Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 8 lipca 2014 r.*

Transport morski — Swoboda świadczenia usług — Rozporządzenie (EWG) nr 4055/86 — Możliwość zastosowania do transportu z państw lub do państw będących stronami Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG), wykonywanego za pośrednictwem statków pływających pod banderą kraju trzeciego — Działania związków zawodowych prowadzone w portach takiego państwa na rzecz zatrudnionych na tych statkach obywateli państw trzecich — Brak znaczenia obywatelstwa tych pracowników i miejsca rejestracji statków dla możliwości stosowania prawa Unii

W sprawie C-83/13

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Arbetsdomstolen (Szwecja) postanowieniem z dnia 14 lutego 2013 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 19 lutego 2013 r., w postępowaniach:

Fonnship A/S

przeciwko

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO),

oraz

Svenska Transportarbetareförbundet

przeciwko

Fonnship A/S,

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: V. Skouris, prezes, K. Lenaerts, wiceprezes, A. Tizzano, M. Ilešič (sprawozdawca), T. von Danwitz, C.G. Fernlund, J.L. da Cruz Vilaça, prezesi izb, J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev, A. Prechal i E. Jarašiūnas, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Mengozzi,

sekretarz: C. Strömholm, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 28 stycznia 2014 r.,

* Język postępowania: szwedzki.

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Fonnship A/S przez L. Bomana, advokat,

— w imieniu Svenska Transportarbetareförbundet oraz Facket för Service och Kommunikation (SEKO) przez I. Otken Eriksson, advokat,

— w imieniu rządu szwedzkiego przez A. Falk oraz U. Persson, działające w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu greckiego przez S. Chalę oraz E.M. Mamounę, działające w charakterze pełnomocników,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez J. Enegrena, L. Nicolae oraz H. Tserepę-Lacombe, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu Rady Nadzorczej EFTA przez X. Lewisa oraz M. Moustakali, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 1 kwietnia 2014 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosującego zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 378, s. 1; sprostowanie Dz.U. 1987, L 93, s. 17).

2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu toczącego się z jednej strony między spółką prawa norweskiego Fonnship A/S (zwaną dalej „Fonnshipem”) a dwoma związkami zawodowymi prawa szwedzkiego: Svenska Transportarbetareförbundet (szwedzkim związkiem pracowników transportu, zwanym dalej „ST”) i Facket för Service och Kommunikation (związkiem zawodowym pracowników usług i komunikacji, zwanym dalej „SEKO”), jak również z drugiej strony między ST a Fonnshipem w przedmiocie działań związkowych, które miały zakłócać świadczenie usług transportowych za pośrednictwem pływającego pod banderą panamską statku należącego do Fonnshipu.

Ramy prawne

Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym

3 Artykuł 7 Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 2 maja 1992 r. (Dz.U. 1994, L 1, s. 3, zwanego dalej „porozumieniem EOG”) stanowi:

„Akty, do których następuje odniesienie bądź które zawarte są w załącznikach do niniejszego porozumienia […], wiążą umawiające się strony i są lub staną się częścią ich wewnętrznego porządku prawnego w następujący sposób:

a) akt stanowiący odpowiednik rozporządzenia EWG staje się jako taki częścią wewnętrznego porządku prawnego umawiających się stron;

[…]”.

4 Artykuł 47 porozumienia EOG stanowi:

„1. Artykuły 48–52 stosuje się do transportu kolejowego, drogowego oraz śródlądowego.

2. Załącznik XIII zawiera szczegółowe postanowienia dotyczące wszystkich rodzajów transportu.

5 Załącznik XIII porozumienia EOG wymienia w rozdziale V, zatytułowanym „Transport morski”, rozporządzenie nr 4055/86.

Rozporządzenie nr 4055/86

6 Motywy siódmy, ósmy i dziewiąty rozporządzenia nr 4055/86 mają następujące brzmienie: „[…] armatorom liniowym nienależącym do konferencji nie powinno się uniemożliwiać działalności, dopóki przestrzegają oni zasad uczciwej konkurencji […]”; „państwa członkowskie potwierdzają swoje zaangażowanie w środowisko wolnej konkurencji jako podstawową cechę handlu masowego […]”; „właściciele statków Wspólnoty napotykają coraz więcej nowych ograniczeń, nakładanych przez państwa trzecie […]”.

