Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

8 luglio 2014*

«Trasporti marittimi — Libera prestazione dei servizi — Regolamento (CEE) n. 4055/86 — Applicabilità ai trasporti effettuati a partire da o verso Stati parti contraenti dell'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) mediante navi battenti bandiera di un paese terzo — Azioni sindacali intraprese nei porti di un tale Stato a favore di cittadini di paesi terzi impiegati su dette navi — Irrilevanza della nazionalità di tali lavoratori e di tali navi sull'applicabilità del diritto dell'Unione»

Nella causa C-83/13,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Arbetsdomstolen (Svezia), con decisione del 14 febbraio 2013, pervenuta alla Corte il 19 febbraio 2013, nei procedimenti

Fonnship A/S

contro

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO),

e

Svenska Transportarbetareförbundet

contro

Fonnship A/S,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta da V. Skouris, presidente, K. Lenaerts, vicepresidente, A. Tizzano, M. Ilešič (relatore), T. von Danwitz, C.G. Fernlund, J.L. da Cruz Vilaça, presidenti di sezione, J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev, A. Prechal e E. Jarašiūnas, giudici,

avvocato generale: P. Mengozzi

cancelliere: C. Strömholm, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 28 gennaio 2014,

* Lingua processuale: lo svedese.

considerate le osservazioni presentate:

— per la Fonnship A/S, da L. Boman, advokat;

— per lo Svenska Transportarbetareförbundet e il Facket för Service och Kommunikation (SEKO), da I. Otken Eriksson, advokat;

— per il governo svedese, da A. Falk e U. Persson, in qualità di agenti;

— per il governo ellenico, da S. Chala e E.-M. Mamouna, in qualità di agenti;

— per la Commissione europea, da J. Enegren, L. Nicolae e H. Tserepa-Lacombe, in qualità di agenti;

— per l'Autorità di vigilanza AELS (EFTA), da X. Lewis e M. Moustakali, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 1º aprile 2014,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale riguarda l'interpretazione dell'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378, pag. 1, e rettifica, da ultimo, in GU 1988, L 117, pag. 33).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia che oppone, in un caso, la Fonnship A/S (in prosieguo: la «Fonnship»), una società di diritto norvegese, alla Svenska Transportarbetareförbundet (Federazione svedese dei lavoratori del settore dei trasporti; in prosieguo: la «ST») e al Facket för Service och Kommunikation (Sindacato dei lavoratori del settore dei servizi e delle comunicazioni; in prosieguo: il «SEKO»), che sono due sindacati di diritto svedese, e, nell'altro caso, il primo di questi ultimi alla Fonnship, in merito ad azioni sindacali che hanno asseritamente perturbato la prestazione dei servizi forniti con una nave appartenente a quest'ultima e battente bandiera panamense.

Contesto normativo

L'Accordo sullo Spazio economico europeo

3 L'articolo 7 dell'accordo sullo Spazio economico europeo, del 2 maggio 1992 (GU 1994, L 1, pag. 3; in prosieguo: l'«accordo SEE»), così dispone:

«Gli atti cui è fatto riferimento o contenuti negli allegati del presente accordo (…) sono vincolanti per le Parti contraenti e sono o saranno recepiti nei rispettivi ordinamenti giuridici interni nei seguenti modi:

a) un atto corrispondente ad un regolamento comunitario è recepito tale quale nell'ordinamento giuridico interno delle Parti contraenti;

(…)».

4 L'articolo 47 dell'accordo SEE dispone quanto segue:

«1. Gli articoli da 48 a 52 si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per idrovie interne.

2. L'allegato XIII contiene disposizioni specifiche concernenti tutti i modi di trasporto».

5 L'allegato XIII dell'accordo SEE incorpora, nella sua sezione V, intitolata «Trasporti marittimi», il regolamento n. 4055/86.

