

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
(Sala Cuarta)

de 11 de febrero de 2004 *

En el asunto T-259/01,

Nutrinveste — Comércio Internacional, SA, con domicilio social en Algés (Portugal), representada por el Sr. A. Vasconcelos, abogado,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. G. Berscheid y la Sra. A. Alves Vieira, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. N. Castro Marques, abogado, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

que tiene por objeto una demanda por la que se solicita que se condene a la Comisión a pagar la cantidad de 61.226 euros, correspondiente a una entrega de mercancías en concepto de ayuda alimentaria,

* Lengua de procedimiento: portugués.

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Cuarta),

integrado por la Sra. V. Tiili, Presidenta, y los Sres. P. Mengozzi y M. Vilaras, Jueces;

Secretario: Sr. I. Natsinas, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 9 de abril de 2003,

dicta la siguiente

Sentencia

Marco normativo

Mediante el Reglamento (CE) nº 2608/97 de la Comisión, de 22 de diciembre de 1997, relativo al suministro de aceite vegetal en concepto de ayuda alimentaria (DO L 351, p. 44), se convocó una licitación con el fin de suministrar ayuda alimentaria a Angola. El artículo 1 de dicho Reglamento dispone:

«En concepto de ayuda alimentaria comunitaria, se procederá a la movilización en la Comunidad de aceite vegetal para suministrarlo a los beneficiarios que se

indican en el Anexo, de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 2200/87 y con las condiciones que figuran en el Anexo. La concesión de suministros se realizará mediante licitación

[...]

Se presupone que el adjudicatario tiene conocimiento de todas las condiciones generales y particulares aplicables y que las ha aceptado. No se considerará escrita ninguna otra condición o reserva contenida en su oferta.»

2 El anexo del Reglamento n° 2608/97 establece, en particular:

«1. Acciones n^{os} (¹): 1513/95 (A1): 523/96 (A2): 524/96 (A3): 525/96 (A4)

[...]

3. Beneficiario (²): Angola

4. Representante del beneficiario: UTA/ACP/UE. Rua Rainha Jinga n° 6, Luanda, Angola [...]

8. Cantidad total (toneladas netas): 1.800

9. Número de lotes: 1 en 4 partes (A1: 800 toneladas; A2: 200 toneladas; A3: 500 toneladas; A4: 300 toneladas)

[...]

12. Fase de entrega: entrega en destino ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾

[...]

16. Dirección del almacén y, en su caso, puerto de desembarque: A1 y A2: Somatrading (off port of Luanda); A3: AMI (off port of Lobito); A4: Socosul, Lubango (180 km from Namibe)

[...]

18. Fecha límite para el suministro: el 22.3.1998 ⁽¹¹⁾

19. Procedimiento para determinar los gastos de suministro: licitación

[...]

Notas:

[...]

(²) El adjudicatario se pondrá en contacto con el beneficiario, a la mayor brevedad posible, a fin de determinar los documentos de expedición necesarios.

[...]

(¹⁰) Los gastos y gravámenes portuarios (concretamente EP-13, EP-14, EP-15 y EP-17) correrán a cargo del adjudicatario. No obstante lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 15 del Reglamento (CEE) n° 2200/87, los gastos y gravámenes derivados de los trámites aduaneros de importación correrán a cargo del adjudicatario y se considerarán incluidos en la oferta.

(¹¹) La prueba de llegada a uno de los destinos es determinante para el respeto del plazo.»

3 El Reglamento (CEE) n° 2200/87 de la Comisión, de 8 de julio de 1987, por el que se establecen las modalidades generales de movilización en la Comunidad de

productos que deben suministrarse en concepto de ayuda alimentaria comunitaria (DO L 204, p. 1), dispone en su artículo 1, apartados 1 y 2:

«1. Cuando, con el fin de realizar una acción comunitaria en el marco de la ayuda alimentaria, se decida proceder a una movilización de los productos en la Comunidad, serán de aplicación las modalidades establecidas en el presente Reglamento, sin perjuicio de las disposiciones especiales que la Comisión adopte en cada caso. [...]

2. Las modalidades generales establecidas en el presente Reglamento se aplicarán a las operaciones que se efectúen en la fase entrega en el puerto de embarque o de desembarque, o en la fase entrega en destino.»

El artículo 7, apartado 3, letra f), tercer guión, del Reglamento nº 2200/87 establece:

— «en relación con un suministro con entrega en destino, el licitador presentará simultáneamente tres ofertas:

— la primera, para la fase de entrega antes citada, indicará distinta y separadamente los gastos correspondientes al transporte continental ultramar propiamente dicho, de conformidad con el Anexo II,

— la segunda y la tercera, para fases de entrega en el puerto de desembarque y de entrega en el puerto de embarque, respectivamente, de conformidad con las disposiciones anteriores.»

5 El artículo 10, párrafo primero, del Reglamento nº 2200/87, dispone:

«Una vez concedida la adjudicación, la Comisión indicará al adjudicatario la empresa, seleccionada previamente mediante licitación, que se encargará de los controles a que se refiere el artículo 16, de la expedición del certificado de toma a cargo de la mercancía, de conformidad con el punto 2 del artículo 17, y de manera general, de la coordinación del conjunto de las operaciones relativas al suministro [...].»

6 El artículo 12, apartado 1, del Reglamento nº 2200/87 prevé:

«El adjudicatario cumplirá sus obligaciones con arreglo a las condiciones previstas en el Reglamento de apertura de la licitación, así como dentro del respeto de los compromisos a que se refiere el presente Reglamento, incluidos los derivados de su oferta [...].»

7 A tenor del artículo 15 del Reglamento nº 2200/87:

«En caso de suministro con entrega en destino, se aplicarán las disposiciones siguientes:

[...]

2. El adjudicatario afrontará todos los riesgos que pueda sufrir la mercancía, especialmente en caso de pérdida o deterioro, hasta el momento en que sea realmente descargada y entregada en el almacén de destino.

El adjudicatario suscribirá un seguro apropiado del tipo previsto en la letra a) del punto 3 del artículo 14.

[...]

4. El suministro deberá realizarse antes de que finalice el período establecido en el anuncio de licitación.»

8 El artículo 16, apartado 1, del Reglamento nº 2200/87, prevé:

«En todo suministro que deba realizarse de conformidad con el presente Reglamento, la empresa a que se hace referencia en el artículo 10 controlará, antes del comienzo de las operaciones de carga en el puerto de embarque, el cumplimiento de las disposiciones relativas a la cantidad, y, en su caso, a la verificación de los sacos, a la calidad y el envasado. El control se realizará en un momento y en unas condiciones tales que permitan obtener todos los resultados de análisis y, en su caso, del informe pericial, antes de la puesta a disposición en el supuesto a que se hace referencia en el párrafo primero del segundo punto del artículo 13, o antes del comienzo de la carga en el puerto de embarque en los demás casos. [...].»

La citada empresa entregará al finalizar los controles un certificado de conformidad de acuerdo con los análisis y comprobaciones efectuadas. [...]

