



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 94/14

Luksemburg, 8 lipca 2014 r.

Wyrok w sprawie C-83/13
Fonship A/S / Svenska Transportarbetareförbundet i in.

Spółka z siedzibą w państwie EOG, która jest właścicielem statku pływającego pod banderą państwa trzeciego, może powoływać się na swobodę świadczenia usług, jeśli świadczy usługi transportu morskiego z państwa lub do państwa EOG

Spółka ta musi móc być uznana za podmiot świadczący usługi, a odbiorcy tych usług powinni mieć siedzibę w państwach EOG innych niż państwo, w którym siedzibę ma omawiana spółka

Prawo Unii stanowi, że swoboda świadczenia usług w zakresie transportu morskiego między państwami członkowskimi oraz między państwami członkowskimi a państwami trzecimi znajduje zastosowanie w odniesieniu do obywateli państw członkowskich mających siedzibę w państwie członkowskim innym niż państwo usługobiorcy. Znajduje ono zastosowanie także w odniesieniu do obywateli państw członkowskich mających siedzibę poza terytorium Unii, jak również do armatorów mających siedzibę poza terytorium Unii, nad którymi kontrolę wykonują obywatele państwa członkowskiego, pod warunkiem że statki zostały zarejestrowane w tym państwie członkowskim, zgodnie z jego przepisami prawa¹.

Fonship jest spółką prawa norweskiego. W okresie od 2001 r. do 2003 r. była ona właścicielem statku pływającego pod banderą panamską, M/S Sava Star. Statek ten wykonywał głównie rejsy między państwami będącymi stronami porozumienia EOG. W skład jego załogi wchodził obywatele polscy i rosyjscy. Fonship była pracodawcą tej załogi.

Zdaniem Fonship, wynagrodzenia członków załogi podlegały regulacjom porozumienia zbiorowego, zawartego między tą spółką a rosyjskim związkiem zawodowym. Gdy w dniu 26 października 2001 r. statek znajdował się w porcie w Holmsundzie (Szwecja), szwedzki związek zawodowy – uznając, że wynagrodzenia załogi Sava Star nie są sprawiedliwe – zażądał, by Fonship zawarła porozumienie zbiorowe zatwierdzone przez International Transport Workers' Federation. Ponieważ Fonship odmówiła spełnienia tego żądania, podjęte zostały działania zbiorowe, mające między innymi na celu utrudnienia w załadunku i rozładunku statku. W dniu 29 października 2001 r., pomimo protestów ze strony członków załogi, pomiędzy Fonship a szwedzkim związkiem zawodowym zostało podpisane porozumienie zbiorowe. Statek mógł następnie opuścić port w Holmsundzie.

W dniu 18 lutego 2003 r. Sava Star znalazł się w porcie w Köping (Szwecja). Porozumienie z 2001 r. już wówczas wygasło. Po podjęciu działań zbiorowych przez inny szwedzki związek zawodowy zawarte zostało, pomimo protestów ze strony członków załogi, nowe porozumienie zbiorowe. Następnie statek mógł opuścić port.

Fonship wniosła do Arbetsdomstolen (sądu pracy, Szwecja) powództwo przeciwko tym związkom zawodowym o zasądzenie od nich na rzecz spółki odszkodowania za straty poniesione wskutek zakłócania świadczenia przez tę spółkę usług w związku z działaniami obu związków zawodowych. Jeden ze związków zawodowych wniósł do Arbetsdomstolen powództwo przeciwko Fonship o zasądzenie od tej spółki odszkodowania z tytułu naruszenia postanowień porozumienia z 2001 r.

¹ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 378, s. 1).

W tych okolicznościach Arbetsdomstolen zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości z wnioskiem o ustalenie, czy wykładni prawa Unii należy dokonywać w ten sposób, że spółka z siedzibą w państwie będącym stroną porozumienia EOG, która jest właścicielem statku pływającego pod banderą państwa trzeciego, może powoływać się na swobodę świadczenia usług w sytuacji, gdy świadczy usługi transportu morskiego z państwa lub do państwa będącego stroną porozumienia EOG.

Trybunał zauważył przede wszystkim, że definiując zakres podmiotowy stosowania swobodnego świadczenia usług w sektorze transportu morskiego z państw lub do państw będących stronami porozumienia EOG, prawo Unii identyfikuje dwie kategorie osób, które korzystają z tej swobody świadczenia usług: po pierwsze, obywateli państwa będącego stroną porozumienia EOG prowadzących działalność 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.

Poprzez włączenie do zakresu podmiotowego stosowania prawa Unii 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 liberalizacją sektora transportu morskiego w taki sposób, by armatorzy państw członkowskich mogli lepiej stawiać czoła między innymi ograniczeniom nałożonym przez państwa trzecie.

Prawodawca sformułował wymóg powiązania, stanowiąc, że statki muszą być zarejestrowane w państwie będącym stroną porozumienia EOG, tak by obywatele takiego państwa, którzy prowadzą działalność z siedziby położonej w państwie trzecim, nie mogli korzystać ze swobodnego świadczenia usług, jeśli ich statki nie pływają pod banderą tego państwa. Brak 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 ściśle powiązanie z prawem EOG, by mieścić się w zakresie podmiotowym stosowania przepisów prawa Unii, bez względu na banderę, pod jaką pływają ich statki.

Trybunał podkreślił, że mając na uwadze to rozróżnienie, należy ustalić, czy dana osoba lub spółka może zostać uznana za podmiot świadczący te usługi. Jest tak w przypadku, gdy użytkuje ona statek, za którego pośrednictwem odbywa się transport. W zakresie oceny prawdziwości tego twierdzenia wyłącznie właściwy jest sąd odsyłający.

Zakładając, że Fonnship powinna zostać uznana za podmiot świadczący usługi transportu morskiego i że w tym zakresie bezsporne jest, iż odbiorcy tych usług mieli w tym przypadku siedziby w państwach będących stronami porozumienia EOG innych niż Norwegia, to sąd odsyłający będzie musiał orzec, że spółka ta mieści się w zakresie podmiotowym stosowania prawa Unii. W tym przypadku **każde ograniczenie, które bez obiektywnego uzasadnienia mogło uniemożliwić, utrudniać czy czynić mniej atrakcyjnym świadczenie usług, należy uznać za niezgodne z prawem Unii.**

Na stosowanie prawa Unii w żaden sposób nie wpływa okoliczność, że statek wykonujący transport morski, na którym zatrudnieni są pracownicy, na których rzecz prowadzono wspomniane działania, pływa pod banderą państwa trzeciego, ani okoliczność, że członkowie załogi statku są obywatelami państw trzecich.

Trybunał wywiódł z tego, że **spółka z siedzibą w państwie EOG, która jest właścicielem statku pływającego pod banderą państwa trzeciego, może powoływać się na swobodę świadczenia usług w sytuacji, gdy świadczy usługi transportu morskiego z państwa lub do państwa EOG, pod warunkiem że z uwagi na użytkowanie tego statku spółkę tę można uznać za podmiot świadczący usługi i że odbiorcy tych usług mają siedzibę w państwach EOG innych niż państwo, w którym siedzibę ma omawiana spółka.**

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) wyroku znajduje się na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793