Il regolamento n. 4055/86

6 I considerando da settimo a nono del regolamento n. 4055/86 enunciano che «(...) l'attività delle linee marittime non conferenziate non deve essere impedita fintanto che queste rispettano il principio di una leale concorrenza (...)»; che «(...) gli Stati membri affermano di auspicare una situazione di libera concorrenza quale elemento essenziale per i trasporti sfusi di merci (...)» e che «(...) gli armatori della Comunità sono sempre più spesso confrontati a nuove restrizioni imposte dai paesi terzi (...)».

7 Ai termini del dodicesimo considerando di detto regolamento, «(...) data la struttura del settore dei trasporti marittimi comunitari, conviene che il presente regolamento si applichi anche ai cittadini degli Stati membri stabiliti al di fuori della Comunità e alle compagnie di navigazione stabilite al di fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in questo Stato membro conformemente alla sua legislazione».

8 L'articolo 1 del medesimo regolamento, ai suoi paragrafi da 1 a 3, stabilisce quanto segue:

«1. La libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi è applicabile ai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi.

2. Le disposizioni del presente regolamento si applicano anche ai cittadini degli Stati membri stabiliti fuori della Comunità e alle società di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in tale Stato membro conformemente alla sua legislazione.

3. Le disposizioni degli articoli 55, 56, 57, 58 (…) del trattato [CEE] [divenuti, rispettivamente, articolo 55 del trattato CE, a sua volta divenuto articolo 45 CE, articoli 56 e 57 del trattato CE a loro volta divenuti, in seguito a modifica, articoli 46 e 47 CE e articolo 58 del trattato CE, a sua volta divenuto articolo 48 CE] sono applicabili ai settori disciplinati dal presente regolamento».

Il diritto svedese

9 La Costituzione svedese garantisce il diritto di intraprendere azioni sindacali, fatte salve le limitazioni previste dalla legge.

10 La legge (1976:580) sulla partecipazione dei dipendenti alle decisioni negoziate [lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet], del 10 giugno 1976 sancisce le norme applicabili in materia di diritto di associazione e di trattativa, di contratti collettivi, di mediazione nelle controversie collettive di lavoro nonché l'obbligo di pace sociale; essa contiene inoltre norme che limitano il diritto di intraprendere azioni collettive.

Procedimento principale e questione pregiudiziale

11 La Fonnship è una società di diritto norvegese avente sede a Fonnes (Norvegia). Nel periodo rilevante ai fini della presente controversia, fra il 2001 e il 2003, essa era proprietaria della nave *M/S Sava Star* (in prosieguo: la «*Sava Star*»).

12 Tale nave è una nave mercantile per carichi alla rinfusa che, in detto periodo, effettuava principalmente tragitti tra gli Stati parti contraenti dell'accordo SEE. Era iscritta nel registro navale di Panama e, pertanto, batteva bandiera panamense. Il suo equipaggio era composto da quattro ufficiali di nazionalità polacca e da due marinai di nazionalità russa. La Fonnship era il datore di lavoro di tale equipaggio.

13 Secondo la Fonnship, le retribuzioni di detti membri dell'equipaggio erano disciplinate da un contratto collettivo stipulato tra la medesima ed un sindacato russo denominato, nella sua traduzione in inglese, «Murmansk Area Committee of Seamen's Union». Secondo la medesima società tali retribuzioni, che ammontavano a circa 550 dollari statunitensi (USD) mensili per i marinai, erano equivalenti o addirittura superiori a quelle raccomandate dall'International Transport Workers' Federation (Federazione internazionale dei lavoratori del settore dei trasporti).

14 Ritenendo tuttavia che le retribuzioni dei membri dell'equipaggio della *Sava Star* non fossero eque, la ST, il 26 ottobre 2001, mentre la nave era ormeggiata nel porto di Holmsund (Svezia), ha richiesto la sottoscrizione di un contratto collettivo approvato dall'International Transport Workers' Federation (c.d. «Special Agreement») da parte della Fonnship. In seguito al rigetto di tale domanda da parte di quest'ultima sono state intraprese azioni sindacali consistite, segnatamente, nell'impedire lo scarico e il carico di detta nave.

