ARREST VAN HET HOF (Grote kamer)

8 juli 2014*

„Zeevervoer — Vrij verrichten van diensten — Verordening (EEG) nr. 4055/86 — Toepasselijkheid op vervoer van of naar staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER) met schepen die onder vlag van derde land varen — Vakbondsacties in havens van dergelijke staat ten behoeve van op die schepen tewerkgestelde derdelanders — Geen gevolgen van nationaliteit van die werknemers en schepen voor toepasselijkheid van Unierecht”

In zaak C-83/13,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Arbetsdomstol (Zweden), bij beslissing van 14 februari 2013, bij het Hof ingekomen op 19 februari 2013, in de procedures

Fonnship A/S

tegen

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO),

en

Svenska Transportarbetareförbundet

tegen

Fonnship A/S,

wijst

HET HOF (Grote kamer),

samengesteld als volgt: V. Skouris, president, K. Lenaerts, vicepresident, A. Tizzano, M. Ilešič (rapporteur), T. von Danwitz, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, kamerpresidenten, J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev, A. Prechal en E. Jarašiūnas, rechters,

advocaat-generaal: P. Mengozzi,

griffier: C. Strömholm, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 28 januari 2014,

* Procestaal: Zweeds.

gelet op de opmerkingen van:

— Fonnship A/S, vertegenwoordigd door L. Boman, advokat,

— Svenska Transportarbetareförbundet en Facket för Service och Kommunikation (SEKO), vertegenwoordigd door I. Otken Eriksson, advokat,

— de Zweedse regering, vertegenwoordigd door A. Falk en U. Persson als gemachtigden,

— de Griekse regering, vertegenwoordigd door S. Chala en E.-M. Mamouna als gemachtigden,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door J. Enegren, L. Nicolae en H. Tserepa-Lacombe als gemachtigden,

— de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA, vertegenwoordigd door X. Lewis en M. Moustakali als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 1 april 2014,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 1 van verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (PB L 378, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Fonnship A/S (hierna: „Fonnship”), een vennootschap naar Noors recht, enerzijds, en Svenska Transportarbetareförbundet (Zweedse transportarbeidersbond; hierna: „ST”) en Facket för Service och Kommunikation (vakbond voor werknemers in de diensten- en communicatiesector; hierna: „SEKO”), twee vakbonden naar Zweeds recht, anderzijds, alsook tussen ST en Fonnship, over vakbondsacties die het verrichten van diensten met een onder Panamese vlag varend schip van Fonnship zouden hebben verstoord.

Toepasselijke bepalingen

Overeenkomst betreffende de Europese Economisch Ruimte

3 Artikel 7 van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van 2 mei 1992 (PB 1994, L 1, blz. 3; hierna: „EER-Overeenkomst”) bepaalt:

„De in de bijlagen bij deze Overeenkomst [...] vervatte besluiten zijn verbindend voor de overeenkomstsluitende partijen en maken deel uit van of worden opgenomen in hun interne rechtsorde, zulks op de volgende wijze:

a) een met een EEG-verordening overeenstemmend besluit wordt als zodanig opgenomen in de interne rechtsorde van de overeenkomstsluitende partijen;

[...]”

4 Artikel 47 van de EER-Overeenkomst luidt:

„1. De artikelen 48 tot en met 52 zijn van toepassing op het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

2. Bijlage XIII bevat specifieke bepalingen betreffende alle wijzen van vervoer."

5 Bijlage XIII bij de EER-Overeenkomst bevat in afdeling V ervan, met als opschrift „Zeevervoer", verordening nr. 4055/86.

Verordening nr. 4055/86

6 In de zevende tot en met de negende overweging van de considerans van verordening nr. 4055/86 staat te lezen dat „niet bij een conferentie aangesloten lijndiensten niet dienen te worden belet te functioneren zolang zij het beginsel van eerlijke mededinging [...] aanvaarden [...]", dat „[...] de lidstaten bevestigen gehecht te zijn aan een situatie van vrije mededinging, die één van de wezenlijke kenmerken vormt van het bulkvervoer [...]" en dat „[...] de rederijen van de Gemeenschap in toenemende mate worden geconfronteerd met door derde landen aangebrachte nieuwe beperkingen [...]".

