

Partes Motivación de la sentencia Parte dispositiva

Partes

En el asunto C-83/13,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Arbetsdomstolen (Suecia), mediante resolución de 14 de febrero de 2013, recibida en el Tribunal de Justicia el 19 de febrero de 2013, en los procedimientos entre:

Fonnskip A/S

y

Svenska Transportarbetareförbundet ,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO) ,

y

Svenska Transportarbetareförbundet

y

Fonnskip A/S ,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. V. Skouris, Presidente, el Sr. K. Lenaerts, Vicepresidente, los Sres. A. Tizzano, M. Ilešič (Ponente), T. von Danwitz, C.G. Fernlund y J.L. da Cruz Vilaça, Presidentes de Sala, y los Sres. J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh y A. Arabadjiev, la Sra. A. Prechal y el Sr. E. Jarašiusas, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Mengozzi;

Secretario: Sra. C. Strömholm, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 28 de enero de 2014;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de Fonnskip A/S, por el Sr. L. Boman, advokat;

– en nombre del Svenska Transportarbetareförbundet y del Facket för Service och Kommunikation (SEKO), por la Sra. I. Otken Eriksson, advokat;

– en nombre del Gobierno sueco, por las Sras. A. Falk y U. Persson, en calidad de agentes;

– en nombre del Gobierno helénico, por las Sras. S. Chala y E.-M. Mamouna, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. J. Enegren y por las Sras. L. Nicolae y H. Tserepa-Lacombe, en calidad de agentes;

– en nombre del Órgano de Vigilancia de la AELC, por el Sr. X. Lewis y la Sra. M. Moustakali, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 1 de abril de 2014;

dicta la siguiente

Sentencia

Motivación de la sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DO L 378, p. 1; corrección de errores en DO 1987, L 30, p. 87, y DO 1988, L 117, p. 33).

2. Esta petición fue planteada en el marco de un litigio entre, por una parte, Fonnskip A/S (en lo sucesivo, «Fonnskip»), una sociedad noruega, y el Svenska Transportarbetareförbundet (Sindicato sueco de Trabajadores del Transporte; en lo sucesivo, «ST») y el Facket för Service och Kommunikation (Sindicato de Servicios y Comunicación; en lo sucesivo, «SEKO»), que son dos sindicatos suecos, y, por otra parte, entre el ST y Fonnskip, en relación con medidas de conflicto colectivo que presuntamente perturbaron la prestación de servicios efectuada por un buque propiedad de Fonnskip que enarbolaba pabellón panameño.

Marco jurídico

Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo

3. El artículo 7 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de 2 de mayo de 1992 (DO 1994, L 1, p. 3; en lo sucesivo, «Acuerdo EEE»), establece lo siguiente:

«Los actos a los que se hace referencia o incluidos en los Anexos del presente Acuerdo [...] serán vinculantes para las Partes Contratantes y formarán parte o se incorporarán a su ordenamiento jurídico interno como sigue:

a) los actos correspondientes a los reglamentos CEE se incorporarán íntegramente en el ordenamiento jurídico interno de las Partes Contratantes;

[...]»

4. El artículo 47 del Acuerdo EEE dispone:

«1. Los artículos 48 a 52 se aplicarán al transporte por ferrocarril, carretera o vías navegables.

2. En el Anexo XIII figuran disposiciones específicas sobre todos los tipos de transporte.»

5. El anexo XIII del Acuerdo EEE incluye, en su sección V, titulada «Transporte marítimo», el Reglamento n° 4055/86.

Reglamento n° 4055/86

6. Los considerandos séptimo a noveno del Reglamento n° 4055/86 enuncian que «[...] los transportistas de líneas regulares que no forman parte de la conferencia no deberían ser impedidos de operar en tanto en cuanto respeten el principio de competencia leal [...]», «[...] los Estados miembros afirman su interés por una situación de libre competencia, que constituye una de las características esenciales del tráfico a granel [...]», y «[...] los armadores de la Comunidad han de enfrentarse a restricciones cada vez más severas impuestas por terceros países [...]».