En caso de suministros entregados en el puerto de desembarque y entregados en destino, el certificado mencionado en el párrafo precedente constituirá únicamente un certificado de conformidad provisional. La conformidad se valorará definitivamente en la fase fijada para el suministro, según los métodos de análisis en vigor en la Comunidad.

Con tal fin, la empresa mencionada en el artículo 10 efectuará en esa fase los controles previstos en el párrafo primero y expedirá, si procede, el certificado definitivo de conformidad. [...]

[...]»

9 El artículo 17 de dicho Reglamento dispone:

«Un certificado de recepción de la mercancía que incluya las indicaciones contenidas en el Anexo III expedido en las condiciones del presente artículo, equivaldrá a una aceptación de la mercancía por parte del beneficiario con arreglo al punto 1, o como reconocimiento de suministro, con arreglo al punto 2.

1. Inmediatamente después de la puesta a disposición de la mercancía en la fase establecida o acordada para el suministro, el adjudicatario solicitará al beneficiario o a su representante la entrega del certificado de recepción de la mercancía y remitirá a este último el certificado de conformidad señalado en el artículo 16, así como un certificado de origen y una factura comercial proforma que establezca el valor de la mercancía y la cesión al beneficiario con carácter gratuito.

[...]

2. A falta de entrega por parte del beneficiario del certificado de recepción de la mercancía, la empresa contemplada en el artículo 10 expedirá al adjudicatario, previa petición del mismo y tras la presentación del certificado de origen y de la factura comercial mencionada en el punto 1, un certificado de reconocimiento del suministro si los controles realizados en la fase establecida para el mismo han permitido la entrega del certificado de conformidad a que se hace referencia en el artículo 16.

[...]

4. En el momento de la recepción de la mercancía se comprobará con precisión la cantidad neta proporcionada al beneficiario. [...]

10 El artículo 18, apartado 1, del Reglamento n° 2200/87, en su versión modificada por el Reglamento (CEE) n° 790/91 de la Comisión, de 27 de marzo de 1991 (DO L 81, p. 108), establece:

«El importe que ha de pagarse al adjudicatario será, como máximo, el de la oferta, incrementado, en su caso, con los gastos a que se hace referencia en el artículo 19 y deducido, en su caso, con los descuentos contemplados en el apartado 2 o con las retenciones contempladas en el punto 7 del artículo 22 [...]

11 El artículo 22, punto 3, del Reglamento n° 2200/87, en su versión modificada por el Reglamento n° 790/91, dispone:

«Salvo en caso de fuerza mayor, la garantía de entrega prevista en el artículo 12 será objeto de retenciones parciales realizadas en forma acumulativa en los siguientes casos y sin perjuicio de la aplicación del punto 7:

— a prorrata del porcentaje de las cantidades no entregadas, sin perjuicio de las tolerancias mencionadas en el punto 4 del artículo 17;

[...]

Las retenciones mencionadas en el primer y tercer guiones no se aplicarán cuando los casos de incumplimiento observados no sean imputables al adjudicatario y no den lugar a una indemnización por la vía de un seguro.»

- 12 El artículo 23 del Reglamento n° 2200/87 reza del siguiente modo:

«El Tribunal de Justicia de las Comunidades europeas será competente para pronunciarse sobre todo litigio que resulte de la ejecución, falta de ejecución o interpretación de las modalidades de los suministros efectuados de conformidad con el presente Reglamento.»

Hechos que originaron el litigio

- 13 Mediante fax de 6 de enero de 1998, por el que se respondía al anuncio de licitación que figura en el Reglamento n° 2608/97, la demandante presentó a la Comisión una oferta para el suministro de 1.800 toneladas de aceite vegetal, distribuidas en cuatro lotes de 800, 200, 500 y 300 toneladas, respectivamente, que debían entregarse en tres almacenes distintos de los puertos de Luanda, Lobito y Lubango (Angola), al precio de entrega en destino de 937,50 euros por tonelada. Se fijó como fecha límite para el suministro el 22 de marzo de 1998.
- 14 Mediante fax de 8 de enero de 1998, la Comisión aceptó dicha oferta e informó a la demandante de que se le había adjudicado el contrato de suministro (en lo

sucesivo, «el contrato»). En el contrato se recordaba que la fase de entrega era entrega en destino, de conformidad con el punto 12 del anexo del Reglamento n° 2608/97. La Comisión indicó igualmente que la empresa a que se refiere el artículo 10 del Reglamento n° 2200/87 (en lo sucesivo, «el controlador») sería la sociedad Socotec International Inspection (en lo sucesivo, «Socotec»).

15 Con arreglo al artículo 16, apartado 1, del Reglamento n° 2200/87, Socotec realizó un control en la fábrica de origen y expidió un certificado de conformidad provisional el 6 de marzo de 1998. Del certificado de conformidad provisional se desprende que, en la fecha de embarque en Lisboa, la cantidad total de mercancía era de 1.787.024 kg netos, es decir, 12.976 kg menos que la cantidad prevista en el contrato, y que la entrega se ajustaba a las exigencias contractuales comunitarias, sin perjuicio de algunos aspectos.

16 El transporte de la mercancía se organizó del siguiente modo: el lote n° 525/96 en 18 contenedores que contenían 26.458 cajas, el lote n° 524/96 en 31 contenedores que contenían 44.790 cajas, el lote n° 523/96 en 12 contenedores que contenían 17.520 cajas y el lote n° 1513/95 en dos partes, una de 48 contenedores y otra de dos, que contenían 69.917 y 2.987 cajas, respectivamente. Cada caja contenía doce botellas de un litro de aceite vegetal. Los contenedores se entregaron en los depósitos de destino entre el 23 de marzo de 1998 y el 14 de mayo de 1998.

17 El 18 de mayo de 1998, Socor L^{da}, empresa a la que el controlador, Socotec, había confiado la vigilancia de la descarga, emitió un informe sobre la entrega de los cuatro lotes mencionados. Dicho informe indica lo siguiente:

«Según el conocimiento, la carga era de 161.672 cajas, con un peso neto de 1.787,024 toneladas. Dichas mercancías debían ser entregadas en el depósito

Somatrading en Luanda, en el depósito Ami de Lobito y, por último, en el depósito Socosul de Lubango.

[...]

Cada lugar fue considerado separadamente, del siguiente modo:

Acción nº 1513/95

“Mv. Merkur River” [...]

El barco atracó en la terminal SGEP del puerto de Luanda el 16 de marzo de 1998: la descarga duró hasta el 19 de marzo de 1998.

Transportaba 48 contenedores que debían ser entregados en el depósito Somatrading, distante seis [kilómetros] de la terminal. El despacho de aduanas tardó algún tiempo y los primeros contenedores no se entregaron en el depósito hasta el 6 de abril de 1998.