7 In de twaalfde overweging van de considerans van die verordening heet het dat „[...] de scheepvaartindustrie van de Gemeenschap zodanig is gestructureerd dat het dienstig is de bepalingen van deze verordening ook van toepassing te doen zijn op onderdanen van de lidstaten die buiten de Gemeenschap zijn gevestigd en op rederijen die buiten de Gemeenschap zijn gevestigd en die worden gecontroleerd door onderdanen van een lidstaat, indien hun schepen in deze lidstaat zijn geregistreerd overeenkomstig de wetgeving van die lidstaat".

8 Artikel 1 van die verordening bepaalt in de leden 1 tot en met 3:

„1. Het vrij verrichten van diensten inzake zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen is van toepassing op de onderdanen van de lidstaten die in een andere lidstaat zijn gevestigd dan in die van degene voor wie de diensten worden verricht.

2. Deze verordening geldt eveneens voor de onderdanen van de lidstaten die buiten de Gemeenschap zijn gevestigd en voor scheepvaartondernemingen die buiten de Gemeenschap zijn gevestigd en worden gecontroleerd door onderdanen van een lidstaat, indien hun schepen in deze lidstaat zijn geregistreerd overeenkomstig de wetgeving van die lidstaat.

3. De artikelen 55 tot en met 58 [...] van het [EEG-]Verdrag [in de plaats waarvan is gekomen respectievelijk artikel 55 EG-Verdrag, dat artikel 45 EG is geworden, de artikelen 56 en 57 EG-Verdrag, die na wijziging de artikelen 46 en 47 EG zijn geworden, en artikel 58 EG-Verdrag, dat artikel 48 EG is geworden] zijn van toepassing op de onder deze verordening vallende aangelegenheden."

Zweeds recht

9 De Zweedse Grondwet waarborgt het recht om vakbondsacties te voeren, onder voorbehoud van de beperkingen die bij de wet zijn gesteld.

10 De lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [wet (1976:580) inzake inspraak van werknemers in onderhandelde besluiten] van 10 juni 1976 bevat voorschriften op het gebied van het recht van vereniging en overleg, collectieve arbeidsovereenkomsten, bemiddeling bij collectieve arbeidsconflicten en de verplichting tot sociale vrede, alsmede bepalingen die het recht om vakbondsacties te voeren, beperken.

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

11 Fonnship is een vennootschap naar Noors recht die te Fonnes (Noorwegen) is gevestigd. Tijdens de voor de hoofdgedingen relevante periode, die liep van 2001 tot en met 2003, was zij eigenaar van het schip *M/S Sava Star* (hierna: „*Sava Star*").

12 Dit schip is een bulkcarrier die in die periode voornamelijk trajecten aflegde tussen staten die partij zijn bij de EER-Overeenkomst. Het schip was ingeschreven in het scheepsregister van Panama en voer dus onder Panamese vlag. De bemanning bestond uit vier officieren van Poolse nationaliteit en twee matrozen van Russische nationaliteit. Deze bemanning was in dienst bij Fonnship.

13 Volgens Fonnship werden de lonen van die bemanningsleden beheerst door een collectieve arbeidsovereenkomst die zij had gesloten met een Russische vakbond, die – in de Engelse vertaling – „Murmansk Area Committee of Seamen's Union" is genaamd. Volgens Fonnship waren die lonen, die voor matrozen ongeveer 550 Amerikaanse dollar (USD) per maand bedroegen, gelijk aan of zelfs hoger dan die welke werden aanbevolen door de International Transport Workers' Federation (Internationale Transportarbeidersfederatie).

14 Van mening echter dat de lonen van de bemanning van de *Sava Star* onredelijk waren, heeft ST op 26 oktober 2001 – toen dit schip voor anker lag in de haven van Holmsund (Zweden) – Fonnship verzocht om een door de International Transport Workers' Federation goedgekeurde cao (een zogeheten „Special Agreement") te sluiten. Aangezien Fonnship niet inging op dit verzoek werden vakbondsacties ondernomen waarbij met name het laden en lossen van dat schip werd verhinderd.