15 Il 29 ottobre 2001, la Fonnship e la ST hanno firmato un contratto collettivo sotto forma di «Special Agreement» (in prosieguo: il «contratto collettivo del 2001»). La Fonnship ha versato USD 1 794 alla ST, conformemente ad una disposizione di detto contratto relativa alle quote di adesione e ai contributi a un fondo di solidarietà. Il capitano della *Sava Star* ha redatto una lettera di protesta e i membri dell'equipaggio hanno firmato un documento in cui indicavano di non approvare le azioni intraprese dalla ST. La nave ha successivamente potuto lasciare il porto di Holmsund.

16 Il 29 gennaio 2002, la Fonnship ha citato la ST dinanzi all'Arbetsdomstolen affinché questa venisse condannata, da un lato, a rimborsarle USD 1 794 e, dall'altro, a versarle un risarcimento di importo pari a circa USD 10 000 per il danno economico causato dalle azioni sindacali soprammenzionate.

17 L'8 marzo 2002, la ST ha citato la Fonnship dinanzi all'Arbetsdomstolen per far condannare detta società a versarle USD 10 000 a titolo di risarcimento danni per violazione del contratto collettivo del 2001. Secondo la ST, quando la nave era ormeggiata nel porto di Reykjavik (Islanda), il 5 marzo 2002, la Fonnship si era rifiutata, in violazione del contratto del 2001, di comunicare taluni documenti a una persona delegata dalla federazione sindacale e aveva vietato a tale persona di entrare in contatto con l'equipaggio.

18 Il 18 febbraio 2003, la *Sava Star* era ormeggiata nel porto di Köping (Svezia). A tale data, il contratto collettivo del 2001 era giunto a scadenza. Il SEKO ha richiesto, così come aveva fatto la ST nel 2001, che la Fonnship sottoscrivesse uno «Special Agreement». Dopo l'avvio di azioni sindacali, un tale contratto collettivo è stato stipulato il 19 febbraio 2003 (in prosieguo: il «contratto collettivo del 2003»). La Fonnship ha pagato, conformemente al contratto del 2003, USD 1 794 al SEKO a titolo di «spese di gestione» e di contributi ad un fondo di solidarietà. I membri dell'equipaggio hanno firmato un documento di protesta. La nave ha potuto poi lasciare il porto.

19 L'11 marzo 2003, la Fonnship ha citato il SEKO dinanzi all'Arbetsdomstolen affinché detto sindacato venisse condannato, da un lato, a rimborsarle USD 1 794 e, dall'altro, a versarle EUR 6 000 a titolo di risarcimento per il danno economico causato dalle azioni sindacali soprammenzionate.

20 Il 17 giugno 2003, la ST ha citato la Fonnship dinanzi all'Arbetsdomstolen affinché detta società venisse condannata a versarle un risarcimento danni, di importo pari a circa USD 256 000, in quanto, nel periodo di applicazione del contratto collettivo del 2001, non aveva pagato le retribuzioni previste dal medesimo. Tale importo corrisponde alla differenza fra le retribuzioni corrisposte dalla Fonnship all'equipaggio e quelle spettanti in forza di detto contratto.

21 Nell'ambito dei quattro procedimenti pendenti dinanzi all'Arbetsdomstolen, la Fonnship sostiene che essa non era vincolata dai contratti collettivi del 2001 e del 2003 e che sono la ST e il SEKO a doverle versare un risarcimento, e non il contrario. A tal proposito, essa fa valere, da un lato, la nullità dei due contratti collettivi, basandosi sia sull'assenza di consenso sia sull'esistenza di clausole abusive, e, dall'altro, l'illiceità delle azioni sindacali che hanno condotto alla sottoscrizione dei medesimi contratti.

22 L'Arbetsdomstolen considera che la questione della liceità di dette azioni sindacali è decisiva per la soluzione dei procedimenti principali e che, per risolvere tale questione, sarà tenuto a giudicare se il diritto svedese in materia di azioni sindacali sia compatibile con le norme del diritto dell'Unione relative alla libera prestazione dei servizi. Poiché tuttavia le parti sono in disaccordo sulla questione se tali norme possano essere pertinenti in una situazione, come quella di detti procedimenti, in cui la nave di cui trattasi batte bandiera panamense, secondo detto giudice occorre esaminare preliminarmente tale questione dell'applicabilità del diritto dell'Unione.