Orey, empresa encargada del transporte en este proyecto, llevó los contenedores al depósito Somatrading nº 2 de Mulemba. Una vez entregados en el depósito, los contenedores sólo se abrían si era evidente que podían ser descargados inmediatamente, de modo que no quedaran llenos a medias durante la noche. El depósito estaba abierto hasta las 5 de la tarde, y si no podía garantizarse la descarga de los contenedores antes de dicha hora se aplazaba hasta el día siguiente.

Durante este mismo período se descargó en el depósito una carga de maíz y de judías. Los contenedores de aceite de girasol se descargaron sin bajarlos de los remolques; éstos fueron aparcados exactamente delante de las puertas de carga del depósito.

Procedimos al recuento a las puertas de los contenedores e inspeccionamos igualmente los precintos en el momento de la entrega en el depósito y antes de la descarga de los contenedores.

En el momento de la descarga se comprobó que cuatro contenedores ya no tenían precinto o que éste había sido violentado. De estos cuatro contenedores, en el SCMU202425/5 faltaban 219 cajas y, en el PRSU210852/3, 1.027. El precinto de los otros dos contenedores había sido violentado. El del contenedor CMBU219437/6 estaba roto, pero había sido sujetado de nuevo con un alambre. Faltaban en él 1.137 cajas. El otro contenedor seguía teniendo su precinto, pero había sido violentado; al descargar resultó que en él faltaban 42 cajas.

En total, faltaban 2.425 cajas en estos cuatro contenedores. Además, tras la descarga, los demás contenedores de dicho cargamento revelaron otras diferencias, ya sea que faltaban cajas, ya que había demasiadas en relación con las indicaciones de la lista de bultos (véase hoja adjunta).

La entrega se completó el 8 de mayo de 1998 del siguiente modo:

Total de cajas entregadas: 65.082 cajas

Entre ellas:

Cajas dañadas 395 cajas

Cajas recuperadas 54 cajas

Total de cajas tras la recuperación 64.741 cajas

Peso total suministrado 715,388 toneladas

La cantidad que se indica en el conocimiento es de 69.917; por lo tanto, faltan 5.176 cajas.

[...]

“mv. Nouva europa” [...]

El barco arribó al puerto de Luanda el 26 de marzo de 1998 y la descarga se inició el mismo día. Transportaba dos contenedores destinados al depósito Somatrading nº 2 de Mulemba. Se entregaron los contenedores en dicho depósito el 14 de mayo de 1998, al término de las formalidades de despacho de aduanas.

En el momento de la descarga se inspeccionaron los precintos de dichos contenedores; estaban intactos y no habían sido violentados. Tras la descarga, se comprobó que se habían descargado 2.964 cajas, es decir, 23 cajas menos que lo indicado en el conocimiento. Además, se registraron 15 cajas como deterioradas; de estas 15, 10 pudieron ser recuperadas.

La entrega total del Merkur River y de la Nouva europa se descompone del siguiente modo:

Total entregado 68.046 cajas

Entre ellas:

Deterioradas 410 cajas

Recuperadas 310 cajas

Total suministrado tras la recuperación 67.946 cajas

Peso total suministrado 750,803 toneladas

Acción nº 523/96

“mv. Fatezh” [...]

El barco arribó al puerto de Luanda el 23 de marzo de 1998 con una carga de 12 contenedores destinados al depósito Somatradning de Mulemba. La entrega se inició el 15 de abril de 1998 y se completó el 8 de mayo.

Se descargaron los contenedores el mismo día y nuestro personal estuvo presente en el momento de la entrega y de la apertura. Procedimos al recuento a las puertas del contenedor.

Terminada la entrega, arrojó las siguientes cifras:

Total de cajas entregadas 17.459 cajas

Entre ellas:

Cajas deterioradas 84 cajas

Cajas recuperadas 64 cajas

Total de cajas tras la recuperación 17.439 cajas

Peso total suministrado 192,700 toneladas

Aunque los contenedores estuvieran precintados, se daban algunas diferencias entre las cantidades descargadas y las declaradas en el conocimiento. En total, había 61 cajas menos de lo que se indicaba en la documentación [...]

Acción nº 524/96

“mv. Orinoco” [...]

El barco arribó al puerto de Lobito el 14 de marzo de 1998 y debía descargar un cargamento de 31 contenedores que debían ser entregados en el depósito AMI de Lobito. El depósito está situado a alrededor de un kilómetro de la zona portuaria.

La entrega se inició el 30 de marzo de 1998 tras cumplimentar las formalidades aduaneras. Los contenedores se entregaron en distintas cantidades entre el 30 de marzo y el 5 de abril.

Al efectuarse las entregas, nuestro personal procedió al recuento a las puertas de los contenedores. Se inspeccionaron los precintos antes de la apertura; se comprobó que un contenedor carecía de precinto y que otro llevaba el precinto pero roto.

Se examinó el contenido de estas dos cajas y correspondía a lo que se indicaba en el conocimiento.

Al término de la entrega, nuestro recuento arrojó los siguientes resultados:

Total entregado: 42.146 cajas

Entre ellas:

Deterioradas 91 cajas

Recuperadas 86 cajas

Total suministrado tras la recuperación 42.141 cajas

Peso total suministrado 465,658 toneladas

Aunque los contenedores desprovistos del precinto tenían todo su contenido, existía una cierta diferencia en relación con las cantidades contadas en los otros contenedores. En total, faltaban 2.644 cajas en relación con lo que indicaba el conocimiento. Habida cuenta de que todos los precintos estaban intactos, salvo los señalados, creemos que esta diferencia obedece a que las cantidades cargadas fueron inferiores a las previstas.

Acción nº 525/96

“My. Orinoco” [...]

El barco arribó a Namibe el 12 de marzo de 1998 y atracó el mismo día. La descarga se inició a las 3 de la tarde y se completó al día siguiente a las 11.20.

Nuestra misión se refería a la descarga de 18 contenedores destinados al depósito Socosul de Lubango. Lubango está situado a unos 150 km al este de Namibe y los contenedores fueron transportados por carretera.

El primer contenedor fue entregado en Lubango el 23 de marzo de 1998 y el último el 28 de marzo de 1998.

Procedimos al recuento a las puertas de los contenedores, que estaban situados exactamente delante de las puertas del depósito a fin de facilitar la descarga. Cayeron intensas lluvias durante dicho período, que provocaron interrupciones regulares.

De los contenedores entregados, dos habían sido soldados por razones de seguridad y otros dos carecían de precinto. En total, las pérdidas relativas a estos dos contenedores eran de 95 cajas.

De las cajas entregadas, se comprobó que 34 estaban deterioradas, de las que 20 fueron recuperadas.

El recuento final de dichas mercancías dio los resultados siguientes:

Total entregado 26.317 cajas

Entre ellas:

Deterioradas 34 cajas

Recuperadas 20 cajas

Total suministrado tras la recuperación 26.303 cajas

Peso total suministrado 290,648 toneladas

[...]»