15 Op 29 oktober 2001 sloten Fonnship en ST een cao in de vorm van een „Special Agreement" (hierna: „overeenkomst van 2001"). Overeenkomstig een bepaling van deze overeenkomst inzake toetredingsbijdragen en bijdragen voor het solidariteitsfonds, heeft Fonnship 1 794 USD betaald aan ST. De kapitein van de *Sava Star* heeft een protestbrief opgesteld en de bemanningsleden hebben een document ondertekend waarin stond te lezen dat zij de door ST gevoerde acties niet goedkeurden. Daarna heeft het schip de haven van Holmsund kunnen verlaten.

16 Op 29 januari 2002 heeft Fonnship een vordering ingesteld bij de Arbetsdomstol met het verzoek om ST te veroordelen om haar 1 794 USD terug te betalen alsmede om haar een schadevergoeding van ongeveer 10 000 USD te betalen voor de door genoemde vakbondsacties veroorzaakte economische schade.

17 Op 8 maart 2002 heeft ST een vordering ingesteld bij de Arbetsdomstol met het verzoek om Fonnship te veroordelen om aan ST een schadevergoeding van 10 000 USD te betalen wegens schending van de overeenkomst van 2001. ST voert aan dat Fonnship, toen het schip op 5 maart 2002 in de haven van Reykjavik (IJsland) lag, in strijd met de overeenkomst van 2001 een gemachtigde van een vakbond de toegang tot bepaalde documenten heeft geweigerd en hem heeft verboden in contact te treden met de bemanning.

18 Op 18 februari 2003 lag de *Sava Star* voor anker in de haven van Köping (Zweden). Op die datum was de overeenkomst van 2001 niet meer van kracht. Op dezelfde wijze als ST dit in 2001 had gedaan, heeft SEKO Fonnship verzocht een „Special Agreement" te ondertekenen. Nadat vakbondsacties waren ondernomen, werd op 19 februari 2003 een dergelijke cao gesloten (hierna: „overeenkomst van 2003").

Conform de overeenkomst van 2003 heeft Fonnship 1 794 USD aan „verwerkingskosten” en bijdragen voor een solidariteitsfonds betaald aan SEKO. De bemanningsleden hebben een protestbrief ondertekend. Daarna heeft het schip die haven kunnen verlaten.

19 Op 11 maart 2003 heeft Fonnship een vordering ingesteld bij de Arbetsdomstol met het verzoek om SEKO te veroordelen om haar het bedrag van 1 794 USD terug te betalen en om haar een schadevergoeding van 6 000 EUR te betalen voor de door genoemde vakbondsacties veroorzaakte economische schade.

20 Op 17 juni 2003 heeft ST een vordering ingesteld bij de Arbetsdomstol met het verzoek om Fonnship te veroordelen om aan ST een schadevergoeding van ongeveer 256 000 USD te betalen omdat Fonnship tijdens de geldingsduur van de overeenkomst van 2001 had nagelaten de in deze overeenkomst vastgestelde lonen te betalen. Dat bedrag komt overeen met het verschil tussen de lonen die Fonnship aan de bemanning heeft betaald en de lonen die in die overeenkomst waren vastgelegd.

21 In de vier bij de Arbetsdomstol aanhangige zaken betoogt Fonnship dat zij niet was gebonden door de overeenkomsten van 2001 en 2003 en dat ST en SEKO haar een schadevergoeding zijn verschuldigd en niet omgekeerd. Dienaangaande voert zij aan dat die twee overeenkomsten nietig zijn wegens zowel het ontbreken van toestemming als het bestaan van oneerlijke bedingen en voorts dat de vakbondsacties die hebben geleid tot de ondertekening van die overeenkomsten, onrechtmatig waren.

22 De Arbetsdomstol is van oordeel dat de kwestie van de rechtmatigheid van die vakbondsacties doorslaggevend is voor de beslechting van de hoofdgedingen en dat hij, teneinde deze vraag op te lossen, dient te beoordelen of het Zweedse recht inzake vakbondsacties verenigbaar is met de Unierechtelijke bepalingen inzake het vrij verrichten van diensten. Aangezien partijen het evenwel oneens zijn over de vraag of die bepalingen relevant kunnen zijn in een situatie zoals die in deze gedingen, waarin het betrokken schip onder Panamese vlag vaart, moet volgens die rechter vooraf worden onderzocht of het Unierecht toepasselijk is.

