Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 8ης Ιουλίου 2014*

«Θαλάσσιες μεταφορές — Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών — Κανονισμός (ΕΟΚ) 4055/86 — Δυνατότητα εφαρμογής σε μεταφορές πραγματοποιούμενες από ή προς συμβαλλόμενα κράτη της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) μέσω πλοίων που φέρουν σημαία τρίτης χώρας — Συνδικαλιστικές δράσεις αναληφθείσες σε λιμένες ενός τέτοιου κράτους υπέρ υπηκόων τρίτων χωρών που απασχολούνται στα πλοία αυτά — Δεν ασκεί επιρροή στη δυνατότητα εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης η ιθαγένεια των εργαζομένων αυτών και των πλοίων αυτών»

Στην υπόθεση C-83/13,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Arbetsdomstolen (Σουηδία), με απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 2013, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 19 Φεβρουαρίου 2013, στο πλαίσιο των δικών

Fonnship A/S

κατά

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO),

και

Svenska Transportarbetareförbundet

κατά

Fonnship A/S,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους B. Σκουρή, Πρόεδρο, K. Lenaerts, Αντιπρόεδρο, A. Tizzano, M. Ilešič (εισηγητή), T. von Danwitz, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, προέδρους τμήματος, J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev, A. Prechal και E. Jarašiūnas, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi

γραμματέας: C. Strömholm, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 28ης Ιανουαρίου 2014,

* Γλώσσα διαδικασίας: η σουηδική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Fonnship A/S, εκπροσωπούμενη από τον L. Boman, advokat,

— οι Svenska Transportarbetareförbundet και Facket för Service och Kommunikation (SEKO), εκπροσωπούμενες από τον I. Otken Eriksson, advokat,

— η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις A. Falk και U. Persson,

— η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις Σ. Χαλά και Ε.-Μ. Μαμούνα,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον J. Enegren καθώς και από τις L. Nicolae και Ε. Τσερέπα-Lacombe,

— η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ, εκπροσωπούμενη από τους Χ. Lewis και Μ. Μουστακαλή,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 1ης Απριλίου 2014,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378, σ. 1 και διορθωτικό ΕΕ 1987, L 93, σ. 17).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς, αφενός, μεταξύ της Fonnship A/S (στο εξής: Fonnship), εταιρίας νορβηγικού δικαίου, και των Svenska Transportarbetareförbundet (Σουηδική Ομοσπονδία των Εργαζομένων στις Μεταφορές, στο εξής: ST) και Facket för Service och Kommunikation (Ένωση των Εργαζομένων στις Υπηρεσίες και στις Επικοινωνίες, στο εξής: SEKO), δύο συνδικαλιστικών οργανώσεων σουηδικού δικαίου, καθώς και, αφετέρου, μεταξύ της πρώτης από τις οργανώσεις αυτές και της Fonnship, σχετικά με συνδικαλιστικές δράσεις που φέρονται να διατάραξαν την παροχή των υπηρεσιών που παρέχονταν μέσω πλοίου ιδιοκτησίας της τελευταίας αυτής το οποίο έφερε σημαία Παναμά.

Το νομικό πλαίσιο

Η Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο

3 Το άρθρο 7 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, της 2ας Μαΐου 1992 (ΕΕ 1994, L 1, σ. 3, στο εξής: Συμφωνία ΕΟΧ), προβλέπει τα εξής:

«Οι πράξεις που αναφέρονται ή που περιέχονται στα παραρτήματα της παρούσας συμφωνίας […] είναι δεσμευτικές για τα συμβαλλόμενα μέρη και αποτελούν ή θα αποτελέσουν τμήμα της εσωτερικής τους έννομης τάξης ως εξής:

α) μία πράξη που αντιστοιχεί σε κανονισμό ΕΟΚ, εντάσσεται ως έχει στην εσωτερική έννομη τάξη των συμβαλλομένων μερών·

[…]»

4 Το άρθρο 47 της Συμφωνίας ΕΟΧ ορίζει τα εξής:

«1. Τα άρθρα 48 μέχρι 52 εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, τις οδικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

2. Οι ειδικές διατάξεις για όλους τους τρόπους μεταφορών περιλαμβάνονται στο παράρτημα XIII.»