18 Socor L^{da} llegó a la siguiente conclusión:

«En total se entregaron 153.829 cajas, es decir, 1.699,810 toneladas, lo que resulta inferior a la cantidad solicitada, que ascendía a 161.672 cajas. La diferencia es de 7.843 cajas o de 86,665 toneladas. Excepto en los casos en que los contenedores carecían de precinto o en que el precinto había sido violentado, creemos que las cajas que faltan no fueron embarcadas. Al abrir los contenedores precintados se comprobó que las mercancías estaban correctamente acondicionadas. Las fotos tomadas al abrir los contenedores muestran claramente el acondicionamiento. Estas fotos fueron tomadas por los gerentes del depósito. Descargaron los contenedores obreros contratados por los gerentes del depósito; la distancia entre las puertas de los contenedores y las del depósito era en general inferior a cinco metros. Las cajas fueron llevadas a mano hasta el interior del depósito y luego apiladas. Los daños indicados obedecen la mayoría de las veces a que las botellas de plástico estaban estropeadas y tenían pérdidas. Éstas resultaron siempre menos graves de lo que parecía y, tras la apertura de dichas cajas y la separación, la recuperación fue satisfactoria. Se remitieron cartas de protesta a la agencia de transportes “Orey Angola” en lo que a estas pérdidas se refiere. La entrega en los depósitos fue lenta, incluso teniendo en cuenta la lentitud de los trámites aduaneros habitual en Angola. Fue necesario hacer frente a una cierta saturación en los depósitos de Luanda y de Lubango; la lluvia y la recepción de otras mercancías provocaron cierto retraso en la reexpedición de los contenedores. La entrega duró 53 días desde la llegada del primer contenedor al depósito de Lubango el 23 de marzo hasta la del último contenedor a Luanda el 14 de mayo de 1998.»

19 Según el certificado definitivo de conformidad, emitido por Socotec el 23 de junio de 1998, de conformidad con el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n° 2200/87, el total de toneladas aceptado fue de 1.697.552,899 kg netos, es decir, 102.447 kg menos que la cantidad prevista en el contrato, y la fecha de la última entrega fue el 14 de mayo de 1998.

20 El 29 de junio de 1998, la demandante presentó a la Comisión una factura por un importe de 1.591.455,84 euros correspondiente a los 1.697.552,899 kg de aceite vegetal efectivamente entregados. La Comisión pagó dicha factura y, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 22, punto 3, del Reglamento nº 2200/87, aplicó una penalización de 7.916,91 euros por las cantidades de mercancía no entregadas.

21 Además, la compañía de seguros, con la que la demandante había suscrito una póliza de seguros, con arreglo al artículo 15 del Reglamento nº 2200/87, pagó a la demandante, en concepto de indemnización, la cantidad de 6.116.746 escudos portugueses (alrededor de 30.510 euros), que corresponden al precio de unos 32.544 kg de mercancía.

Procedimiento y pretensiones de las partes

22 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 16 de octubre de 2001, la demandante interpuso el presente recurso.

23 La fase escrita del procedimiento finalizó el 5 de marzo de 2002, ya que la demandante no presentó ningún escrito de réplica dentro del plazo señalado.

24 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Cuarta) decidió iniciar la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento previstas en el artículo 64 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, requirió a las partes para que aportaran determinados documentos y les formuló por escrito algunas preguntas. Las partes respondieron a tales requerimientos.

25 En la vista celebrada el 9 de abril de 2003 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas orales formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

26 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que condene a la Comisión a pagarle la cantidad de 61.226 euros, a saber, 53.310 euros, que corresponden a la parte del precio de la mercancía impagada, mercancía cargada, según el certificado de conformidad provisional, no reembolsada por el asegurador, y 7.916 euros, que corresponden a la penalización aplicada.

27 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Condene en costas a la demandante.

28 En la vista, sin dar explicaciones al respecto, la demandante modificó su pretensión de pago a fin de que la Comisión le reembolse únicamente el precio de 44.496 kg de mercancía (es decir, unos 41.715 euros), que a su juicio corresponden a la cantidad respecto a la cual la Comisión consideró que existía un incumplimiento, es decir, que no se había realizado la entrega tal como establecía el contrato, y que no ha sido objeto de reembolso por parte de su asegurador. En lo que atañe a la penalización, la demandante ha modificado su pretensión inicial de reembolso de la totalidad de la penalización impuesta por la Comisión, señalando que reconocía que la Comisión podía imponerle una penalización por los 12.976 kg de mercancía que faltaban en la fecha de embarque, según el certificado de conformidad provisional.

Fundamentos de Derecho

29 La demandante invoca, esencialmente, tres motivos en apoyo de su pretensión de pago. El primer motivo se divide en dos submotivos. El primer submotivo se basa en que la Comisión se negó indebidamente a pagar la mercancía no entregada, sin haber demostrado la responsabilidad de la demandante por la cantidad de mercancía que faltaba. El segundo submotivo tiene por objeto demostrar que, en cualquier caso, el representante de la Comisión cometió varios errores. El segundo motivo se basa en que la Comisión impuso indebidamente una penalización por la mercancía no entregada. El tercer motivo se basa en la violación del principio de proporcionalidad en el reparto de los riesgos sufridos por la mercancía.

Sobre el primer motivo, basado, por una parte, en que la Comisión rehusó indebidamente el pago de la mercancía no entregada y, por otra, en que el representante contractual de la Comisión cometió varios errores

Alegaciones de las partes

30 La demandante considera, en primer lugar, que cumplió íntegramente su obligación de entrega de aceite, en la medida en que en el momento de la carga de la mercancía no se detectó ningún incumplimiento por su parte, salvo la falta de 12.976 kg, y que las otras faltas de mercancía, comprobadas en los depósitos de destino, se produjeron en lotes en los que algunos contenedores habían sido desprecintados. A su juicio, la explicación más verosímil es que la falta de 5.176 cajas en el lote n° 1513/95 y de 2.644 cajas en el lote n° 524/96 se debió a que terceros no identificados abrieron los contenedores.

- 31 Afirma que ni los retrasos en la entrega ni la falta de cajas le son imputables. Alega que, según el certificado de conformidad provisional, a excepción de 12.976 kg de mercancía, no se comprobó ninguna otra falta en el momento de embarque. Agrega que el despacho de aduanas de la mercancía fue difícil y lento debido a la situación en Angola, donde las instituciones y los servicios funcionan de forma muy deficiente.
- 32 La demandante considera, en segundo lugar, que la Comisión es responsable contractualmente debido a que Socor L^{da}, a quien tanto el transportista contratado por la demandante como el controlador, Socotec, encargaron que vigilara la descarga, comunicó tardíamente al transportista la existencia de los vicios de que se trata. Señala que, además, Socor L^{da} no ha podido indicar qué cajas se sacaban de qué contenedores ni, por consiguiente, en qué contenedores faltaban cajas o si algunos contenedores habían sido desprecintados. Sostiene que este error dificultó e incluso imposibilitó que se determinaran los hechos y se esclarecieran las responsabilidades por las cantidades de mercancía que faltaban, por lo que el asegurador de la demandante sólo cubrió las pérdidas relativas a los contenedores desprecintados. Manifiesta que, por último, Socotec reconoció en 1999 que los recuentos de las cajas se efectuaron a la entrada de los depósitos y no a la puerta de los contenedores y que algunos depósitos disponían de más de una vía de acceso, lo que podía redundar en algunos errores. Considera que la Comisión es responsable de los errores y omisiones del controlador.
- 33 En la vista la demandante puntualizó su argumentación al sostener que el hecho de que la Comisión considerara que no había entregado 44.496 kg de mercancía, sin probarlo, llevó a que el asegurador rehusara el reembolso. La demandante señala que es preciso distinguir las situaciones de incumplimiento del contrato y los riesgos sufridos por la mercancía, como los robos.
- 34 La Comisión considera que el recurso carece de fundamento en Derecho ya que, en el caso de autos, el contrato de entrega se celebró según la forma de entrega «entrega en destino». Alega que, según lo dispuesto en el artículo 15, punto 2, del