7 Zgodnie z motywem dwunastym tego rozporządzenia „[…] struktura przemysłu żeglugowego Wspólnoty powoduje, że właściwe jest, aby przepisy niniejszego rozporządzenia były stosowane również w przypadku obywateli państw członkowskich prowadzących działalność gospodarczą zarejestrowaną poza Wspólnotą oraz przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych poza Wspólnotą i kontrolowanych przez obywateli państwa członkowskiego, jeśli ich statki są zarejestrowane w tym państwie członkowskim zgodnie z jego ustawodawstwem”.

8 Artykuł 1 tego rozporządzenia stanowi w ust. 1–3:

„1. Swoboda świadczenia usług transportu morskiego między państwami członkowskimi oraz między państwami członkowskimi a państwami trzecimi stosuje się do obywateli państw członkowskich prowadzących działalność gospodarczą zarejestrowaną w państwie członkowskim innym niż państwo pochodzenia osoby, na rzecz której usługi mają być świadczone.

2. Przepisy niniejszego rozporządzenia stosuje się również do obywateli państw członkowskich prowadzących działalność gospodarczą zarejestrowaną poza Wspólnotą i do przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych poza Wspólnotą i kontrolowanych przez obywateli państwa członkowskiego, jeśli statki ich są zarejestrowane w tym państwie członkowskim zgodnie z jego ustawodawstwem.

3. Przepisy art. 55–58 […] traktatu [EWG] [następnie, odpowiednio, art. 55 traktatu WE, a potem art. 45 WE, oraz art. 56 i 57 traktatu WE, a potem, po zmianie, art. 46 WE i 47 WE, a także art. 58 traktatu WE, a po zmianie art. 48 WE] stosują się do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem”.

Prawo szwedzkie

9 Konstytucja szwedzka zapewnia prawo do podejmowania związkowych działań zbiorowych, z zastrzeżeniem przewidzianych ustawowo ograniczeń.

10 Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [ustawa (1976:580) o udziale pracowników w podejmowaniu decyzji] z dnia 10 czerwca 1976 r. ustanawia normy obowiązujące w dziedzinie prawa do stowarzyszania się i negocjacji, układów zbiorowych, mediacji w zakresie sporów zbiorowych w pracy, jak również obowiązku spokoju społecznego oraz zawiera przepisy ograniczające prawo związków zawodowych do prowadzenia akcji zbiorowych.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

11 Fonnship jest spółką prawa norweskiego z siedzibą w Fonnes (Norwegia). W okresie istotnym z punktu widzenia sporu w postępowaniu głównym, czyli w latach 2001–2003, był on właścicielem statku M/S Sava Star (zwanego dalej „Sava Starem").

12 Statek ten jest masowcem, który w omawianym okresie wykonywał głównie rejsy między państwami będącymi stronami porozumienia EOG. Był zarejestrowany w panamskim rejestrze statków i z tego względu pływał pod banderą panamską. W skład załogi wchodziło czterech polskich oficerów i dwóch rosyjskich marynarzy. Fonnship był pracodawcą załogi.

13 Zdaniem Fonnshipu wynagrodzenia tych członków załogi podlegały regulacjom porozumienia zbiorowego zawartego między tą spółką a rosyjskim związkiem zawodowym o nazwie, w tłumaczeniu na angielski, „Murmansk Area Committee of Seamen's Union". Stosownie do tego, co twierdzi ta sama spółka, wynagrodzenia te, które wynosiły około 550 dolarów amerykańskich (USD) miesięcznie dla marynarzy, odpowiadały wynagrodzeniom zalecanym przez International Transport Workers' Federation (międzynarodową federację pracowników sektora transportu), a nawet je przewyższały.

14 Gdy w dniu 26 października 2001 r. Sava Star znajdował się w porcie w Holmsundzie (Szwecja), ST – uznając, że wynagrodzenia załogi statku nie są jednak sprawiedliwe – zwrócił się do Fonnshipu o zawarcie porozumienia zbiorowego zatwierdzonego przez International Transport Workers' Federation (zwanego „Special Agreement"). Ponieważ Fonnship odmówił spełnienia tego żądania, podjęte zostały działanie zbiorowe, polegające między innymi na utrudnieniach w załadowywaniu i rozładowywaniu statku.