5 Το παράρτημα XIII της Συμφωνίας ΕΟΧ ενσωματώνει, στο τμήμα του V, με τίτλο «Θαλάσσιες μεταφορές», τον κανονισμό 4055/86.

Ο κανονισμός 4055/86

6 Η έβδομη, η όγδοη και η ένατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4055/86 ορίζουν ότι «[...] δεν πρέπει να εμποδίζεται η λειτουργία των γραμμών που δεν συμμετέχουν στη διάσκεψη, εφόσον προσχωρούν στην αρχή του θεμιτού ανταγωνισμού [...]»· ότι «[...]τα κράτη μέλη επιβεβαιώνουν την προσήλωσή τους στην αρχή ότι το ελεύθερο ανταγωνιστικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό παράγοντα στις μεταφορές […] φορτίων [...]» και ότι «[...] οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας αντιμετωπίζουν ολοένα περισσότερους περιορισμούς, που επιβάλλονται από τις τρίτες χώρες [...]».

7 Κατά τη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού, «[...]η δομή της κοινοτικής ναυτιλίας είναι τέτοιας φύσεως, ώστε να παρίσταται ενδεδειγμένο να εφαρμοσθούν οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού και στους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Κοινότητας καθώς και στις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός της κοινότητας και ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, αν τα πλοία τους είναι νηολογημένα σ' αυτό το κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του».

8 Το άρθρο 1 του ίδιου κανονισμού ορίζει στις παραγράφους του 1 έως 3 τα εξής:

«1. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Κοινότητας εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών.

2. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται και σε υπηκόους κρατών μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και σε ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σ' αυτό το κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του.

3. Οι διατάξεις των άρθρων 55 [έ]ως 58 […] της [Σ]υνθήκης [ΕΟΚ] [που κατέστησαν, αντιστοίχως, το άρθρο 55 της Συνθήκης ΕΚ, το οποίο κατέστη το άρθρο 45 ΕΚ, τα άρθρα 56 και 57 της Συνθήκης ΕΚ, τα οποία κατέστησαν, κατόπιν τροποποιήσεως, τα άρθρα 46 ΕΚ και 47 ΕΚ, και το άρθρο 58 της Συνθήκης ΕΚ, το οποίο κατέστη το άρθρο 48 ΕΚ] ισχύουν επί των θεμάτων που καλύπτει ο παρών κανονισμός.»

Το σουηδικό δίκαιο

9 Το σουηδικό Σύνταγμα διασφαλίζει το δικαίωμα αναλήψεως συνδικαλιστικής δράσης, εντός των ορίων του νόμου.

10 Ο νόμος (1976:580) περί της συμμετοχής των μισθωτών στις αποφάσεις που λαμβάνονται κατόπιν διαπραγματεύσεων [lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet], της 10ης Ιουνίου 1976, προβλέπει τους κανόνες που ισχύουν όσον αφορά το δικαίωμα του συνεταιρίζεσθαι και του

διαπραγματεύεσθαι, τις συλλογικές συμβάσεις, τη διαμεσολάβηση των εργασιακών συλλογικών συγκρούσεων, καθώς και την υποχρέωση εργασιακής ειρήνης, και περιέχει διατάξεις που περιορίζουν το δικαίωμα των συνδικαλιστικών οργανώσεων να αναλαμβάνουν συλλογικές δράσεις.

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

11 Η Fonnship είναι εταιρία νορβηγικού δικαίου με έδρα το Fonnes (Νορβηγία). Κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα των διαφορών της κύριας δίκης, ήτοι κατά τα έτη 2001-2003, ήταν ιδιοκτήτρια του πλοίου M/S Sava Star (στο εξής: Sava Star).