7. Según el duodécimo considerando de dicho Reglamento, «la estructura del sector de los transportes marítimos en la Comunidad es tal que es adecuado que las disposiciones del presente Reglamento se apliquen también a los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Comunidad o a las compañías de transporte marítimo establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de los Estados miembros, si sus barcos están registrados en un Estado miembro de acuerdo con su legislación».

8. El artículo 1 del mismo Reglamento dispone en sus apartados 1 a 3:

«1. La libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros se aplicará a los nacionales de los Estados miembros que estén establecidos en un Estado miembro distinto del Estado al que pertenezca la persona a la que van dirigidos dichos servicios.

2. Asimismo, las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán a los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Comunidad y a las compañías navieras establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén registrados en ese Estado miembro con arreglo a su legislación.

3. Las disposiciones de los artículos 55 a 58 [...] del Tratado [CEE] [que fueron sustituidos, respectivamente, por el artículo 55 del Tratado CE, a su vez sustituido por el artículo 45 CE, por los artículos 56 y 57 del Tratado CE, a su vez sustituidos, tras su modificación, por los artículos 46 CE y 47 CE, y por el artículo 58 del Tratado CE, a su vez sustituido por el artículo 48 CE] se aplicarán a las materias contempladas en el presente Reglamento.»

Derecho sueco

9. La Constitución sueca garantiza el derecho a adoptar medidas de conflicto colectivo dentro de los límites previstos por la Ley.

10. La Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [Ley (1976:580) relativa a la participación de los trabajadores en las decisiones empresariales], de 10 de junio de 1976, establece las normas aplicables en materia de derechos de asociación y negociación, convenios colectivos, mediación en los conflictos colectivos laborales y obligación de paz social, y contiene disposiciones que limitan el derecho a adoptar medidas de conflicto colectivo.

Litigio principal y cuestión prejudicial

11. Fonnship es una sociedad noruega que tiene su domicilio social en Fønnes (Noruega). Durante el

período pertinente a efectos de los litigios principales, es decir, entre 2001 y 2003, Fonnship era propietaria del buque M/S Sava Star (en lo sucesivo, « Sava Star »).

12. Este buque es un buque granelero que, durante dicho período, realizaba fundamentalmente trayectos entre Estados partes del Acuerdo EEE. Estaba inscrito en el Registro de Buques de Panamá y enarbolaba por tanto pabellón panameño. Su tripulación estaba compuesta por cuatro oficiales polacos y dos marineros rusos. Fonnship era el empresario que había contratado a la tripulación.

13. Según Fonnship, los salarios de los miembros de la tripulación estaban regulados por un convenio colectivo celebrado entre ella y un sindicato ruso denominado, en su traducción inglesa, «Murmansk Area Committee of Seamen's Union». Dichos salarios, que ascendían aproximadamente a 550 dólares estadounidenses (USD) al mes para los marineros, eran equivalentes, si no superiores, según Fonnship, a los recomendados por la International Transport Workers' Federation (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte).

14. Sin embargo, el 26 de octubre de 2001, cuando dicho buque se encontraba atracado a muelle en el puerto de Holmsund (Suecia), el ST, considerando que los salarios de la tripulación del Sava Star no eran justos, exigió a Fonnship que se adhiriera a un convenio colectivo aprobado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (convenio denominado «Special Agreement»). A raíz de la negativa de Fonnship, se adoptaron medidas de conflicto colectivo consistentes, en particular, en obstaculizar la descarga y la carga de dicho buque.

15. El 29 de octubre de 2001, Fonnship y el ST firmaron un convenio colectivo en forma de «Special Agreement» (en lo sucesivo, «Convenio de 2001»). Fonnship abonó 1 794 USD al ST, conforme a una disposición de dicho convenio relativa a las cuotas de adhesión y a las aportaciones a un fondo de solidaridad. El capitán del Sava Star redactó una nota de protesta y los miembros de la tripulación firmaron un documento en el que se indicaba que no estaban de acuerdo con las medidas adoptadas por el ST. A continuación el buque pudo abandonar el puerto de Holmsund.