23 Daarop heeft de Arbetsdomstol de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Is de regeling van de EER-Overeenkomst inzake het vrij verrichten van diensten, te weten diensten op het zeevervoer – waarvoor een overeenkomstige regeling bestaat in het EG-Verdrag – van toepassing op een vennootschap die is gevestigd in een staat van de EVA [Europese Vrijhandelsassociatie], in zoverre haar activiteit bestaat in het verrichten van vervoerdiensten naar een lidstaat van de [Europese Gemeenschap] of een EVA-staat met een schip dat in een derde land buiten de [Europese Gemeenschap] en/of de EER is geregistreerd (en onder de vlag van dat land vaart)?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

24 De bepalingen van verordening nr. 4055/86 maken krachtens artikel 7, sub a, van de EER-Overeenkomst en bijlage XIII daarbij integrerend deel uit van de rechtsorde van alle staten die partij zijn bij de EER-Overeenkomst. Deze verordening en die bepalingen van de EER-Overeenkomst bevatten regels inzake de toepasselijkheid van het vrij verrichten van diensten in de zeevervoersector tussen staten die partij zijn bij de EER-Overeenkomst onderling en tussen die staten en derde landen [zie in die zin arresten Corsica Ferries (Frankrijk), C-49/89, EU:C:1989:649, punt 13; Commissie/Italië, C-295/00, EU:C:2002:100, punt 9, en Sea-Land Service en Nedlloyd Lijnen, C-430/99 en C-431/99, EU:C:2002:364, punt 30].

25 Artikel 1, leden 1 en 2, van die verordening geeft aan voor welke betrokken marktdeelnemers het vrij verrichten van diensten geldt.

26 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter dan ook in wezen te vernemen of artikel 1 van verordening nr. 4055/86 aldus moet worden uitgelegd dat een vennootschap die is gevestigd in een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst en eigenaar is van een onder de vlag van een derde land varend schip waarmee zeevervoerdiensten worden verricht vanuit of naar een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst, zich voor de uitoefening van die economische activiteit kan beroepen op het vrij verrichten van diensten.

27 Fonnship, de Griekse regering en de Europese Commissie menen dat die vraag bevestigend moet worden beantwoord. De Toezichthoudende Autoriteit van de EVA schaart zich achter dit standpunt, maar wijst erop dat moet worden nagegaan of de vennootschap die zich op het vrij verrichten van diensten beroept, in casu Fonnship, de betrokken diensten daadwerkelijk verricht.

28 Volgens ST en SEKO moet de gestelde vraag ontkennend worden beantwoord. Wanneer een schip onder de vlag van een derde land vaart, hebben de arbeidsvoorwaarden van de bemanning van dat schip en de vakbondsacties die zijn gevoerd om deze te verbeteren, geen band met het Unierecht, zodat zij niet aan dat recht kunnen worden getoetst.

29 ST en SEKO betwisten voorts dat Fonnship kan worden aangemerkt als een in de EER gevestigde verrichter van zeevervoerdiensten. Zij zouden beschikken over informatie volgens welke Fonnship de exploitatie van de *Sava Star* in wezen had toevertrouwd aan een andere vennootschap, die weliswaar een vennootschap naar Noors recht was, maar werd gecontroleerd door een in Panama gevestigde vennootschap.

30 Volgens de Zweedse regering moet artikel 1 van verordening nr. 4055/86 omzichtig worden uitgelegd wanneer sprake is van in de EER gevestigde vennootschappen die vlaggen van derde landen gebruiken om zich aan de in de EER gebruikelijke arbeidsvoorwaarden te onttrekken.

31 Wanneer de bemanningsleden van het betrokken schip derdelanders zijn, kan deze omstandigheid volgens de Zweedse regering eveneens in de weg staan aan de toepasselijkheid van verordening nr. 4055/86 op het met dat schip verrichte vervoer.