15 W dniu 29 października 2001 r. pomiędzy Fonnshipem a ST zostało podpisane porozumienie zbiorowe w formie Special Agreement (zwane dalej „porozumieniem z 2001 r."). Zgodnie z postanowieniem tego porozumienia dotyczącym składki członkowskiej oraz składek na fundusz solidarnościowy Fonnship wypłacił ST 1794 USD. Kapitan Sava Staru przygotował list protestacyjny, a członkowie załogi podpisali dokument stwierdzający, że nie akceptują oni środków podjętych przez ST. Statek opuścił następnie port w Holmsundzie.

16 W dniu 29 stycznia 2002 r. Fonnship wniósł pozew do Arbetsdomstolen (sądu pracy) przeciwko ST o zasądzenie od tego związku zawodowego, po pierwsze, zwrotu spółce kwoty 1794 USD, a po drugie, odszkodowania w wysokości około 10 000 USD za straty poniesione przez spółkę wskutek podjętych działań zbiorowych.

17 W dniu 8 marca 2002 r. ST wniósł powództwo do Arbetsdomstolen przeciwko tej spółce o zasądzenie na jego rzecz odszkodowania w wysokości 10 000 USD za naruszenie porozumienia z 2001 r. Zdaniem ST, gdy w dniu 5 marca 2002 r. statek znajdował się w porcie w Reykjavíku (Islandia), Fonnship z naruszeniem porozumienia z 2001 r. odmówił upoważnionemu przedstawicielowi związku zawodowego udostępnienia pewnych dokumentów i zezwolenia na skontaktowanie się z załogą.

18 W dniu 18 lutego 2003 r. Sava Star znajdował się w porcie w Köping (Szwecja). Porozumienie z 2001 r. już wówczas wygasło. SEKO zwrócił się, podobnie jak ST w 2001 r., do Fonnshipu o podpisanie Special Agreement. Po podjęciu działań zbiorowych takie porozumienie zbiorowe zostało podpisane w dniu 19 lutego 2003 r. (zwane dalej „porozumieniem z 2003 r."). Fonnship wypłacił zgodnie

z porozumieniem z 2003 r. kwotę 1794 USD na rzecz SEKO z tytułu „opłat za usługi" i składek na fundusz solidarnościowy. Członkowie załogi podpisali list protestacyjny. Następnie statek opuścił ów port.

19 W dniu 11 marca 2003 r. Fonnship wniósł powództwo do Arbetsdomstolen przeciwko SEKO o zasądzenie od tego związku zawodowego, po pierwsze, zwrotu spółce 1794 USD, a po drugie, odszkodowania w wysokości 6 000 EUR za straty poniesione przez spółkę wskutek podjętych działań zbiorowych.

20 W dniu 17 czerwca 2003 r. ST wniósł powództwo do Arbetsdomstolen przeciwko Fonnshipowi o zasądzenie od spółki na rzecz ST ogólnego odszkodowania w wysokości około 256 000 USD, gdyż według ST w czasie obowiązywania porozumienia z 2001 r. spółka ta nie wypłaciła wynagrodzeń przewidzianych w tym porozumieniu. Kwota ta odpowiadała różnicy pomiędzy wynagrodzeniem wypłaconym przez Fonnship załodze a wynagrodzeniem przewidzianym w tym porozumieniu.

21 W ramach czterech spraw toczących się przed Arbetsdomstolen Fonnship utrzymuje, że nie był związany porozumieniami z 2001 r. i z 2003 r. i że to ST i SEKO powinny wypłacić mu odszkodowanie, a nie odwrotnie. W tym względzie podnosi on, po pierwsze, nieważność obu tych konwencji, opierając się przy tym zarówno na braku zgody, jak i na istnieniu nieuczciwych warunków porozumienia, a po drugie, bezprawność działań związków zawodowych, które doprowadziły do podpisania tych porozumień.