16. El 29 de enero de 2002, Fonnship presentó una demanda ante el Arbetsdomstolen [Tribunal de Trabajo] contra el ST, solicitando que se condenara a éste, por una parte, a reembolsarle 1 794 USD, y, por otra parte, a pagarle una indemnización de aproximadamente 10 000 USD por los daños económicos que afirmaba haber sufrido como consecuencia de las medidas de conflicto colectivo antes mencionadas.

17. El 8 de marzo de 2002, el ST presentó una demanda ante el Arbetsdomstolen contra Fonnship, solicitando que se condenara a esta sociedad a pagarle una indemnización de 10 000 USD por incumplimiento del Convenio de 2001. Según el ST, el 5 de marzo de 2002, cuando el buque se encontraba en el puerto de Reikiavik (Islandia), Fonnship se había negado, infringiendo el Convenio de 2001, a que un representante de un sindicato accediera a determinados documentos y tomara contacto con la tripulación.

18. El 18 de febrero de 2003, el Sava Star se encontraba atracado a muelle en el puerto de Köping (Suecia). En esta fecha ya había expirado el Convenio de 2001. El SEKO exigió a Fonnship, como había hecho el ST en 2001, que firmara un «Special Agreement». Tras la adopción de medidas de conflicto colectivo, se firmó este convenio colectivo el 19 de febrero de 2003 (en lo sucesivo, «Convenio de 2003»). Fonnship abonó al SEKO, con arreglo al Convenio de 2003, 1 794 USD en concepto de «gastos de gestión» y de aportaciones a un fondo de solidaridad. Los miembros de la tripulación firmaron un documento de protesta. A continuación el buque pudo abandonar dicho puerto.

19. El 11 de marzo de 2003, Fonnship presentó una demanda ante el Arbetsdomstolen contra el SEKO solicitando que se condenara a este sindicato, por una parte, a reembolsarle 1 794 USD, y, por otra parte, a pagarle una indemnización de 6 000 EUR por los daños económicos que afirmaba haber sufrido como consecuencia de las medidas de conflicto colectivo antes mencionadas.

20. El 17 de junio de 2003, el ST presentó una demanda ante el Arbetsdomstolen contra Fonnship solicitando que se condenara a esta sociedad a abonarle una indemnización de alrededor de 256 000 USD, debido a que Fonnship no había pagado, durante el período de vigencia del Convenio de 2001, los salarios previstos por éste. Esta cantidad corresponde a la diferencia entre los salarios abonados por Fonnship a la tripulación y los previstos por dicho Convenio.

21. En el marco de los cuatro asuntos pendientes ante el Arbetsdomstolen, Fonnship alega que no estaba vinculada por los Convenios de 2001 y 2003, y que son el ST y el SEKO quienes están obligados a indemnizarla, y no a la inversa. A este respecto, aduce, por una parte, la nulidad de esos dos convenios, basándose en la ausencia de consentimiento y en la existencia de cláusulas abusivas, y, por otra parte, la ilicitud de las medidas de conflicto colectivo que provocaron la firma de dichos convenios.

22. El Arbetsdomstolen considera que la cuestión de la licitud de estas medidas de conflicto colectivo es

decisiva para la resolución de los litigios principales y que, para resolver esta cuestión, deberá apreciar si el Derecho sueco en materia de medidas de conflicto colectivo es compatible con las normas del Derecho de la Unión relativas a la libre prestación de servicios. No obstante, como las partes discrepan acerca de si dichas normas pueden ser pertinentes en una situación como la controvertida en los litigios principales, en la que el buque de que se trata enarbola pabellón panameño, es necesario, según el Arbetsdomstolen, examinar previamente la cuestión de la aplicabilidad del Derecho de la Unión.