Reglamento n° 2200/87, la demandante debía soportar todos los riesgos que sufriera la mercancía hasta el momento en que fuera realmente descargada y entregada en el almacén de destino. Además, según las condiciones del contrato, de conformidad con el artículo 7, apartado 3, del Reglamento n° 2200/87 y con el anexo del Reglamento n° 2608/97, se consideraba que todos los gastos estaban incluidos en la oferta de suministro. A este respecto subraya que la demandante presentó en su oferta precios distintos en función de las diferentes fases de entrega.

35 La Comisión añade que el artículo 15, punto 2, del Reglamento n° 2200/87 obliga expresamente al adjudicatario a suscribir una póliza de seguros cuya cobertura se describe en el artículo 14, punto 3, letra a), del mismo Reglamento.

36 En lo que atañe a la conformidad de la mercancía entregada, la Comisión recuerda que en la fábrica de origen ya se había detectado la falta de 12.976 kg de aceite vegetal. Además, en los suministros «con entrega en destino», el certificado definitivo de conformidad sólo se expide en la fase fijada para el suministro. Pues bien, según la Comisión, en el caso de autos, este certificado definitivo demuestra que la cantidad entregada en destino era solamente de 1.697.552,899 kg, es decir, 102.447,101 kg menos que las 1.800 toneladas previstas en el contrato. Según la Comisión, faltaban, por lo tanto, 8.089 cajas, de las que 5.138 correspondían a contenedores cuyos precintos estaban intactos.

37 La Comisión señala que del transporte, del desembarque y del despacho de aduanas de la mercancía era contractualmente responsable la demandante. Niega igualmente que la designación de un controlador, con arreglo a los artículos 10 y 16 del Reglamento n° 2200/87, pueda transmitir a ese controlador las responsabilidades que contrajo el adjudicatario.

38 Por lo que respecta a su supuesta responsabilidad, añade que en modo alguno es responsable del supuesto retraso en la comunicación de la información relativa al siniestro a la compañía de seguros de la demandante. A este respecto, subraya que

tampoco es responsable de los errores supuestamente cometidos por el transportista contratado por la demandante. Además, la Comisión observa que la demandante estaba representada en el lugar de destino por el transportista, a quien se habían hecho llegar las cifras definitivas de toda la operación dentro de los cinco días siguientes a la entrega del último contenedor.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 39 Debe recordarse, con carácter preliminar, que, según el contrato, la demandante debía entregar 1.800 toneladas netas de aceite vegetal en Angola. Es pacífico entre las partes que la demandante entregó 1.697.553 kg de aceite vegetal. En consecuencia, no se entregaron 102.447 kg de aceite vegetal. Es igualmente pacífico que la Comisión pagó el precio pactado en el contrato por la cantidad de mercancía entregada, es decir, 1.583.539 euros, de los cuales ya se ha deducido la penalización de 7.916 euros por la cantidad no entregada.
- 40 Por lo demás, ha quedado acreditado que, de los 102.447 kg de mercancía que faltaban a la entrega, 12.976 kg faltaban ya en el momento del cargamento. Por esta cantidad de 12.976 kg la demandante no pide ningún pago. En efecto, en respuesta a una pregunta escrita formulada por el Tribunal de Primera Instancia, la demandante precisó que su requerimiento de pago correspondía al valor de 89.424 kg de mercancía al precio de 0,9375 euros el kg, es decir, 83.820 euros. De dicha cantidad, la demandante, por una parte, ha deducido la suma de 30.510 euros, reembolsada por su asegurador y, por otra, ha añadido la penalización de 7.916 euros. En consecuencia, ha pedido que se condene a la Comisión al pago de la cantidad de 61.226 euros.
- 41 Pues bien, a este respecto, procede recordar (véase el apartado 28 *supra*) que, sin dar explicaciones al respecto, la demandante modificó en la vista su pretensión de

pago a fin de que la Comisión reembolse únicamente el precio de 44.496 kg de mercancía (es decir, unos 41.715 euros), que a su juicio corresponden a la cantidad respecto a la cual la Comisión consideró que existía un incumplimiento, es decir, que no se había realizado la entrega tal como establecía el contrato, y que no ha sido objeto de reembolso por su asegurador. Por lo que respecta a la penalización, la demandante ha modificado su pretensión inicial de reembolso de la totalidad de la penalización impuesta por la Comisión, señalando que reconocía que la Comisión podía imponer una penalización por los 12.976 kg de mercancía que faltaban en el momento del embarque, según el certificado de conformidad provisional.

42 La argumentación de la demandante en relación con el primer motivo se divide, esencialmente, en dos partes. Con carácter principal, la demandante considera que cumplió su obligación de entrega de aceite, excepto en lo tocante a los 12.976 kg que faltaban en el momento del embarque de la mercancía. Considera que la Comisión debe pagar el precio de 44.496 kg de mercancía. A este respecto, la demandante estima que no puede asumir la carga de los riesgos respecto a esta cantidad de mercancía por el mero hecho de que, según el informe de 18 de mayo de 1998 de Socor L^{da}, haya desaparecido de los contenedores cuyos precintos no habían sido violentados.

43 Con carácter subsidiario, considera que, en todo caso, la Comisión debe indemnizarla por el precio correspondiente a dichos 44.496 kg de mercancía, sobre la base de la responsabilidad contractual, debido a que el controlador, Socor L^{da}, encargado por la Comisión de vigilar la descarga, consideró indebidamente y sin motivo alguno, en el certificado definitivo de conformidad, que una parte de la mercancía que faltaba correspondía a los contenedores cuyos precintos estaban intactos y que, por ello, se consideró que esta cantidad no había sido entregada. A su juicio, este error dificultó, e incluso imposibilitó, la comprobación de los hechos y el esclarecimiento de las responsabilidades, por lo que el asegurador de la demandante se negó a indemnizarla por una parte de la mercancía que faltaba y sólo cubrió la relativa a los contenedores desprecintados.