32 Allereerst zij erop gewezen dat uit de bewoordingen en de structuur van artikel 1 van verordening nr. 4055/86 volgt dat dit artikel, bij het bepalen van de personele werkingssfeer van het vrij verrichten van diensten in de sector van het zeevervoer van of naar staten die partij zijn bij de EER-Overeenkomst, twee categorieën personen vaststelt die – wanneer aan bepaalde voorwaarden is voldaan – in aanmerking komen voor dat vrij verrichten van diensten, te weten ten eerste de in de EER gevestigde onderdanen van een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst en ten tweede de in een derde land gevestigde onderdanen van een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst en de scheepvaartondernemingen die in een derde land zijn gevestigd en worden gecontroleerd door onderdanen van een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst.

33 Voorts blijkt uit de zevende tot en met de negende en de twaalfde overweging van de considerans van verordening nr. 4055/86 alsook uit de voorgeschiedenis van deze verordening, zoals uiteengezet in de bij het Hof ingediende opmerkingen, dat de Uniewetgever – door de onderdanen van een lidstaat die in een derde land zijn gevestigd of daar een scheepvaartonderneming controleren, te laten vallen binnen die personele werkingssfeer – ervoor heeft willen zorgen dat een groot deel van de handelsvloot die in handen is van onderdanen van een lidstaat valt onder de door die verordening ingestelde liberalisering van de zeevervoersector, zodat de rederijen van de lidstaten beter het hoofd kunnen bieden aan met name de door derde landen aangebrachte beperkingen.

34 Tot slot heeft de Uniewetgever een aanknopingsvereiste gesteld door in artikel 1, lid 2, van verordening nr. 4055/86 middels de bewoordingen „indien hun schepen in deze [staat die partij is bij de EER-Overeenkomst] zijn geregistreerd overeenkomstig de wetgeving van die [staat]” te bepalen dat de

onderdanen van een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst die vanuit een in een derde land gevestigde inrichting handelen, zijn uitgesloten van het vrij verrichten van diensten indien hun schepen niet onder de vlag van die staat varen.

35 Dat in lid 1 van dat artikel een soortgelijk vereiste ontbreekt voor onderdanen van een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst die handelen vanuit een in de EER gevestigde inrichting, toont aan dat de Uniewetgever meende dat deze categorie personen op zich een voldoende nauwe band heeft met het EER-recht om binnen de personele werkingssfeer van die verordening te vallen, ongeacht de vlag waaronder hun schepen varen (zie in die zin arrest Corsica Ferries, C-18/93, EU:C:1994:195, punt 29).

36 Wanneer een in de EER gevestigde onderdaan van een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst of een in de EER gevestigde vennootschap zich beroept op artikel 1, lid 1, van verordening nr. 4055/86 in een geschil over de vraag of het vrij verrichten van diensten geldt voor zeevervoerdiensten die worden verricht met een onder de vlag van een derde land varend schip, moet tegen de achtergrond van dat onderscheid worden nagegaan of deze onderdaan of vennootschap kan worden aangemerkt als verrichter van die diensten.

37 Ontoelaatbaar zijn immers situaties waarin een in een derde land gevestigde scheepvaartonderneming die met onder de vlag van een derde land varende schepen zeevervoerdiensten verricht vanuit of naar staten die partij zijn bij de EER-Overeenkomst, ofschoon zij niet voldoet aan het in artikel 1, lid 2, van verordening nr. 4055/86 gestelde aanknopingsvereiste, toch in aanmerking komt voor het vrij verrichten van diensten door een door haar gecontroleerde vennootschap die in de EER is gevestigd daarop aanspraak te laten maken onder het voorwendsel dat die vennootschap de betrokken diensten verricht, terwijl de diensten in werkelijkheid door genoemde onderneming worden verricht.

38 Zoals de advocaat-generaal in de punten 44 tot en met 50 van zijn conclusie heeft opgemerkt, moet een vennootschap het schip waarmee zeevervoer wordt verricht, exploiteren om te kunnen worden aangemerkt als verrichter van zeevervoerdiensten.

