisterna para la navegación interior. A juicio del Inspecteur, estos cascos de barco deben clasificarse en la subpartida 8901 20 90 de la NC. De los otros diecinueve cascos de barco, destinados a la construcción de otro tipo de buques de carga para la navegación interior distintos de los barcos cisterna, en opinión del Inspecteur trece deben clasificarse en la subpartida 8901 90 99 de la NC como «los demás barcos para el transporte de mercancías, de propulsión mecánica», y seis en la subpartida 8901 90 91 de la NC como «los demás barcos para el transporte de mercancías, sin propulsión mecánica».
- 5 El tipo de los derechos de aduana de las subpartidas mencionadas en el apartado 4 es el 1,7 %. Mediante requerimiento de pago de 27 de abril 2012, el Inspecteur exigió en consecuencia a Rensen Shipbuilding los derechos de aduana.
- 6 El rechtbank Noord-Holland (Tribunal de Primera Instancia de Holanda Septentrional, Países Bajos) declaró infundado el recurso interpuesto por Rensen

Shipbuilding contra los requerimientos de pago mediante sentencia de 2 de julio de 2013. El gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Apelación de Ámsterdam) ratificó esta sentencia. En su sentencia de 11 de junio 2015, el gerechtshof Amsterdam consideró probado que, en virtud de la aplicación de la regla general de clasificación 2, letra a), de la NC («Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza también al artículo incompleto o sin terminar, siempre que ya presente las características esenciales del artículo completo o terminado»), los cascos de barco deben ser clasificados como barcos en el capítulo 89 de la NC. Declaró que de los documentos mercantiles y certificados hallados en las oficinas de Rensen Shipbuilding se desprende que los (cascos para) barcos para la navegación interior en cuestión fueron concebidos para la navegación en aguas interiores. Según el gerechtshof, no se trata de barcos para la navegación marítima y los cascos de barco deben clasificarse, en función de su naturaleza, en la subpartida 8901 20 90, 8901 90 91 o 8901 90 99 de la NC.

- 7 Mediante sentencia de 30 de junio de 2017, el Hoge Raad anuló la sentencia del gerechtshof Amsterdam y devolvió el asunto al gerechtshof Amsterdam, órgano jurisdiccional remitente en el caso de autos.

#### **Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal**

- 8 Rensen Shipbuilding invoca la nota complementaria 1 de la NC al capítulo 89 de la NC, en relación con la (última frase de la) nota explicativa de la Unión Europea a dicha nota complementaria. Dicha nota establece, por cuanto aquí interesa:

«Se consideran “barcos concebidos para navegar por alta mar”, los barcos que por su construcción y su equipo sean capaces de maniobrar en el mar, incluso con mar gruesa (con vientos de una fuerza aproximada de 7, según la escala de Beaufort).

[...]

Se consideran “barcos para la navegación marítima”, los barcos [...] que respondan a las condiciones anteriores, incluso si de hecho se utilizan principalmente a lo largo de las costas, en los estuarios, en los lagos, etc.»

- 9 A juicio de Rensen Shipbuilding, la nota complementaria debe interpretarse, en relación con la citada nota explicativa, en el sentido de que para la consideración como barco para la navegación marítima resultará decisivo saber si el casco del barco es apto para la navegación marítima, esto es, si está en condiciones de navegar por mar, y no si el barco construido en su conjunto puede navegar. El gerechtshof Amsterdam debió centrar su examen únicamente en las características y cualidades objetivas de los cascos de barco en el estado en el que se hallaban en el momento de la importación y no también en las características y cualidades objetivas de los barcos que, sobre la base de dichos cascos de barco, fueron entregados en última instancia por Rensen Shipbuilding.

- 10 Rensen Shipbuilding adujo que se trata de cascos aptos para servir de armazón de barcos para la navegación marítima, puesto que los cascos, una vez finalizados, sí pueden navegar por el mar como barcos. Presentó declaraciones de expertos en apoyo de su tesis. En dos declaraciones se señala que barcos con dimensiones como las de los barcos controvertidos en el caso de autos deberían poder navegar, en las condiciones meteorológicas mencionadas, hasta una distancia aproximada de 21 millas desde la costa.