22 Arbetsdomstolen stoi na stanowisku, że kwestia zgodności z prawem podjętych działań zbiorowych jest decydująca dla rozstrzygnięcia sporów w postępowaniu głównym i że w celu rozstrzygnięcia tej kwestii musi on ustalić, czy prawo szwedzkie dotyczące działań zbiorowych jest zgodne z przepisami prawa Unii w dziedzinie swobody świadczenia usług. Ponieważ jednak przedmiotem sporu między stronami jest to, czy normy te mogą mieć znaczenie w sytuacji, w której tak jak w sytuacjach w omawianych sporach rozpatrywany statek pływa pod panamską banderą, należy zdaniem tego sądu zbadać wcześniej kwestię możliwości stosowania prawa Unii.

23 W tych okolicznościach Arbetsdomstolen postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy postanowienia porozumienia EOG w dziedzinie swobody świadczenia usług, mianowicie usług transportu morskiego – które to postanowienia mają swoje odpowiedniki w traktacie WE – mają zastosowanie do spółki z siedzibą w państwie EFTA [Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu] w odniesieniu do jej działalności polegającej na świadczeniu usług transportowych do państwa członkowskiego [Wspólnoty Europejskiej] lub państwa EFTA za pośrednictwem statku zarejestrowanego w państwie trzecim spoza [Wspólnoty Europejskiej]/EOG i pływającego pod jego banderą?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

24 Przepisy rozporządzenia nr 4055/86 stanowią część porządku prawnego wszystkich państw będących stronami porozumienia EOG na podstawie art. 7 lit. a) porozumienia EOG, jak również jego załącznika XIII. Wspomniane rozporządzenie i omawiane przepisy porozumienia EOG zawierają normy dotyczące możliwości stosowania swobodnego świadczenia usług w sektorze transportu morskiego pomiędzy państwami będącymi stronami porozumienia EOG i pomiędzy tymi państwami a państwami trzecimi [zob. podobnie wyroki: Corsica Ferries (France), C-49/89, EU:C:1989:649, pkt 13; Komisja/Włochy, C-295/00, EU:C:2002:100, pkt 9; a także Sea-Land Service i Nedlloyd Lijnen, C-430/99 i C-431/99, EU:C:2002:364, pkt 30].

25 Artykuł 1 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia określa, jakie podmioty korzystają ze swobody świadczenia usług.

26 Tym samym poprzez swoje pytanie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy wykładni art. 1 rozporządzenia nr 4055/86 należy dokonywać w ten sposób, że spółka z siedzibą w państwie będącym stroną porozumienia EOG, która jest właścicielem pływającego pod banderą państwa trzeciego statku, za którego pośrednictwem są świadczone usługi transportu morskiego z państwa lub do państwa będącego stroną porozumienia EOG, może powoływać się na swobodę świadczenia usług celem wykonywania tej działalności gospodarczej.

27 Fonnship, rząd grecki i Komisja Europejska stoją na stanowisku, że na wspomniane pytanie należy odpowiedzieć twierdząco. Rada Nadzorcza EFTA przychyla się do tego stanowiska, sygnalizując jednak przy tym, iż należy ustalić, czy spółka powołująca się na swobodne świadczenie usług, w tym wypadku Fonnship, jest faktycznie rozpatrywanym usługodawcą.

28 Według ST i SEKO na postawione pytanie należy odpowiedzieć przecząco. W sytuacji gdy statek pływa pod banderą państwa trzeciego, warunki pracy załogi tego statku oraz działania związkowe prowadzone celem poprawy tych warunków nie mają żadnego związku z prawem Unii, a więc nie mogą być rozpatrywane w świetle tego prawa.

29 ST i SEKO kwestionują ponadto, by Fonnship mógł być uznany za usługodawcę w obszarze transportu morskiego z siedzibą w EOG. Posiadają one informacje, według których Fonnship powierzył zasadniczo użytkowanie Sava Staru innej spółce, która, mimo że była spółką prawa norweskiego, była kontrolowana przez spółkę z siedzibą w Panamie.

30 Według rządu szwedzkiego wykładni art. 1 rozporządzenia nr 4055/86 należy dokonywać ostrożnie w stosunku do spółek z siedzibą w EOG, korzystających z bander państw trzecich po to, by uchylić się od zapewniania warunków pracy, które są powszechne w EOG.

31 Rząd szwedzki twierdzi, że okoliczność, iż członkowie załogi rozpatrywanego statku są obywatelami państwa trzeciego, mogłaby również wykluczać możliwość stosowania rozporządzenia nr 4055/86 do transportu dokonywanego za pośrednictwem tego statku.