12 Το πλοίο είναι μεταφοράς χύδην φορτίου, το οποίο εκτελούσε, κατά τη διάρκεια του εν λόγω χρονικού διαστήματος, κυρίως πλόες μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών της Συμφωνίας ΕΟΧ. Ήταν καταχωρισμένο στο νηολόγιο του Παναμά και έφερε συνεπώς παναμαϊκή σημαία. Το πλήρωμα αποτελούνταν από τέσσερις αξιωματικούς πολωνικής ιθαγένειας και δύο ναύτες ρωσικής ιθαγένειας. Η Fonnship ήταν ο εργοδότης του πληρώματος αυτού.

13 Κατά τη Fonnship, οι μισθοί των εν λόγω μελών του πληρώματος διέπονταν από συλλογική σύμβαση συναφθείσα μεταξύ αυτής και μιας ρωσικής συνδικαλιστικής οργάνωσης ονομαζόμενης, σε αγγλική μετάφραση, «Murmansk Area Committee of Seamen's Union». Κατά την ίδια εταιρία, οι μισθοί αυτοί, που ανέρχονταν σε περίπου 550 δολάρια ΗΠΑ (USD) μηνιαίως για τους ναύτες, ήταν ισοδύναμοι ή και υψηλότεροι από αυτούς που συνιστούσε η International Transport Workers' Federation (Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές).

14 Εκτιμώντας εντούτοις ότι οι μισθοί του πληρώματος του Sava Star δεν ήταν δίκαιοι, η ST, στις 26 Οκτωβρίου 2001, όταν το πλοίο αυτό βρισκόταν στο λιμάνι του Holmsund (Σουηδία), ζήτησε να συναφθεί με την Fonnship συλλογική σύμβαση εγκεκριμένη από την International Transport Workers' Federation (σύμβαση καλούμενη «Ειδική Συμφωνία»). Κατόπιν της απορρίψεως του αιτήματος αυτού από την Fonnship, άρχισαν συνδικαλιστικές κινητοποιήσεις υπό τη μορφή, μεταξύ άλλων, παρακώλυσης της φόρτωσης και της εκφόρτωσης του εν λόγω πλοίου.

15 Στις 29 Οκτωβρίου 2001 υπεγράφη μια συλλογική σύμβαση, με τη μορφή «Ειδικής Συμφωνίας», μεταξύ της Fonnship και της ST (στο εξής: σύμβαση του 2001). Η Fonnship κατέβαλε 1 794 USD στην ST, σύμφωνα με διάταξη της εν λόγω συμβάσεως που αφορούσε τα τέλη εγγραφής μέλους και τις εισφορές σε ένα Ταμείο Πρόνοιας. Ο πλοίαρχος του Sava Star συνέταξε επιστολή διαμαρτυρίας και τα μέλη του πληρώματος υπέγραψαν έγγραφο δηλώνοντας ότι δεν ενέκριναν τις δράσεις που ανέλαβε η ST. Κατόπιν αυτού, το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι του Holmsund.

16 Στις 29 Ιανουαρίου 2002 η Fonnship άσκησε αγωγή κατά της ST ενώπιον του Arbetsdomstolen, προκειμένου η ST να υποχρεωθεί, αφενός, να της επιστρέψει 1 794 USD και, αφετέρου, να της καταβάλει αποζημίωση ύψους περίπου 10 000 USD για την οικονομική ζημία που προκάλεσαν οι προαναφερθείσες συνδικαλιστικές δράσεις.

17 Στις 8 Μαρτίου 2002 η ST άσκησε αγωγή κατά της Fonnship ενώπιον του Arbetsdomstolen, προκειμένου να υποχρεωθεί η εταιρία αυτή να της καταβάλει αποζημίωση ύψους 10 000 USD λόγω παραβάσεως της συμβάσεως του 2001. Κατά την ST, όταν, στις 5 Μαρτίου 2002, το πλοίο βρισκόταν στο λιμάνι του Ρέικιαβικ (Ισλανδία), η Fonnship είχε αρνηθεί, κατά παράβαση της συμβάσεως του 2001, να κοινοποιήσει ορισμένα έγγραφα σε εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο της συνδικαλιστικής ομοσπονδίας και είχε απαγορεύσει στο εν λόγω πρόσωπο να επικοινωνήσει με το πλήρωμα.