- 44 Por lo que respecta al primer submotivo del primer motivo, procede recordar que el artículo 1 del Reglamento n° 2608/97 dispone:

«En concepto de ayuda alimentaria comunitaria se procederá a la movilización en la Comunidad de aceite vegetal para suministrarlo a los beneficiarios que se indican en el Anexo, de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 2200/87 y con las condiciones que figuran en el Anexo. La concesión de suministros se realizará mediante licitación [...] Se presupone que el adjudicatario tiene conocimiento de todas las condiciones generales y particulares aplicables y que las ha aceptado. No se considerará escrita ninguna otra condición o reserva contenida en su oferta.»

- 45 Debe señalarse que de dicha norma se desprende que la operación de suministro de que se trata se supeditaba a que la demandante cumpliera un cierto número de cláusulas contractuales, entre las que figuran las disposiciones de los Reglamentos n° 2200/87 y n° 2608/97.

- 46 Entre dichas cláusulas contractuales figura la condición según la cual la demandante debía entregar 1.800 toneladas netas de aceite vegetal, siendo la fase de entrega la de «entrega en destino». Los términos que constan en el artículo 15, apartado 2, del Reglamento n° 2200/87 indican claramente el momento preciso en que se transmiten los riesgos del suministrador al beneficiario, en lo que atañe a las mercancías, en una situación de suministro con «entrega en destino», como la del caso de autos. Esta disposición establece que «el adjudicatario afrontará todos los riesgos que pueda sufrir la mercancía, especialmente en caso de pérdida o deterioro, hasta el momento en que sea realmente descargada y entregada en el almacén de destino».

- 47 Por consiguiente, el artículo 15 del Reglamento n° 2200/87 vincula la transmisión del adjudicatario al beneficiario de los riesgos que corren las mercancías a su puesta a disposición efectiva, tras la descarga, en el interior del almacén del lugar de destino. Estos riesgos abarcan todas las pérdidas y averías de la mercancía que puedan producirse. Por lo tanto, en lo que atañe a la relación contractual entre la Comisión y la demandante, carece de pertinencia conocer las razones de las

eventuales pérdidas de mercancía si éstas tuvieron lugar antes de la puesta a disposición efectiva de la mercancía en el almacén del lugar de destino, tal como ha sido definido anteriormente.

48 En el caso de autos, a pesar de las preguntas orales y escritas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia, la demandante no ha podido precisar en qué momento exacto se produjeron las desapariciones de mercancía. En respuesta a una pregunta escrita formulada por el Tribunal de Primera Instancia, sólo ha indicado que, a su juicio, la mercancía que falta desapareció, bien en el lapso de tiempo transcurrido entre la llegada de los contenedores a las inmediaciones de los depósitos de destino y su descarga, o bien durante las operaciones de descarga.

49 Ahora bien, corresponde a la demandante demostrar que la información contenida en el certificado definitivo de conformidad no es correcta. En el presente asunto nada prueba que sean erróneas las apreciaciones del informe de 18 de mayo de 1998 de Socor L^{da} en el que se basa el certificado definitivo de conformidad, según las cuales las cajas que faltan no fueron embarcadas o desaparecieron antes de la puesta a disposición efectiva de la mercancía en el almacén del lugar de destino, tal como ha sido definida anteriormente. Pues bien, en ambos supuestos, la demandante fue responsable del incumplimiento parcial de la operación de suministro.

50 En efecto, contrariamente a lo que afirmó la demandante en la vista, procede observar que las circunstancias del caso de autos son distintas de las que dieron lugar a la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 19 de septiembre de 2001, Lecreur/Comisión (T-26/00, Rec. p. II-2623). En dicha sentencia, el Tribunal de Primera Instancia no aceptó la interpretación según la cual la transmisión de los riesgos sufridos por la mercancía del proveedor al beneficiario depende necesariamente del momento en el que se expide el certificado definitivo de conformidad final, de modo que éste es el único medio de prueba de la entrega. El Tribunal de Primera Instancia consideró que, en circunstancias como las de dicho asunto, tal interpretación podría poner en peligro la ejecución de buena fe de las obligaciones contractuales de que se tratara, supeditando el momento de la transmisión de los riesgos a la buena voluntad del controlador designado por la Comisión, y manteniendo a cargo del proveedor los riesgos que corra la mercancía cuando ésta ya no se encuentra bajo su control (apartados 63 y 64). En dicho asunto, se desprendía de las comprobaciones del controlador, reproducidas

en el certificado definitivo de conformidad, que, en cualquier caso, los robos controvertidos se habían cometido tras el suministro de las mercancías al beneficiario (apartado 67).

- 51 En el caso de autos, la demandante no ha podido demostrar que las pérdidas tuvieran lugar después del suministro de las mercancías al beneficiario, es decir, en un momento en el que ya se hubieran transmitido a éste los riesgos sufridos por la mercancía. Por consiguiente, tales pérdidas no pueden imputarse a la Comisión, sino que de ellas debe responder la demandante, con arreglo al artículo 15 del Reglamento n° 2200/87.
- 52 No desvirtúa esta apreciación la argumentación de la demandante que pretende demostrar que las condiciones de entrega fueron difíciles.
- 53 En efecto, del informe de 18 de mayo de 1998 de Socor L^{da} se desprende que los contenedores fueron entregados en el exterior de los diferentes depósitos en cantidades diversas entre el 23 de marzo de 1998 (primer contenedor del lote n° 525/96) y el 14 de mayo de 1998 (últimos contenedores del lote n° 1513/95). Asimismo se desprende de dicho informe que las operaciones de descarga duraron varios días, o incluso varias semanas. Tales datos figuran por otra parte en la respuesta escrita de la demandante a la pregunta formulada por el Tribunal de Primera Instancia, concretamente en su anexo 1, confeccionado por el transportista y que indica el número de días durante los cuales los contenedores permanecieron delante de los depósitos sin ser descargados. De ello se desprende que una parte de los contenedores se depositó delante de los almacenes del lugar de destino y que las operaciones de entrega, a saber, la apertura de los contenedores y el transporte de las cajas de mercancía al interior de los almacenes, no se realizaron de inmediato tras la llegada de los contenedores a las cercanías de los depósitos de destino. Ningún documento obrante en autos indica que los contenedores fueran vigilados durante el período en que permanecieron en el exterior de los almacenes antes de ser abiertos y entregados en el interior de éstos.
- 54 Ahora bien, habida cuenta de que los contenedores se depositaron en el exterior de los almacenes del beneficiario, la demandante o el transportista que la

representaba debería haber procurado que se vigilara la mercancía hasta el momento en que el beneficiario se hiciera cargo de ella. Antes de esta fecha, la demandante conservaba en todo momento el control de la mercancía a través de su representante.

55 En efecto, los riesgos no pueden transmitirse del adjudicatario a otra persona. Como se desprende del artículo 12, apartado 3, del Reglamento n° 2200/87, «los derechos y obligaciones que resulten de la adjudicación no serán transmisibles». Por lo tanto, el hecho de que el transporte de la mercancía fuera efectuado por una empresa distinta de la demandante en nada modifica la responsabilidad de ésta en cuanto a la obligación de entregar la cantidad convenida en el contrato en el lugar establecido por el Reglamento n° 2608/97.