32 Należy na początku zauważyć, że z brzmienia i ze struktury art. 1 rozporządzenia nr 4055/86 wynika, iż definiując zakres podmiotowy stosowania swobodnego świadczenia usług w sektorze transportu morskiego z państw lub do państw będących stronami porozumienia EOG, przepis ten identyfikuje dwie kategorie osób, które korzystają, przy spełnieniu pewnych przesłanek, z tej swobody świadczenia usług, czyli, po pierwsze, obywateli państwa będącego stroną porozumienia EOG z siedzibą w EOG, a po drugie, obywateli państwa będącego stroną porozumienia EOG z siedzibą w państwie trzecim, jak również armatorów z siedzibą w państwie trzecim, kontrolowanych przez obywateli państwa będącego stroną porozumienia EOG.

33 Następnie trzeba zauważyć, że z motywów siódmego, ósmego, dziewiątego i dwunastego rozporządzenia nr 4055/86, jak również z prac przygotowawczych nad rozporządzeniem, takich jak wymienione w przedłożonych Trybunałowi uwagach, wynika, iż włączając do wspomnianego zakresu podmiotowego stosowania obywateli państwa członkowskiego z siedzibą w państwie trzecim lub kontrolujących armatora w takim państwie, prawodawca Unii chciał się upewnić, że znaczna część floty handlowej posiadanej przez obywateli państw członkowskich została objęta wprowadzoną przez to rozporządzenie liberalizacją sektora transportu morskiego w taki sposób, by armatorzy państw członkowskich mogli lepiej stawić czoła między innymi ograniczeniom nałożonym przez państwa trzecie.

34 Wreszcie wspomniany prawodawca sformułował wymóg powiązania, stanowiąc poprzez użycie wyrażenia „jeśli statki ich są zarejestrowane w tym państwie [będącym stroną porozumienia EOG] zgodnie z jego ustawodawstwem” w art. 1 ust. 2 rozporządzenia nr 4055/86, że obywatele państwa będącego stroną porozumienia EOG, którzy prowadzą działalność z siedziby położonej w państwie trzecim, nie mogą korzystać ze swobodnego świadczenia usług, jeśli ich statki nie pływają pod banderą tego państwa.

35 Brak w ust. 1 tego przepisu podobnego wymogu wobec obywateli państwa będącego stroną porozumienia EOG, którzy prowadzą działalność z siedziby położonej w EOG, wskazuje na to, że prawodawca uważał, iż ta kategoria osób sama z siebie posiada wystarczająco ścisłe powiązanie z prawem EOG, by mieścić się w zakresie podmiotowym stosowania tego rozporządzenia, bez względu na banderę, pod jaką pływają ich statki (zob. podobnie wyrok Corsica Ferries, C-18/93, EU:C:1994:195, pkt 29).

36 W świetle tego rozróżnienia, w przypadku gdy obywatel państwa będącego stroną porozumienia EOG z siedzibą w EOG lub spółka z siedzibą w EOG powołują się na art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 4055/86 w ramach sporu dotyczącego kwestii, czy wykonywane za pośrednictwem statku pływającego pod banderą państwa trzeciego usługi transportu morskiego mieszczą się w swobodzie świadczenia usług, należy ustalić, czy ten obywatel lub ta spółka mogą zostać uznani za podmioty świadczące te usługi.

37 Nie mogą bowiem istnieć sytuacje, w których armator z siedzibą w państwie trzecim świadczący usługi transportu morskiego z państw lub do państw będących stronami porozumienia EOG za pośrednictwem statków pływających pod banderą państwa trzeciego korzysta – pomimo tego, że nie spełnia wymogu powiązania określonego w art. 1 ust. 2 rozporządzenia nr 4055/86 – ze swobodnego świadczenia usług w ten sposób, że domaga się tego przywileju przez spółkę z siedzibą w EOG, nad którą sprawuje kontrolę, pod pretekstem tego, że spółka ta jest rozpatrywanym usługodawcą, podczas gdy w rzeczywistości usługi świadczy wspomniany armator.

38 Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 44–50 opinii, aby spółka mogła zostać uznana za podmiot świadczący usługi transportu morskiego, trzeba, by użytkowała statek, za którego pośrednictwem transport ten się odbywa.