18 Στις 18 Φεβρουαρίου 2003 το Sava Star βρισκόταν στο λιμάνι του Köping (Σουηδία). Κατά την ημερομηνία αυτή, η σύμβαση του 2001 είχε πάψει να ισχύει. Η SEKO ζήτησε, όπως είχε κάνει η ST το 2001, να υπογράψει η Fonnship «Ειδική Συμφωνία». Μετά την πραγματοποίηση συνδικαλιστικών κινητοποιήσεων, υπεγράφη μια τέτοια συλλογική σύμβαση στις 19 Φεβρουαρίου 2003 (στο εξής:

σύμβαση του 2003). Η Fonnship κατέβαλε, σύμφωνα με τη σύμβαση του 2003, 1 794 USD στη SEKO για «τέλη παροχής υπηρεσιών» και εισφορές σε Ταμείο Πρόνοιας. Τα μέλη του πληρώματος υπέγραψαν έγγραφο διαμαρτυρίας. Στη συνέχεια, το πλοίο απέπλευσε από το εν λόγω λιμάνι.

19 Στις 11 Μαρτίου 2003 η Fonnship άσκησε αγωγή κατά της SEKO ενώπιον του Arbetsdomstolen, προκειμένου η συνδικαλιστική αυτή οργάνωση να υποχρεωθεί, αφενός, να της επιστρέψει 1 794 USD και, αφετέρου, να της καταβάλει αποζημίωση ύψους 6 000 ευρώ για την οικονομική ζημία που προκάλεσαν οι προαναφερθείσες συνδικαλιστικές δράσεις.

20 Στις 17 Ιουνίου 2003 η ST άσκησε αγωγή κατά της Fonnship ενώπιον του Arbetsdomstolen, προκειμένου η εταιρία αυτή να υποχρεωθεί να της καταβάλει αποζημίωση περίπου 256 000 USD, λόγω του ότι δεν είχε καταβάλει, κατά τη διάρκεια ισχύος της συμβάσεως του 2001, τους προβλεπόμενους στη σύμβαση αυτή μισθούς. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ των μισθών που κατέβαλε η Fonnship στο πλήρωμα και των προβλεπόμενων από την εν λόγω σύμβαση.

21 Στο πλαίσιο των τεσσάρων εκκρεμών ενώπιον του Arbetsdomstolen υποθέσεων, η Fonnship υποστηρίζει ότι δεν δεσμευόταν από τις συμβάσεις του 2001 και του 2003 και ότι οι ST και SEKO οφείλουν να της καταβάλουν αποζημίωση και όχι το αντίστροφο. Συναφώς, επικαλείται, αφενός, την ακυρότητα των δύο αυτών συμβάσεων, στηριζόμενη τόσο στην έλλειψη συναινέσεως όσο και στην ύπαρξη καταχρηστικών ρητρών, και, αφετέρου, το ότι οι συνδικαλιστικές δράσεις που οδήγησαν στην υπογραφή των εν λόγω συμβάσεων ήσαν παράνομες.

22 Το Arbetsdomstolen εκτιμά ότι το ζήτημα της νομιμότητας των εν λόγω συνδικαλιστικών δράσεων είναι αποφασιστικής σημασίας για την επίλυση των διαφορών της κύριας δίκης και ότι απόκειται στο ίδιο, προκειμένου να επιλύσει το ζήτημα αυτό, να κρίνει εάν το σουηδικό δίκαιο περί της συνδικαλιστικής δράσης είναι συμβατό με τους κανόνες του δικαίου της Ένωσης σχετικά με την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών. Δεδομένου όμως ότι οι διάδικοι διαφωνούν ως προς το αν οι κανόνες αυτοί μπορούν να είναι κρίσιμοι σε μια κατάσταση όπως αυτή των εν λόγω διαφορών, στην οποία το επίμαχο πλοίο φέρει σημαία Παναμά, πρέπει, κατά το δικαστήριο αυτό, να εξεταστεί προηγουμένως αυτό το ζήτημα της δυνατότητας εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης.