23 Alla luce di queste considerazioni, l'Arbetsdomstolen ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se le norme dell'accordo SEE in materia di libera prestazione dei servizi, ossia dei servizi di trasporto marittimo, che trovano corrispondenti norme nel Trattato CE, siano applicabili a una società avente sede in uno Stato dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) allorché le attività da essa esercitate assumano la forma di servizi di trasporto forniti in uno Stato membro della Comunità europea oppure uno Stato EFTA con una nave registrata, ovvero battente bandiera, in un paese terzo non appartenente alla Comunità europea e/o al SEE».

Sulla questione pregiudiziale

24 Le disposizioni del regolamento n. 4055/86 sono parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'insieme degli Stati parti contraenti dell'accordo SEE in virtù dell'articolo 7, lettera a), dell'accordo SEE nonché del suo allegato XIII. Detto regolamento e dette disposizioni dell'accordo SEE contengono le norme relative all'applicabilità del principio della libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti marittimi tra Stati parti contraenti dell'accordo SEE e tra questi ultimi e i paesi terzi [v., in tal senso, sentenze Corsica Ferries (France), C-49/89, EU:C:1989:649, punto 13; Commissione/Italia, C-295/00, EU:C:2002:100, punto 9, nonché Sea-Land Service e Nedlloyd Lijnen, C-430/99 e C-431/99, EU:C:2002:364, punto 30].

25 L'articolo 1, paragrafi 1 e 2, di detto regolamento determina quali sono gli operatori interessati che beneficiano della libera prestazione dei servizi.

26 Pertanto, con la sua questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se l'articolo 1 del regolamento n. 4055/86 debba essere interpretato nel senso che una società stabilita in uno Stato parte contraente dell'accordo SEE e proprietaria di una nave, battente bandiera di un paese terzo, con cui vengono

effettuati servizi di trasporto marittimo a partire da uno Stato parte contraente dell'accordo SEE o verso il medesimo possa avvalersi della libera prestazione dei servizi per l'esercizio di tale attività economica.

27 La Fonnship, il governo ellenico e la Commissione europea ritengono che occorra rispondere in senso affermativo a detta questione. L'Autorità di vigilanza AELS (EFTA) condivide detta posizione, pur rilevando che è necessario verificare se la società che si avvale della libera prestazione dei servizi, nella specie la Fonnship, sia effettivamente il prestatore dei servizi cui trattasi.

28 Secondo la ST e il SEKO, alla questione posta occorre rispondere in senso negativo. Quando una nave batte bandiera di un paese terzo, le condizioni di lavoro dell'equipaggio di tale nave e le azioni sindacali intraprese per migliorarle non presenterebbero alcun collegamento con il diritto dell'Unione e non potrebbero dunque essere esaminate alla luce di tale diritto.

29 La ST e il SEKO contestano peraltro che la Fonnship possa essere considerata come un prestatore di servizi di trasporto marittimo stabilita nel SEE. Essi disporrebbero di informazioni secondo cui la Fonnship aveva, in sostanza, affidato la gestione della *Sava Star* ad un'altra società che, pur essendo una società di diritto norvegese, era controllata da una società stabilita a Panama.

30 Secondo il governo svedese, l'articolo 1 del regolamento n. 4055/86 deve essere interpretato con cautela per quanto riguarda le società stabilite nel SEE e che ricorrono a bandiere di paesi terzi per sottrarsi alle condizioni di lavoro abituali nel SEE.

31 Quando i membri dell'equipaggio di cui trattasi sono cittadini di paesi terzi, tale circostanza potrebbe, secondo il governo svedese, escludere parimenti l'applicabilità del regolamento n. 4055/86 ai trasporti effettuati con tale nave.