56 A este respecto, es indiferente conocer las razones del retraso registrado en las operaciones de descarga y de puesta a disposición efectiva de la mercancía en el interior de los almacenes en el lugar de destino, habida cuenta de que la demandante conservaba el control de la mercancía y, por lo tanto, debía disponer la vigilancia de la mercancía durante dichas operaciones.

57 En efecto, el artículo 17 del Reglamento n° 2200/87 establece que «un certificado de recepción de la mercancía que incluya las indicaciones contenidas en el Anexo III expedido en las condiciones del presente artículo, equivaldrá a una aceptación de la mercancía por parte del beneficiario, con arreglo al punto 1, o como reconocimiento del suministro, con arreglo al punto 2». Según el punto 1 del artículo 17 del Reglamento n° 2200/87, el adjudicatario debe pedir al beneficiario o a su representante la entrega del certificado de recepción inmediatamente después de la puesta a disposición de la mercancía en la fase establecida o acordada para el suministro. El punto 2 de dicho artículo establece que, a falta de entrega por parte del beneficiario del certificado de recepción de la mercancía, la empresa contemplada en el artículo 10 de dicho Reglamento expedirá al adjudicatario, previa petición del mismo y tras la presentación del certificado de origen y de la factura comercial mencionada en el punto 1, un certificado de reconocimiento del suministro si los controles realizados en la fase establecida para el mismo han permitido la expedición del certificado de conformidad a que se hace referencia en el artículo 16 de dicho Reglamento. En caso de suministro con entrega en el puerto de desembarque y con entrega en destino, el certificado se expedirá, además, previa presentación del certificado de conformidad expedido antes del embarque, así como, según el caso, de los documentos a que se hace referencia en el punto 6 del artículo 14.

- 58 En el caso de autos, el certificado definitivo de conformidad, de fecha 23 de junio de 1998, contiene asimismo el certificado de reconocimiento del suministro, mediante el cual Socotec hizo constar que el beneficiario había recibido la mercancía el 14 de mayo de 1998, fecha de la última entrega en los depósitos de destino. En este mismo certificado se consignó que el peso total aceptado era de 1.697.552,899 kg. En consecuencia se determinó que no se había completado la entrega, sino que faltaban 102.447 kg de aceite vegetal en el momento en que el beneficiario recibió la mercancía.
- 59 Si la demandante consideraba que había efectuado la descarga y la entrega efectiva de determinadas cantidades de mercancía en los almacenes del lugar de destino antes del 14 de mayo de 1998, fecha de la última entrega, ella o su representante habrían podido pedir el certificado de recepción o el certificado de reconocimiento del suministro inmediatamente después de la puesta a disposición de la mercancía a favor del beneficiario para la parte de la mercancía que consideraba efectivamente entregada, de conformidad con el artículo 17 del Reglamento n° 2200/87. Pues bien, la demandante ni siquiera ha alegado haber formulado tal petición.
- 60 En estas circunstancias, debe señalarse que la demandante no ha probado ni que los riesgos sufridos por la mercancía se hubiesen transmitido al beneficiario antes del 14 de mayo de 1998, fecha de la última entrega de la mercancía en los depósitos del lugar de destino, ni que las pérdidas de la mercancía hubieran tenido lugar después de dicha fecha.
- 61 En consecuencia, procede desestimar el primer submotivo del primer motivo.
- 62 En lo que atañe al segundo submotivo del presente motivo, cuyo objeto es la declaración de responsabilidad contractual de la Comisión y en el que la demandante afirma que su compañía de seguros no le ha reembolsado el siniestro total, ya que, según el certificado definitivo de conformidad, emitido por el controlador, faltaban 44.496 kg de mercancía a causa del incumplimiento del contrato por su parte, procede señalar, en primer lugar, que la demandante en

modo alguno ha demostrado que dicha apreciación sea errónea. En efecto, en las conclusiones del informe de Socor L^{da} de 18 de mayo de 1998, en el que se examina cada entrega barco por barco, se indica lo siguiente:

«excepto en los casos en que los contenedores carecían de precinto o en que el precinto había sido violentado, creemos que las cajas que faltan no fueron embarcadas. Al abrir los contenedores precintados se comprobó que las mercancías estaban correctamente acondicionadas. Las fotos tomadas al abrir los contenedores muestran claramente el acondicionamiento. Estas fotos fueron tomadas por los gerentes del depósito. Descargaron los contenedores obreros contratados por los gerentes del depósito; la distancia entre las puertas de los contenedores y las del depósito era en general inferior a cinco metros. Las cajas fueron llevadas a mano hasta el interior del depósito y luego apiladas».

63 Según las respuestas de la demandante a las preguntas formuladas en la vista por el Tribunal de Primera Instancia, ésta desconoce en qué momento exacto tuvieron lugar las pérdidas de mercancía. Alega únicamente que, según el certificado de conformidad provisional, se suponía que se habían embarcado 1.787.024 kg de mercancía. Pues bien, habida cuenta de que el certificado de conformidad provisional se emitió en la fábrica de salida, tal certificado no demuestra que las conclusiones del informe de Socor L^{da} de 18 de mayo de 1998 sean erróneas.

64 En segundo lugar, en lo que atañe a la argumentación de la demandante según la cual Socor L^{da} no ha podido indicar qué cajas se sacaban de qué contenedores ni, por consiguiente, en qué contenedores faltaban cajas o si algunos contenedores habían sido desprecintados, debe señalarse que en el lugar de destino la demandante estuvo representada por el transportista, que ella misma contrató. Si la organización de la descarga de la mercancía en los depósitos de destino no era correcta, el transportista, como representante de la demandante, tenía la obligación de actuar de tal forma que se evitaran los posibles errores en el cálculo y en la descarga de las diferentes cajas procedentes de los distintos contenedores. Esta obligación se deriva del artículo 15 del Reglamento n° 2200/87, que establece que el adjudicatario debe soportar todos los riesgos que pueda sufrir la mercancía, especialmente en caso de pérdida o deterioro, hasta el momento en que sea realmente descargada y entregada en el almacén de destino. En efecto, habida

cuenta de que los riesgos sufridos por la mercancía son a cargo de la demandante hasta el momento en que la mercancía es realmente descargada y entregada en el almacén de destino, la demandante, o su representante, tiene asimismo la obligación de velar por el buen desarrollo de la descarga. Esta apreciación es asimismo pertinente para responder a las alegaciones de la demandante, formuladas en el acto de la vista, de que es posible que los precintos que se consideraron intactos hubieran sido falsificados durante el transporte de la mercancía.