23. En estas circunstancias, el Arbetsdomstolen decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Es aplicable la normativa del Acuerdo EEE en materia de libre prestación de servicios, a saber, servicios de transporte marítimo —que tiene su correspondencia en el Tratado CE—, a una sociedad con domicilio social en un Estado de la AELC [Asociación Europea de Libre Comercio], por lo que se refiere a la actividad de dicha sociedad consistente en prestar servicios de transporte hacia un Estado miembro de la [Comunidad Europea] o hacia un Estado de la AELC por medio de un buque registrado —abanderado— en un tercer Estado fuera del ámbito de la [Comunidad Europea] y/o del EEE?»

Sobre la cuestión prejudicial

24. Las disposiciones del Reglamento nº 4055/86 forman parte del ordenamiento jurídico de todos los Estados parte del Acuerdo EEE con arreglo al artículo 7, letra a), de este Acuerdo y a su anexo XIII. Dicho Reglamento y dichas disposiciones del Acuerdo EEE incluyen normas relativas a la aplicabilidad de la libre prestación de servicios al sector de los transportes marítimos entre los Estados parte del Acuerdo EEE y entre éstos y los países terceros [véanse, en ese sentido, las sentencias Corsica Ferries (France), C-49/89, EU:C:1989:649, apartado 13; Comisión/Italia, C-295/00, EU:C:2002:100, apartado 9, y Sea-Land Service y Nedlloyd Lijnen, C-430/99 y C-431/99, EU:C:2002:364, apartado 30].

25. El artículo 1, apartados 1 y 2, del citado Reglamento determina quiénes son los operadores a los que se aplica la libre prestación de servicios.

26. Por tanto, mediante su cuestión prejudicial, el tribunal remitente solicita, en esencia, que se dilucide si el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86 debe interpretarse en el sentido de que una sociedad establecida en un Estado parte del Acuerdo EEE y propietaria de un buque que enarbola el pabellón de un país tercero, por medio del cual se prestan servicios de transporte marítimo desde un Estado parte del Acuerdo EEE o hacia éste, puede invocar la libre prestación de servicios para el ejercicio de dicha actividad económica.

27. Fonnship, el Gobierno helénico y la Comisión Europea estiman que debe responderse de modo afirmativo a dicha cuestión. El Órgano de Vigilancia de la AELC se adhiere a esta posición, si bien señala que debe comprobarse que la sociedad que invoca la libre prestación de servicios, en este caso Fonnship, sea efectivamente la prestadora de los servicios de que se trata.

28. Según el ST y el SEKO, debe responderse negativamente a la cuestión planteada. En su opinión, cuando un buque enarbola el pabellón de un país tercero, las condiciones de trabajo de la tripulación de ese buque y las medidas de conflicto colectivo destinadas a mejorar dichas condiciones de trabajo no tienen ningún punto de conexión con el Derecho de la Unión y no pueden, por tanto, ser examinadas con arreglo a este Derecho.

29. El ST y el SEKO niegan, además, que pueda considerarse que Fonnship sea un prestador de servicios de transporte marítimo establecido en el EEE. Afirman disponer de información según la cual Fonnship había cedido, en esencia, la explotación del Sava Star a otra sociedad que, si bien era una sociedad noruega, estaba controlada por una sociedad establecida en Panamá.

30. En opinión del Gobierno sueco, el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86 debe interpretarse con prudencia en relación con las sociedades establecidas en el EEE que recurren a pabellones de países terceros para eludir las condiciones de trabajo habituales en el EEE.

31. Cuando los miembros de la tripulación del buque de que se trate sean nacionales de países terceros, esta circunstancia también podría, según el Gobierno sueco, excluir la aplicabilidad del Reglamento nº 4055/86 a los transportes efectuados con ese buque.