### **Breve exposición de la motivación de la petición de decisión prejudicial**

- 11 Si bien el término casco de barco (o armazón de barco) no aparece en el tenor de las correspondientes partidas del capítulo 89 de la NC, de las Notas Explicativas del Sistema Armonizado (en lo sucesivo, «SA») de la Organización Mundial de Aduanas relativas al capítulo 89 se desprende, en opinión del Hoge Raad, que un casco de barco debe ser clasificado, aplicando las reglas generales de clasificación 1 y 6, en la subpartida 8901 20 o 8901 90 de la NC.
- 12 De esta apreciación del Hoge Raad se desprende que, a efectos de la aplicación de la NC, el casco de un barco debe tener la consideración de «barco» y no la de «barco incompleto o sin terminar» en el sentido de la regla general de clasificación 2, letra a). En consecuencia, para la determinación de la precisa subpartida de la NC en 8901 20 o, en su caso, 8901 90, a saber, «para la navegación marítima» o «los demás», carece de relevancia que en el momento de la importación existiera el propósito de terminar la construcción de los cascos como barcos para la navegación interior y que efectivamente fueran construidos y utilizados como barcos para la navegación interior.
- 13 Respecto a la apreciación de que los cascos de barco no fueron concebidos para navegar por alta mar, ha de hacerse constar que, en el momento de su importación, los cascos de barco no poseían las características y cualidades objetivas para servir de armazón de un barco que, en las difíciles condiciones meteorológicas mencionadas en la nota explicativa de la NC («con vientos de una fuerza aproximada de 7, según la escala de Beaufort»), pueda transportar carga en alta mar. De los certificados no se desprende de suyo que los cascos de barco no puedan ser clasificados como barcos para la navegación marítima en la subpartida 8901 20 10 o 8901 90 10. Si bien los certificados confirman que los cascos resultan aptos para la navegación interior, según el Hoge Raad no se entiende por qué ello justifica la conclusión de que los cascos de barco no fueron concebidos para servir como armazón de un barco para la navegación marítima.
- 14 Ha quedado probado que los cascos son susceptibles de ser clasificados en la categoría de «los demás» (subpartidas 8901 20 90, 8901 90 91 o 8901 90 99 de la NC), pues resultan aptos para servir como armazón de un barco para la navegación interior (no para la navegación marítima). Si queda probado que los cascos son aptos, además, para servir como armazón de un barco para la

navegación marítima (subpartidas 8901 20 10 o 8901 90 10 de la NC), deberán ser clasificados como «barco para la navegación marítima».

- 15 Las partes no discuten que los cascos en cuestión no resultan aptos para servir como almacén de un barco con el que puedan atravesarse los océanos con carga y en las condiciones meteorológicas mencionadas. En cambio, las partes mantienen posiciones enfrentadas respecto a la cuestión de a qué distancia de la costa debe poder navegar en el mar un barco para que pueda hablarse de «navegar por alta mar» en el sentido de la nota complementaria 1 de la NC al capítulo 89 de la NC.
- 16 Uno de los peritos a los que ha recurrido Rensen Shipbuilding menciona en su declaración el uso de barcos para la navegación interior para trayectos marítimos entre el puerto de Amberes (no ubicado en la costa), por un lado, y los puertos costeros belgas de Zeebrugge, Ostende y Nieuwpoort, por otro, a través del Escalda Occidental y del Mar del Norte. Sobre este particular han de observarse limitaciones con respecto al calado y al estado de las olas. El artículo 3 del koninklijk besluit betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt van 8 maart 2007 (Real Decreto relativo a los barcos para la navegación interior que también son utilizados en trayectos marítimos no internacionales, de 8 de marzo de 2007) dispone que un «barco para la navegación interior» podrá navegar por esa zona de navegación restringida entre el Escalda Occidental y los puertos de la costa belga, con la condición de que navegue no más lejos de 5 millas marinas de la costa. El perito parte en su declaración de que el trayecto a lo largo de la costa neerlandesa y belga entre la desembocadura del Escalda Occidental (al oeste de la línea Breskens-Flesinga) y los mencionados puertos costeros belgas tiene la calificación de «alta mar».
- 17 La sociedad de clasificación Lloyd's Register declaró inicialmente que del «Certificate of Hull Construction» y de la notación de clase que le dio se desprende con claridad que se trata del casco de un barco para la navegación interior. El casco de tal barco no es lo suficientemente fuerte como para resistir los embates de las olas en el mar. En opinión de Lloyd's Register, la apreciación del Hoge Raad es correcta en la teoría, pero en la práctica es extremadamente improbable que un barco construido conforme a las exigencias de la navegación interior tenga la suficiente solidez como para soportar en el mar vientos de fuerza 7 y las correspondientes olas.
- 18 Sin embargo, en una segunda declaración, Lloyd's Register indicó que la definición de barcos para la navegación marítima contenida en las disposiciones legales difiere de lo que se entiende en el sector de las sociedades de clasificación por barcos para la navegación marítima. Por barco para la navegación marítima entiende Lloyd's Register exclusivamente el barco que puede atravesar los océanos sin problemas, pero de las disposiciones aduaneras se desprende que la definición de barco para la navegación marítima comprendería también el barco que puede navegar a lo largo de las costas, en los estuarios y en los lagos. Las dimensiones de los cascos que presentó el Inspecteur son las dimensiones de barcos que —según Lloyd's Register— en el lenguaje usual cotidiano son