- 65 Por último, es infundada la afirmación de la demandante de que su asegurador se negó a reembolsar el precio de la mercancía que faltaba debido a que Socor L^{da} comunicó de forma extemporánea al transportista la existencia de vicios. Los faxes adjuntos al informe de 18 de mayo de 1998 de Socor L^{da} muestran que el transportista fue informado de las pérdidas de mercancía. Así lo muestra igualmente un fax, fechado el 22 de mayo de 1998, mediante el cual el transportista respondió a los faxes citados. Además, mediante un fax enviado a la Comisión el 19 de febrero de 1999, Socotec confirmó que el 14 de mayo de 1998 y el 19 de mayo de 1998 se había informado al transportista y a la demandante, respectivamente, de las pérdidas de mercancía.
- 66 De ello se desprende que no puede ser acogido el segundo submotivo del primer motivo y que procede desestimar el primer motivo.

Sobre el segundo motivo, basado en que la Comisión impuso indebidamente una penalización por la mercancía no entregada

Alegaciones de las partes

- 67 Por razones idénticas a las alegadas en su primer motivo, la demandante solicita que se reduzca la penalización que le ha impuesto la Comisión con arreglo al

artículo 22, apartado 3, del Reglamento n° 2200/87. Considera que no está justificado que se le inflija una penalización por la mercancía no entregada, habida cuenta de que no es responsable de dicha falta, excepto en lo tocante a la cantidad de 12.976 kg que ya faltaba en el momento en que se embarcó la mercancía, a tenor del certificado de conformidad provisional.

68 La Comisión se opone a esta pretensión por las razones expuestas con respecto al primer motivo.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

69 Con carácter preliminar, debe precisarse que un documento de la Comisión, aportado en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, indica que la penalización se calculó con arreglo al artículo 22, punto 3, primer guión, del Reglamento n° 2200/87, es decir, a prorrata del porcentaje de las cantidades de mercancía no entregadas, a saber, 102.447 kg.

70 A este respecto, debe recordarse que el artículo 22, punto 3, del Reglamento n° 2200/87 establece que «las retenciones mencionadas en el primer y tercer guiones no se aplicarán cuando los casos de incumplimiento observados no sean imputables al adjudicatario y no den lugar a una indemnización por la vía de un seguro».

71 En el caso de autos es pacífico que se entregaron 102.447 kg de mercancía menos de lo previsto en el contrato. Por lo que respecta a la cantidad de 12.976 kg que ya faltaba en la fábrica de origen, según el certificado de conformidad provisional, la demandante ha renunciado a su pretensión. Por lo que respecta a la cantidad de mercancía que se perdió antes de la entrega efectiva de ésta en los depósitos de

destino, la demandante no puede explicar tales pérdidas. Teniendo en cuenta que la demandante soportaba los riesgos relativos a la mercancía en el momento en que se produjeron las pérdidas de mercancía, debería haber demostrado que tales pérdidas no le son imputables, lo cual no ha hecho.

- 72 En estas circunstancias, tampoco procede acoger la pretensión de la demandante de que se reduzca la penalización impuesta en virtud del artículo 22, punto 3, primer guión, del Reglamento n° 2200/87.
- 73 De ello se deduce que procede desestimar el segundo motivo.

Sobre el tercer motivo, basado en la violación del principio de proporcionalidad en el reparto de los riesgos sufridos por la mercancía

Alegaciones de las partes

- 74 La demandante considera que, aunque a tenor del Reglamento n° 2608/97 y con arreglo al artículo 15 del Reglamento n° 2200/87, ella soporta los riesgos sufridos por la mercancía hasta el lugar de destino, de manera que legalmente la Comisión es ajena a cualquier vicisitud que la carga pueda haber sufrido, la aplicación en el caso de autos del artículo 15 del Reglamento n° 2200/87 viola el principio de proporcionalidad, por cuanto no respeta los principios generales de Derecho reconocidos por los ordenamientos jurídicos de la gran mayoría de Estados miembros y en los usos de comercio internacional en materia de reparto de riesgos sufridos por la mercancía.

75 Según la demandante, la Comisión actuó de manera abusiva y de mala fe al elegir la cláusula de entrega «entrega en destino» para una operación de suministro destinada a un país africano en guerra en el que es difícil hacer que funcionen las normas y los mecanismos del comercio internacional. En consecuencia, a juicio de la demandante, la Comisión hizo recaer sobre ella un riesgo excesivo, en la medida en que tanto los mecanismos previstos para garantizar que la entrega tenga lugar realmente, como los mecanismos generales que permiten a los suministradores contrarrestar los riesgos que se les imponen funcionaron en el presente asunto de un modo extremadamente deficiente.

76 En cuanto a la proporcionalidad en el reparto de los riesgos, la Comisión alega que debe suponerse que la demandante opera conscientemente en el comercio internacional estando al corriente de la situación en Angola. Agrega que el caso de autos no constituye un caso de fuerza mayor.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

77 Debe señalarse que no puede acogerse la alegación de la demandante, basada en la interpretación según la cual en el caso de autos la transmisión de los riesgos del suministrador al beneficiario es irrelevante debido a las condiciones excepcionales del país de entrega.

78 En efecto, como afirma acertadamente la Comisión, la demandante es una empresa de la que debe suponerse que actuaba con conocimiento de la situación en Angola en el momento en que presentó su oferta. Además, el artículo 15, punto 2, del Reglamento n° 2200/87 obliga expresamente al adjudicatario a suscribir un seguro apropiado cuya cobertura se concreta en el artículo 14, punto 3, letra a), del mismo Reglamento. Según este último artículo, el adjudicatario debe suscribir una póliza de seguro marítimo o una póliza general.

Tal póliza, suscrita como mínimo por el importe de la oferta, debe cubrir todos los riesgos ligados al transporte, y, en su caso, al transbordo y a la descarga, sin franquicia de daños especiales e incluidos todos los casos de falta de entrega y las pérdidas, y los riesgos que se consideren excepcionales.

79 Por estos mismos motivos, no existe violación alguna del principio de proporcionalidad en lo que atañe al reparto de los riesgos en el contrato. Como se deduce del examen de los hechos en el caso de autos, la demandante conocía todas las condiciones de la adjudicación cuando presentó su oferta. Los autos no mencionan ninguna circunstancia excepcional.

80 Por otra parte, con arreglo al artículo 7, apartado 3, del Reglamento n° 2200/87 y al anexo del Reglamento n° 2608/97, todos los gastos debían considerarse incluidos en el precio de la oferta. A este respecto, la oferta de la demandante muestra que ésta presentó precios distintos en función de las diferentes fases de entrega. Así, el precio de entrega en destino era más elevado, y por lo tanto incluía, por definición, gastos como los del seguro, cuyo objeto es precisamente cubrir las pérdidas sufridas en circunstancias como las del caso de autos.

81 Por consiguiente, procede desestimar el tercer motivo.

82 De ello se deduce que procede desestimar el recurso en su totalidad.

Costas

83 A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber sido desestimados los motivos formulados por la demandante, procede condenarla en costas, conforme a lo solicitado por la Comisión.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Cuarta)

decide:

- 1) Desestimar el recurso.

- 2) Condenar en costas a la demandante.

Tiili

Mengozzi

Vilaras

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 11 de febrero de 2004.

El Secretario

La Presidenta

H. Jung

V. Tiili