39 In casu heeft Fonnship in antwoord op de in punt 29 van dit arrest genoemde argumenten van ST en SEKO, betoogd dat zij de *Sava Star* in de relevante periode zelf exploiteerde. Het is de uitsluitende bevoegdheid van de verwijzende rechter om de waarachtigheid van die bewering te beoordelen.

40 Mocht uit die beoordeling blijken dat Fonnship moet worden aangemerkt als verrichter van de in de hoofdgedingen aan de orde zijnde zeevervoerdiensten, en aangezien vaststaat dat de ontvangers van deze diensten in casu waren gevestigd in een andere staat die partij is bij de EER-Overeenkomst dan het Koninkrijk Noorwegen, zou de verwijzende rechter tot de conclusie worden gebracht dat die vennootschap voor de beslechting van die gedingen op grond van artikel 1, lid 1, van verordening nr. 4055/86 binnen de personele werkingssfeer van deze verordening valt.

41 In dat geval zou elke beperking die zonder objectieve rechtvaardiging het verrichten van die diensten verbiedt, belemmert of minder aantrekkelijk maakt, onverenigbaar met het Unierecht moeten worden verklaard. Wanneer verordening nr. 4055/86 toepasselijk is, geeft zij immers in wezen uitvoering aan de Verdragsbepalingen inzake het vrij verrichten van diensten en de daarop betrekking hebbende rechtspraak (arresten Commissie/Frankrijk, C-381/93, EU:C:1994:370, punten 13 en 16; Commissie/Italië, EU:C:2002:100, punten 9 en 10; Sea-Land Service en Nedlloyd Lijnen, EU:C:2002:364, punten 31 en 32; Geha Naftiliaki e.a., C-435/00, EU:C:2002:661, punten 20 en 21, en Commissie/Spanje, C-18/09, EU:C:2010:58, punt 12). Deze rechtspraak omvat de in het arrest Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809) ontwikkelde rechtspraak inzake de verenigbaarheid van vakbondsacties met het vrij verrichten van diensten.

42 Aan de toepassing van verordening nr. 4055/86 wordt niet afgedaan door de omstandigheid dat het schip waarmee het betrokken zeevervoer wordt verricht en waarop de werknemers zijn tewerkgesteld voor wie de genoemde acties worden gevoerd, onder de vlag van een derde land vaart, en evenmin door de omstandigheid dat de bemanningsleden van het schip, zoals in casu het geval is, onderdanen zijn van derde landen.

43 Voor de toepassing van artikel 1, lid 1, van verordening nr. 4055/86 volstaat het immers dat de verrichter van de zeevervoerdienst onderdaan is van een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst en is gevestigd in een andere staat die partij is bij de EER-Overeenkomst dan die van de ontvanger van die dienst.

44 Gelet op een en ander moet op de gestelde vraag worden geantwoord dat artikel 1 van verordening nr. 4055/86 aldus moet worden uitgelegd dat een vennootschap die is gevestigd in een staat die partij is bij de EER-Overeenkomst en eigenaar is van een onder de vlag van een derde land varend schip waarmee zeevervoerdiensten worden verricht vanuit of naar een staat die partij is bij die Overeenkomst, zich kan beroepen op het vrij verrichten van diensten, op voorwaarde dat die vennootschap op basis van de exploitatie van dat schip kan worden aangemerkt als verrichter van die diensten en de ontvangers daarvan zijn gevestigd in andere staten die partij zijn bij genoemde Overeenkomst dan die waarin die vennootschap is gevestigd.

Kosten

45 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Grote kamer) verklaart voor recht:

Artikel 1 van verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen moet aldus worden uitgelegd dat een vennootschap die is gevestigd in een staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van 2 mei 1992, en eigenaar is van een onder de vlag van een derde land varend schip waarmee zeevervoerdiensten worden verricht vanuit of naar een staat die partij is bij die Overeenkomst, zich kan beroepen op het vrij verrichten van diensten, op voorwaarde dat zij uit hoofde van de exploitatie van dat schip kan worden aangemerkt als verrichter van die diensten en de ontvangers van die diensten zijn gevestigd in andere staten die partij zijn bij genoemde Overeenkomst dan die waarin die vennootschap is gevestigd.

ondertekeningen