23 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Arbetsdomstolen αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το εξής προδικαστικό ερώτημα:

«Έχουν οι προβλεπόμενοι στη Συμφωνία ΕΟΧ κανόνες περί της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών, συνεπώς και των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών —των οποίων αντίστοιχοι κανόνες υπάρχουν στη Συνθήκη ΕΚ— εφαρμογή σε μια εταιρία με έδρα σε κράτος της ΕΖΕΣ [Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών], όσον αφορά τη δραστηριότητά της που συνίσταται στην παροχή μεταφορικών υπηρεσιών εντός κράτους μέλους της [Ευρωπαϊκής Κοινότητας] ή κράτους μέλους της ΕΖΕΣ, χρησιμοποιώντας ένα πλοίο το οποίο έχει νηολογηθεί σε τρίτη χώρα εκτός της [Ευρωπαϊκής Κοινότητας] και του ΕΟΧ και φέρει τη σημαία της χώρας αυτής;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

24 Οι διατάξεις του κανονισμού 4055/86 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξης όλων των συμβαλλομένων κρατών της Συμφωνίας ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 7, στοιχείο α′, της Συμφωνίας ΕΟΧ καθώς και του παραρτήματός της XIII. Ο εν λόγω κανονισμός και οι εν λόγω διατάξεις της Συμφωνίας ΕΟΧ περιλαμβάνουν τους κανόνες περί της δυνατότητας εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ συμβαλλομένων κρατών της Συμφωνία ΕΟΧ και μεταξύ των τελευταίων αυτών και τρίτων χωρών [βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις Corsica Ferries (France), C-49/89, EU:C:1989:649, σκέψη 13· Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-295/00, EU:C:2002:100, σκέψη 9, και Sea-Land Service και Nedlloyd Lijnen, C-430/99 και C-431/99, EU:C:2002:364, σκέψη 30].

25 Το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού καθορίζει τους οικείους επιχειρηματίες που τυγχάνουν της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών.

26 Επομένως, με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 έχει την έννοια ότι εταιρία με έδρα σε συμβαλλόμενο κράτος της Συμφωνίας ΕΟΧ και ιδιοκτήτρια πλοίου με σημαία τρίτης χώρας, μέσω του οποίου παρέχονται υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών από ή προς συμβαλλόμενο κράτος της Συμφωνίας ΕΟΧ, μπορεί να επικαλεστεί την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών για την άσκηση της εν λόγω οικονομικής δραστηριότητας.

27 Η Fonnship, η Ελληνική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμούν ότι στο εν λόγω ερώτημα πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση. Η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ συμμερίζεται την άποψη αυτή, τονίζοντας ότι πρέπει να ελεγχθεί αν η εταιρία που επικαλείται την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών, εν προκειμένω η Fonnship, είναι πράγματι ο πάροχος των επίμαχων υπηρεσιών.

28 Κατά την ST και τη SEKO, πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα. Όταν πλοίο φέρει σημαία τρίτης χώρας, οι συνθήκες εργασίας του πληρώματος του πλοίου αυτού και οι συνδικαλιστικές δράσεις που πραγματοποιούνται για τη βελτίωση των συνθηκών αυτών δεν παρουσιάζουν κανένα συνδετικό στοιχείο με το δίκαιο της Ένωσης και επομένως δεν μπορούν να εξεταστούν από την άποψη του δικαίου αυτού.