39 W niniejszym wypadku Fonnship w odpowiedzi na przedstawione w pkt 29 niniejszego wyroku twierdzenia ST i SEKO podnosił, że w okresie istotnym z punktu widzenia sprawy sam użytkował Sava Stara. Utrzymuje on, że do sądu odsyłającego należy wyłączna właściwość oceny prawdziwości tego twierdzenia.

40 Zakładając, że z oceny tej wynika, iż Fonnship powinien zostać uznany za rozpatrywany w sporach w postępowaniach głównych podmiot świadczący usługi transportu morskiego i że w tym zakresie bezsporne jest, iż odbiorcy tych usług mieli w tym wypadku siedziby w państwach będących stronami porozumienia EOG innych niż Królestwo Norwegii, sąd odsyłający będzie więc mógł orzec, że do celów rozstrzygnięcia tych sporów spółka ta mieści się w zakresie podmiotowym stosowania rozporządzenia nr 4055/86 na podstawie jego art. 1 ust. 1.

41 W tym wypadku każde ograniczenie, które bez obiektywnego uzasadnienia może uniemożliwiać, utrudniać czy czynić mniej atrakcyjnym świadczenie wspomnianych usług, należy uznać za niezgodne z prawem Unii. W sytuacji bowiem, gdy rozporządzenie nr 4055/86 znajduje zastosowanie, wdraża ono zasadniczo normy traktatowe dotyczące swobodnego świadczenia usług oraz odpowiadające im orzecznictwo (wyroki: Komisja/Francja, C-381/93, EU:C:1994:370, pkt 13, 16; Komisja/Włochy, EU:C:2002:100, pkt 9, 10; Sea-Land Service i Nedlloyd Lijnen, EU:C:2002:364, pkt 31, 32; Geha Naftiliaki i in., C-435/00, EU:C:2002:661, pkt 20, 21; a także Komisja/Hiszpania, C-18/09, EU:C:2010:58, pkt 12). Orzecznictwo to obejmuje tezy wyroku Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809), dotyczącego zgodności działań związkowych ze swobodą świadczenia usług.

42 Na stosowanie rozporządzenia nr 4055/86 w żaden sposób nie wpływa okoliczność, że wykonujący transport morski rozpatrywany statek, na którym zatrudnieni są pracownicy, na których rzecz prowadzono wspomniane działania, pływa pod banderą państwa trzeciego, ani okoliczność, że członkowie załogi statku są, jak w tym wypadku, obywatelami państw trzecich.

43 Aby art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 4055/86 znajdował zastosowanie, wystarczy bowiem, by podmiot świadczący usługi transportu morskiego był obywatelem państwa będącego stroną porozumienia EOG z siedzibą w państwie będącym stroną porozumienia EOG innym niż państwo usługobiorcy.

44 W świetle powyższego na postawione pytanie trzeba odpowiedzieć, iż wykładni art. 1 rozporządzenia nr 4055/86 należy dokonywać w ten sposób, że spółka z siedzibą w państwie będącym stroną porozumienia EOG, która jest właścicielem pływającego pod banderą państwa trzeciego statku, za którego pośrednictwem świadczone są usługi transportu morskiego z państwa lub do państwa będącego stroną tego porozumienia, może powoływać się na swobodę świadczenia usług, pod warunkiem że z uwagi na użytkowanie tego statku spółkę tę można uznać za podmiot świadczący wspomniane usługi i że odbiorcy tych usług mają siedzibę w państwach będących stronami tego porozumienia innych niż państwo, w którym siedzibę ma omawiana spółka.

W przedmiocie kosztów

45 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (wielka izba) orzeka, co następuje:

Wykładni art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosującego zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi należy dokonywać w ten sposób, że spółka z siedzibą w państwie będącym stroną Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 2 maja 1992 r., która jest właścicielem pływającego pod banderą państwa trzeciego statku, za którego pośrednictwem świadczone są usługi transportu morskiego z państwa lub do państwa będącego stroną tego porozumienia, może powoływać się na swobodę świadczenia usług, pod warunkiem że z uwagi na użytkowanie tego statku spółkę tę można uznać za podmiot świadczący wspomniane usługi i że odbiorcy tych usług mają siedzibę w państwach będących stronami tego porozumienia innych niż państwo, w którym siedzibę ma omawiana spółka.

Podpisy