denominados barcos para la navegación interior, pero que además resultan aptos para navegar a lo largo de las costas, en los estuarios y en los grandes lagos.

- 19 A la vista de cuanto antecede se suscita la cuestión de qué debe entenderse con el concepto de «(navegar) por alta mar». Del tenor de la nota explicativa a la nota complementaria 1 del capítulo 89 de la NC (véase el apartado 8) cabe deducir que «las costas, estuarios y lagos» no están comprendidos en la alta mar. Sin embargo, sin una definición del concepto de «costas» sigue sin quedar claro a qué distancia debe navegar por el mar un barco para encontrarse en «alta mar». En virtud de la nota explicativa de la NC cabría defender que lo relevante no es la distancia entre el barco y la costa, sino únicamente la posibilidad de permanecer en el mar con el barco en las difíciles circunstancias meteorológicas indicadas en la misma.
- 20 La Tariefcommissie (Comisión Aduanera) (la antigua máxima instancia jurisdiccional neerlandesa en materia de aduanas) declaró en su resolución de 14 de diciembre de 1994 que un casco de barco que pudiera navegar, tras completar las 21 millas marinas desde la costa —es decir, 9 millas desde el límite de 12 millas establecido en el Derecho internacional—, y obtuviera la notación de clase «sea and river waters» («aguas marítimas y fluviales»), debía ser clasificado como barco para la navegación marítima. A juicio de la Tariefcommissie, la alta mar comienza, pues, a 12 millas de la costa.
- 21 En el Reglamento (CE) n.º 652/2007 de la Comisión, de 8 de junio de 2007, relativo a la clasificación de ciertas mercancías en la Nomenclatura Combinada, la Comisión Europea parte de otra interpretación del concepto de «alta mar». Del punto 3 del anexo a este Reglamento (partida 8901 10 90) cabe inferir que la Comisión sostiene la tesis de que un «barco concebido para navegar por alta mar» se dará únicamente cuando pueda navegar por todas las partes del mar, sin limitación de la distancia que pueda recorrerse desde la costa.
- 22 A la vista de cuanto antecede, el gerechtshof Amsterdam alberga dudas acerca de en qué parte del mar debe poder transportar un barco carga en las complicadas circunstancias meteorológicas mencionadas para poder ser considerado «barco para la navegación marítima» en el sentido del capítulo 89 de la NC. Si la alta mar no comienza sino a partir de 21 millas de la costa, las partes convienen en que los cascos en cuestión no poseen las características y cualidades objetivas para servir como armazón de un barco que pueda transportar carga por alta mar con vientos de fuerza 7. Si la alta mar comienza a menos de 21 millas de la costa, tal circunstancia sí será objeto de debate entre las partes y el Inspecteur deberá aportar pruebas que respalden su tesis de que los cascos en cuestión no poseen las características y cualidades objetivas para servir de armazón de un barco que pueda transportar carga por la parte del mar de que se trate con vientos de fuerza 7.