29 Οι ST και SEKO αμφισβητούν, περαιτέρω, ότι η Fonnship μπορεί να θεωρηθεί πάροχος θαλασσίων μεταφορών με έδρα εντός του ΕΟΧ. Διαθέτουν πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες η Fonnship είχε, κατ' ουσίαν, εμπιστευθεί την εκμετάλλευση του Sava Star σε μια άλλη εταιρία η οποία, αν και ήταν εταιρία νορβηγικού δικαίου, ήταν υπό τον έλεγχο εταιρίας με έδρα τον Παναμά.

30 Κατά τη Σουηδική Κυβέρνηση, το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 πρέπει να ερμηνευθεί με προσοχή σε σχέση με τις εταιρίες που είναι εγκατεστημένες εντός του ΕΟΧ και χρησιμοποιούν σημαία τρίτης χώρας για να αποφύγουν τις συνθήκες εργασίας που είναι συνήθεις εντός του ΕΟΧ.

31 Όταν τα μέλη του πληρώματος του οικείου πλοίου είναι υπήκοοι τρίτης χώρας, η περίσταση αυτή θα μπορούσε, κατά τη Σουηδική Κυβέρνηση, να αποκλείσει επίσης τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 4055/86 στις μεταφορές που πραγματοποιούνται μέσω του πλοίου αυτού.

32 Πρέπει κατ' αρχάς να υπομνησθεί ότι, από το γράμμα και τη δομή του άρθρου 1 του κανονισμού 4055/86 προκύπτει ότι, καθορίζοντας το προσωπικό πεδίο εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από ή προς συμβαλλόμενα κράτη της Συμφωνίας ΕΟΧ, το άρθρο αυτό προσδιορίζει δύο κατηγορίες προσώπων που τυγχάνουν, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις, αυτής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, ήτοι, αφενός, τους υπηκόους συμβαλλομένου κράτους της Συμφωνίας ΕΟΧ εγκατεστημένους εντός του ΕΟΧ και, αφετέρου, τους υπηκόους συμβαλλομένου κράτους της Συμφωνίας ΕΟΧ εγκατεστημένους σε τρίτη χώρα καθώς και τις ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες σε τρίτη χώρα και ελέγχονται από υπηκόους συμβαλλομένου κράτους της Συμφωνίας ΕΟΧ.

33 Στη συνέχεια, από την έβδομη έως την ένατη και από τη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4055/86, καθώς και από τις προπαρασκευαστικές εργασίες αυτού, όπως εκτέθηκαν με τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο, απορρέει ότι, περιλαμβάνοντας στο εν λόγω προσωπικό πεδίο εφαρμογής τους υπηκόους κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι σε τρίτη χώρα ή που ελέγχουν σε μια τέτοια χώρα ναυτιλιακή εταιρία, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να διασφαλίσει ότι σημαντικό τμήμα του εμπορικού στόλου που κατέχουν υπήκοοι κράτους μέλους θα υπαχθεί στην ελευθέρωση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών που θεσπίζει ο κανονισμός αυτός, κατά τρόπον ώστε οι εφοπλιστές των κρατών μελών να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν καλύτερα, μεταξύ άλλων, τους περιορισμούς που επιβάλλονται από τρίτες χώρες.

34 Τέλος, ο εν λόγω νομοθέτης διατύπωσε μια απαίτηση συνδετικού στοιχείου προβλέποντας, με τη χρήση των λέξεων «εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σ' αυτό το κράτος [συμβαλλόμενο στη Συμφωνία ΕΟΧ] σύμφωνα με τη νομοθεσία του» στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4055/86, ότι οι υπήκοοι συμβαλλομένου κράτους της Συμφωνίας ΕΟΧ οι οποίοι ασκούν τις δραστηριότητές τους από εγκατάσταση που βρίσκεται σε τρίτη χώρα αποκλείονται από την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών εφόσον τα πλοία τους δεν φέρουν τη σημαία του εν λόγω κράτους.