32. En primer lugar, procede indicar que del tenor y la estructura del artículo 1 del Reglamento nº 4055/86 se deriva que, al definir el ámbito de aplicación personal de la libre prestación de servicios en el sector de los transportes marítimos desde o hacia Estados parte del Acuerdo EEE, este artículo identifica dos categorías de personas que pueden invocar, si se cumplen determinados requisitos, la libre prestación de servicios: por un lado, los nacionales de un Estado parte del Acuerdo EEE establecidos en el EEE, y, por otro lado, los nacionales de un Estado parte del Acuerdo EEE establecidos en un país

tercero y las compañías navieras establecidas en un país tercero y controladas por nacionales de un Estado parte del Acuerdo EEE.

33. Además, se desprende de los considerandos séptimo a noveno y duodécimo del Reglamento n° 4055/86 y de los trabajos preparatorios de éste, tal como se han expuesto en las observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia, que, al incluir en el mencionado ámbito de aplicación personal a los nacionales de un Estado miembro establecidos en un país tercero o que controlan en él a una compañía naviera, el legislador de la Unión ha querido garantizar que una parte importante de la flota comercial controlada por nacionales de Estados miembros disfrute de la liberalización del sector de los transportes marítimos establecida por ese Reglamento, de modo que los armadores de los Estados miembros puedan hacer frente más fácilmente a las restricciones impuestas por los países terceros.

34. Finalmente, dicho legislador ha establecido un requisito de conexión al disponer —mediante el empleo de las palabras «siempre que sus buques estén registrados en ese Estado [parte del Acuerdo EEE] con arreglo a su legislación» en el artículo 1, apartado 2, del Reglamento n° 4055/86— que los nacionales de un Estado parte del Acuerdo EEE que operen desde un establecimiento situado en un país tercero estarán excluidos de la libre prestación de servicios si sus buques no enarbolan el pabellón de dicho Estado.

35. La falta de un requisito similar en el apartado 1 del mismo artículo en relación con los nacionales de un Estado parte del Acuerdo EEE que operen desde un establecimiento situado en el EEE demuestra que el legislador estimó que dicha categoría de personas presenta por sí misma una conexión lo suficientemente estrecha con el Derecho del EEE para estar incluida en el ámbito de aplicación personal de dicho Reglamento, y ello con independencia del pabellón de sus buques (véase, en ese sentido, la sentencia *Corsica Ferries*, C-18/93, EU:C:1994:195, apartado 29).

36. Habida cuenta de esta distinción, en los casos en los que un nacional de un Estado parte del Acuerdo EEE establecido en el EEE o una sociedad establecida en el EEE invocan el artículo 1, apartado 1, del Reglamento n° 4055/86 en el marco de un litigio sobre la cuestión de si están comprendidos dentro de la libre prestación de servicios los servicios de transporte marítimo efectuados mediante un buque que enarbola el pabellón de un país tercero, es necesario comprobar si puede considerarse que dicho nacional o dicha sociedad son los prestadores de tales servicios.

37. En efecto, no pueden darse situaciones en las que una compañía naviera establecida en un país tercero y que presta servicios de transporte marítimo desde o hacia Estados parte del Acuerdo EEE mediante buques que enarbolan el pabellón de un país tercero disfrute de la libre prestación de servicios, a pesar de no cumplir el requisito de conexión establecido en el artículo 1, apartado 2, del Reglamento n° 4055/86, haciendo que reclame este derecho una sociedad establecida en el EEE y controlada por ella, so pretexto de que dicha sociedad es la prestadora de los servicios controvertidos, mientras que, en realidad, es la mencionada compañía la que los presta.

38. Como indicó el Abogado General en los puntos 44 a 50 de sus conclusiones, para que una sociedad pueda ser calificada de prestadora de servicios de transporte marítimo, es necesario que explote el buque mediante el cual se realiza el transporte.

39. En el presente asunto, Fonnship sostiene, en respuesta a las alegaciones del ST y del SEKO mencionadas en el apartado 29 de la presente sentencia, que era ella la que explotaba el *Sava Star* durante el período pertinente. Corresponde exclusivamente al tribunal remitente apreciar la veracidad de esta afirmación.