32 Occorre innanzitutto rilevare che, come risulta dalla lettera e dalla struttura dell'articolo 1 del regolamento n. 4055/86, tale articolo, definendo l'ambito di applicazione ratione personae della libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti marittimi a partire da o verso Stati parti contraenti dell'accordo SEE, identifica due categorie di persone che beneficiano, ove siano soddisfatte talune condizioni, di detta libera prestazione dei servizi, vale a dire, da un lato, i cittadini di uno Stato parte contraente dell'accordo SEE stabiliti nel SEE e, dall'altro, i cittadini di uno Stato parte contraente dell'accordo SEE stabiliti in un paese terzo nonché le compagnie di navigazione stabilite in un paese terzo controllate da cittadini di uno Stato parte dell'accordo SEE.

33 Emerge poi dai considerando da settimo a nono e dodicesimo del regolamento n. 4055/86 nonché dai lavori preparatori del medesimo, quali esposti nelle osservazioni presentate alla Corte, che, includendo in detto ambito di applicazione ratione personae i cittadini di uno Stato membro stabiliti in un paese terzo o che controllano in tale paese una compagnia di navigazione, il legislatore dell'Unione ha voluto assicurarsi che una parte rilevante della flotta commerciale detenuta da cittadini di uno Stato membro rientri nella liberalizzazione del settore dei trasporti marittimi introdotta da tale regolamento, in modo tale che gli armatori degli Stati membri possano affrontare meglio, segnatamente, le restrizioni imposte da paesi terzi.

34 Infine, detto legislatore ha formulato un requisito di collegamento prevedendo, attraverso l'uso dei termini «se le loro navi sono registrate in tale Stato membro [parte contraente dell'accordo SEE] conformemente alla sua legislazione» all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 4055/86, che i cittadini di uno Stato parte contraente dell'accordo SEE che operano a partire da uno stabilimento situato in un paese terzo siano esclusi dalla libera prestazione dei servizi se le loro navi non battono bandiera di detto Stato.

35 L'assenza, al paragrafo 1 del medesimo articolo, di un requisito analogo per i cittadini di uno Stato parte contraente dell'accordo SEE che operano a partire da uno stabilimento situato nel SEE dimostra che il legislatore ha ritenuto che tale categoria di persone presentasse di per sé un collegamento sufficientemente stretto con il diritto del SEE da essere inclusa nell'ambito di applicazione ratione personae di detto regolamento, a prescindere dalla bandiera delle loro navi (v., in tal senso, sentenza Corsica Ferries, C-18/93, EU:C:1994:195, punto 29).

36 Alla luce di tale distinzione, nel caso in cui il cittadino di uno Stato parte contraente dell'accordo SEE stabilito nel SEE o una società stabilita nel SEE facciano valere l'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 4055/86 nell'ambito di una controversia relativa alla questione se servizi di trasporto marittimo effettuati mediante una nave battente bandiera di un paese terzo rientrino nella libera prestazione dei servizi, occorre verificare se detto cittadino o detta società possano essere considerati come i prestatori di tali servizi.

37 Non è ammissibile, infatti, che esistano situazioni in cui una compagnia di navigazione stabilita in un paese terzo e che fornisca servizi di trasporto marittimo a partire da o verso Stati parti contraenti dell'accordo SEE mediante navi battenti bandiera di un paese terzo benefici, nonostante non soddisfi il requisito di collegamento enunciato all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento n. 4055/86, della libera prestazione dei servizi facendo reclamare tale beneficio da parte di una società stabilita nel SEE che essa controlla, con il pretesto che tale società sarebbe il prestatore dei servizi di cui trattasi, mentre, in realtà, è detta compagnia a fornire i medesimi.

38 Come ha rilevato l'avvocato generale ai paragrafi da 44 a 50 delle sue conclusioni, perché una società possa essere qualificata come prestatore di servizi di trasporto marittimo, è necessario che essa gestisca la nave con cui tale trasporto viene effettuato.