35 Η έλλειψη, στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου, παρόμοιας απαιτήσεως για τους υπηκόους συμβαλλομένου κράτους της Συμφωνίας ΕΟΧ οι οποίοι ασκούν τις δραστηριότητές τους από εγκατάσταση που βρίσκεται εντός του ΕΟΧ αποδεικνύει ότι ο νομοθέτης εκτίμησε ότι αυτή η κατηγορία προσώπων έχει αφεαυτής επαρκώς στενό σύνδεσμο με το δίκαιο του ΕΟΧ ώστε να εμπίπτει στο προσωπικό πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, τούτο δε ανεξάρτητα από τη σημαία των πλοίων τους (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση Corsica Ferries, C-18/93, EU:C:1994:195, σκέψη 29).

36 Λαμβάνοντας υπόψη αυτή τη διάκριση, στην περίπτωση που υπήκοος συμβαλλομένου κράτους της Συμφωνίας ΕΟΧ εγκατεστημένος εντός του ΕΟΧ ή εταιρία με έδρα εντός του ΕΟΧ επικαλούνται το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86 στο πλαίσιο διαφοράς σχετικά με το ζήτημα αν οι υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς που παρέχονται μέσω πλοίου που φέρει σημαία τρίτης χώρας εμπίπτουν στην ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών, πρέπει να εξεταστεί αν ο εν λόγω υπήκοος ή η εν λόγω εταιρία μπορούν να θεωρηθούν πάροχοι των υπηρεσιών αυτών.

37 Δεν πρέπει, συγκεκριμένα, να υπάρχουν καταστάσεις στις οποίες μια ναυτιλιακή εταιρία που είναι εγκατεστημένη σε τρίτη χώρα και παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς από ή προς συμβαλλόμενα κράτη της Συμφωνίας ΕΟΧ μέσω πλοίων που φέρουν σημαία τρίτης χώρας να τυγχάνει, παρά το γεγονός ότι δεν ικανοποιεί την απαίτηση του συνδετικού στοιχείου που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4055/86, της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών ενεργώντας έτσι ώστε την εφαρμογή της ελευθερίας αυτής να αξιώσει μια άλλη ελεγχόμενη από αυτήν εταιρία η οποία έχει έδρα εντός του ΕΟΧ, με το πρόσχημα ότι η άλλη αυτή εταιρία αποτελεί τον πάροχο των επίμαχων υπηρεσιών, ενώ στην πραγματικότητα τις εν λόγω υπηρεσίες τις παρέχει η πρώτη εταιρία.

38 Όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 44 έως 50 των προτάσεών του, μια εταιρία, για να μπορεί να χαρακτηριστεί ως πάροχος υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, πρέπει να εκμεταλλεύεται το πλοίο μέσω του οποίου πραγματοποιείται η μεταφορά αυτή.

39 Εν προκειμένω, η Fonnship υποστήριξε, απαντώντας στους προαναφερθέντες στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως ισχυρισμούς της ST και της SEKO, ότι εκμεταλλευόταν η ίδια το Sava Star κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα. Το αιτούν δικαστήριο είναι αποκλειστικά αρμόδιο να εκτιμήσει την ακρίβεια του ισχυρισμού αυτού.

40 Αν υποτεθεί ότι από την εκτίμηση αυτή θα προκύψει ότι η Fonnship πρέπει να χαρακτηριστεί ως πάροχος των επίμαχων στις διαφορές της κύριας δίκης υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς και συνεπώς ότι δεν αμφισβητείται ότι οι αποδέκτες των υπηρεσιών αυτών ήσαν, εν προκειμένω, εγκατεστημένοι σε άλλο συμβαλλόμενο κράτος της Συμφωνίας ΕΟΧ πλην του Βασιλείου της Νορβηγίας, το αιτούν δικαστήριο θα οδηγηθεί στο συμπέρασμα ότι η εταιρία αυτή εμπίπτει, για την επίλυση των διαφορών αυτών, στο προσωπικό πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4055/86, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 1, αυτού.