40. Si resulta de esa apreciación que Fonnship debe ser calificada de prestadora de los servicios de transporte marítimo controvertidos en los litigios principales, y puesto que no se discute que los destinatarios de dichos servicios estaban establecidos, en el presente caso, en un Estado parte del Acuerdo EEE distinto de Noruega, el tribunal remitente tendrá que concluir que, a efectos de la resolución de esos litigios, dicha sociedad está comprendida en el ámbito de aplicación personal del Reglamento n° 4055/86 con arreglo al artículo 1, apartado 1, de éste.

41. En ese caso, cualquier restricción que, sin justificación objetiva, haya podido prohibir, obstaculizar o restar interés a la prestación de dichos servicios debe ser declarada incompatible con el Derecho de la Unión. En efecto, cuando es aplicable, el Reglamento n° 4055/86 transpone, en esencia, las normas del Tratado relativas a la libre prestación de servicios y la jurisprudencia sobre esta materia (sentencias *Comisión/Francia*, C-381/93, EU:C:1994:370, apartados 13 y 16; *Comisión/Italia*, EU:C:2002:100, apartados 9 y 10; *Sea-Land Service y Nedlloyd Lijnen*, EU:C:2002:364, apartados 31 y 32; *Geha Naftiliaki* y otros, C-435/00, EU:C:2002:661, apartados 20 y 21, y *Comisión/España*, C-18/09, EU:C:2010:58, apartado 12). Esta jurisprudencia incluye la establecida por la sentencia *Laval un Partneri*

(C-341/05, EU:C:2007:809) sobre la compatibilidad de las medidas de conflicto colectivo con la libre prestación de servicios.

42. La aplicación del Reglamento nº 4055/86 no se ve afectada en absoluto por el hecho de que el buque que efectúe los transportes marítimos de que se trate y en el que estén empleados los trabajadores en favor de los cuales se lleven a cabo las mencionadas medidas enarbola el pabellón de un país tercero ni por el hecho de que los miembros de la tripulación del buque sean, como en el presente asunto, nacionales de países terceros.

43. En efecto, para que el artículo 1, apartado 1, del Reglamento nº 4055/86 sea aplicable, basta con que el prestador del servicio de transporte marítimo sea un nacional de un Estado parte del Acuerdo EEE establecido en un Estado parte de dicho Acuerdo distinto del Estado del destinatario de ese servicio.

44. Habida cuenta de las consideraciones que preceden, ha de responderse a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86 debe interpretarse en el sentido de que una sociedad establecida en un Estado parte del Acuerdo EEE y propietaria de un buque que enarbola el pabellón de un país tercero, por medio del cual se prestan servicios de transporte marítimo desde o hacia un Estado parte de dicho Acuerdo, puede invocar la libre prestación de servicios, siempre que dicha sociedad pueda calificarse de prestadora de dichos servicios, por ser quien explota el buque, y que los destinatarios de esos servicios estén establecidos en Estados parte de dicho Acuerdo distintos de aquel en el que esté establecida esa sociedad.

Costas

45. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados al presentar observaciones ante el Tribunal de Justicia, distintos de aquellos en que hayan incurrido dichas partes, no pueden ser objeto de reembolso.

Parte dispositiva

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

El artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, debe interpretarse en el sentido de que una sociedad establecida en un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de 2 de mayo de 1992, y propietaria de un buque que enarbola el pabellón de un país tercero, por medio del cual se prestan servicios de transporte marítimo desde o hacia un Estado parte de dicho Acuerdo, puede invocar la libre prestación de servicios, siempre que dicha sociedad pueda calificarse de prestadora de dichos servicios, por ser quien explota el buque, y que los destinatarios de esos servicios estén establecidos en Estados parte de dicho Acuerdo distintos de aquel en el que esté establecida esa sociedad.