39 Nella fattispecie, la Fonnship, in risposta agli argomenti della ST e del SEKO menzionati al punto 29 della presente sentenza, ha sostenuto che, nel periodo rilevante ai fini della presente controversia, era essa stessa a gestire la *Sava Star*. Spetta alla competenza esclusiva del giudice del rinvio valutare la veridicità di detta affermazione.

40 Supponendo che da tale valutazione risulti che la Fonnship dev'essere qualificata come prestatore dei servizi di trasporto marittimo di cui trattasi nei procedimenti principali, ed essendo pacifico che i destinatari di tali servizi erano, nella specie, stabiliti in uno Stato parte contraente dell'accordo SEE diverso dal Regno di Norvegia, il giudice del rinvio dovrebbe a quel punto concludere che tale società rientra, ai fini della soluzione di dette controversie, nell'ambito di applicazione ratione personae del regolamento n. 4055/86, in virtù dell'articolo 1, paragrafo 1, del medesimo.

41 In tal caso, qualsiasi restrizione che, senza giustificazione obiettiva, sia stata tale da vietare, ostacolare o rendere meno attraente la prestazione di detti servizi dovrebbe essere dichiarata incompatibile con il diritto dell'Unione. Infatti, quando è applicabile, il regolamento n. 4055/86 recepisce in sostanza le norme del Trattato relative alla libera prestazione dei servizi e la relativa giurisprudenza (sentenze Commissione/Francia, C-381/93, EU:C:1994:370, punti 13 e 16; Commissione/Italia, EU:C:2002:100, punti 9 e 10; Sea-Land Service e Nedlloyd Lijnen, EU:C:2002:364, punti 31 e 32; Geha Naftiliaki e a., C-435/00, EU:C:2002:661, punti 20 e 21, nonché Commissione/Spagna, C-18/09, EU:C:2010:58, punto 12). Tale giurisprudenza include quella stabilita con la sentenza Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809), relativa alla compatibilità delle azioni sindacali con la libera prestazione dei servizi.

42 L'applicazione del regolamento n. 4055/86 non è affatto pregiudicata dalla circostanza che la nave che effettua i trasporti marittimi di cui trattasi e su cui sono impiegati i lavoratori a favore dei quali dette azioni vengono intraprese batta bandiera di un paese terzo né dalla circostanza che i membri dell'equipaggio della nave siano, come nella fattispecie, cittadini di paesi terzi.

43 Infatti, affinché l'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 4055/86 sia applicabile, basta che il prestatore del servizio di trasporto marittimo sia cittadino di uno Stato parte contraente dell'accordo SEE stabilito in un altro Stato parte contraente dell'accordo SEE diverso da quello del destinatario del servizio.

44 Con riferimento all'insieme delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione posta dichiarando che l'articolo 1 del regolamento n. 4055/86 deve essere interpretato nel senso che una società stabilita in uno Stato parte contraente dell'accordo SEE e proprietaria di una nave, battente bandiera di un paese terzo, mediante la quale vengono effettuati servizi di trasporto marittimo a partire da uno Stato parte contraente di tale accordo o verso il medesimo può avvalersi della libera prestazione dei servizi, a condizione che tale società possa, in ragione del fatto che gestisce tale nave, essere qualificata come prestatore di detti servizi e che i destinatari dei medesimi siano stabiliti in Stati parti contraenti di detto accordo diversi da quello in cui tale società è stabilita.

Sulle spese

45 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Grande Sezione) dichiara:

L'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi, deve essere interpretato nel senso che una società stabilita in uno Stato parte contraente dell'accordo sullo Spazio economico europeo, del 2 maggio 1992, e proprietaria di una nave, battente bandiera di un paese terzo, mediante la quale vengono effettuati servizi di trasporto marittimo a partire da uno Stato parte contraente di tale accordo o verso il medesimo può avvalersi della libera prestazione dei servizi, a condizione che essa possa, in ragione del fatto che gestisce tale nave, essere qualificata come prestatore di tali servizi e che i destinatari dei medesimi siano stabiliti in Stati parti contraenti di detto accordo diversi da quello in cui tale società è stabilita.

Firme