41 Στην περίπτωση αυτή, κάθε περιορισμός, που δεν δικαιολογείται αντικειμενικά, δεδομένου ότι δύναται να απαγορεύσει, να παρακωλύσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, πρέπει να κριθεί ασύμβατος προς το δίκαιο της Ένωσης. Συγκεκριμένα, όταν έχει εφαρμογή, ο κανονισμός 4055/86 μεταφέρει, κατ' ουσίαν, τους κανόνες της Συνθήκης περί της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών και τη σχετική νομολογία (αποφάσεις Επιτροπή κατά Γαλλίας,

C-381/93, EU:C:1994:370, σκέψεις 13 και 16; Επιτροπή κατά Ιταλίας, EU:C:2002:100, σκέψεις 9 και 10· Sea-Land Service και Nedlloyd Lijnen, EU:C:2002:364, σκέψεις 31 και 32· Geha Naftiliaki e.a., C-435/00, EU:C:2002:661, σκέψεις 20 και 21, καθώς και Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-18/09, EU:C:2010:58, σκέψη 12). Η νομολογία αυτή περιλαμβάνει εκείνη που καθορίστηκε με την απόφαση Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809) και η οποία αφορά το συμβατό των συνδικαλιστικών δράσεων προς την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών.

42 Η εφαρμογή του κανονισμού 4055/86 ουδόλως επηρεάζεται από το γεγονός ότι το πλοίο που πραγματοποίησε την επίμαχη θαλάσσια μεταφορά και στο οποίο απασχολούνταν οι εργαζόμενοι υπέρ των οποίων πραγματοποιήθηκαν οι εν λόγω δράσεις φέρει σημαία τρίτης χώρας ούτε από το γεγονός ότι τα μέλη του πληρώματος του πλοίου είναι, όπως εν προκειμένω, υπήκοοι τρίτης χώρας.

43 Συγκεκριμένα, προκειμένου το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86 να έχει εφαρμογή, αρκεί ο πάροχος της υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς να είναι υπήκοος συμβαλλομένου κράτους της Συμφωνίας ΕΟΧ εγκατεστημένος εντός συμβαλλομένου κράτους της Συμφωνίας ΕΟΧ άλλου από αυτό του αποδέκτη της υπηρεσίας αυτής.

44 Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 έχει την έννοια ότι εταιρία η οποία είναι εγκατεστημένη σε συμβαλλόμενο κράτος της Συμφωνίας ΕΟΧ και ιδιοκτήτρια πλοίου που φέρει σημαία τρίτης χώρας, μέσω του οποίου παρέχονται υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών από ή προς συμβαλλόμενο κράτος της Συμφωνίας αυτής, μπορεί να επικαλείται την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση, αφενός, ότι η εταιρία αυτή δύναται, λόγω του ότι εκμεταλλεύεται το πλοίο αυτό, να χαρακτηριστεί πάροχος των υπηρεσιών αυτών και, αφετέρου, ότι οι αποδέκτες των εν λόγω υπηρεσιών είναι εγκατεστημένοι σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη της εν λόγω Συμφωνίας πλην εκείνου εντός του οποίου είναι εγκατεστημένη η εν λόγω εταιρία.

Επί των δικαστικών εξόδων

45 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαίνεται:

Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, έχει την έννοια ότι εταιρία η οποία είναι εγκατεστημένη σε συμβαλλόμενο κράτος της Συμφωνίας ΕΟΧ, της 2ας Μαΐου 1992, και ιδιοκτήτρια πλοίου που φέρει σημαία τρίτης χώρας, μέσω του οποίου παρέχονται υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών από ή προς συμβαλλόμενο κράτος της Συμφωνίας αυτής, μπορεί να επικαλείται την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση, αφενός, ότι η εταιρία αυτή δύναται, λόγω του ότι εκμεταλλεύεται το πλοίο αυτό, να χαρακτηριστεί πάροχος των υπηρεσιών αυτών και, αφετέρου, ότι οι αποδέκτες των εν λόγω υπηρεσιών είναι εγκατεστημένοι σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη της εν λόγω Συμφωνίας πλην εκείνου εντός του οποίου είναι εγκατεστημένη η εν λόγω εταιρία.

(υπογραφές)