



**Ett bolag som är etablerat i en EES-stat och äger ett fartyg som är flaggat i ett tredjeland kan åberopa friheten att tillhandahålla tjänster när det tillhandahåller sjötransporttjänster från eller till en EES-stat**

*Det krävs att bolaget kan anses som tillhandahållare av tjänster och att mottagarna av tjänsterna är etablerade i andra EES-stater än den där bolaget är etablerat*

Enligt de unionsrättsliga bestämmelserna gäller friheten att utföra sjötransporter mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredjeland för EU-medborgare med hemvist i en annan medlemsstat än den där den person för vilken sjötransporten utförs har hemvist. Denna frihet gäller även för EU-medborgare som är etablerade utanför unionen, samt rederier som är etablerade utanför unionen och kontrollerade av EU-medborgare, under förutsättning att deras fartyg är registrerade i den medlemsstat dessa är medborgare i enligt den medlemsstatens lagstiftning.<sup>1</sup>

Fonnsnip är ett norskt bolag, som under åren 2001–2003 ägde fartyget M/S Sava Star som var flaggat i Panama. Fartyget användes främst på sträckor mellan olika EES-stater. Besättningen bestod av polska och ryska medborgare. Fonnsnip var arbetsgivare för besättningen.

Enligt Fonnsnip reglerades besättningens löner i ett kollektivavtal som hade ingåtts mellan Fonnsnip och en rysk arbetstagarorganisation. Den 26 oktober 2001, när fartyget låg i hamn i Holmsund (Sverige), krävde ett svenskt fackförbund, som ansåg att den lön som betalades ut till besättningen på Sava Star var oskälig, att Fonnsnip skulle ingå ett av International Transport Workers' Federation godkänt kollektivavtal. Sedan Fonnsnip avvisat denna begäran vidtogs fackliga stridsåtgärder för att bland annat förhindra lastning och lossning av fartyget. Den 29 oktober 2001 undertecknades ett kollektivavtal mellan Fonnsnip och det svenska fackförbundet, trots protester från besättningsmedlemmarna. Fartyget lämnade därefter hamnen i Holmsund.

Den 18 februari 2003 låg Sava Star i Köpings hamn (Sverige). Kollektivavtalet från år 2001 hade då upphört att gälla. Efter att ett annat svenskt fackförbund hade vidtagit fackliga stridsåtgärder tecknades ett nytt kollektivavtal, trots protester från besättningsmedlemmarna. Fartyget lämnade därefter hamnen.

Fonnsnip väckte talan mot fackförbunden vid Arbetsdomstolen och yrkade att dessa skulle förpliktas att betala ekonomiskt skadestånd till bolaget för den skada som bolaget åsamkats genom störningarna i dess tillhandahållande av tjänster till följd av de ovannämnda stridsåtgärderna. Ett av fackförbunden väckte talan mot Fonnsnip vid Arbetsdomstolen och yrkade att bolaget skulle förpliktas att betala skadestånd för brott mot 2001 års kollektivavtal.

Arbetsdomstolen frågade mot denna bakgrund Europeiska unionens domstol huruvida de unionsrättsliga bestämmelserna ska tolkas så, att ett bolag som är etablerat i en EES-stat och äger ett fartyg som är flaggat i ett tredjeland kan åberopa friheten att tillhandahålla tjänster, när det tillhandahåller sjötransporttjänster från eller till en EES-stat.

<sup>1</sup> Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, s. 1, med rättelse i EGT L 93, 1987, s. 17; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 145).

Domstolen konstaterar först och främst att de unionsrättsliga bestämmelserna, vid fastställandet av den personkrets som omfattas av tillämpningsområdet för friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster från eller till en EES-stat, skiljer mellan två personkategorier som omfattas av friheten att tillhandahålla tjänster. Det rör sig dels om EES-medborgare som är etablerade inom EES, dels om EES-medborgare som är etablerade i ett tredjeland samt rederier som är etablerade i ett tredjeland och som kontrolleras av EES-medborgare.

Unionslagstiftarens avsikt med att låta EU-medborgare, som är etablerade i ett tredjeland eller som kontrollerar ett rederi i ett sådant land, ingå i den ovannämnda personkretsen var att se till att en betydande del av den handelsflotta som innehas av EU-medborgare omfattas av den genom förordningen införda liberaliseringen av sjötransportsektorn, så att medlemsstaternas redare står bättre rustade inför bland annat inskränkningar som har införts av tredjeland.

Den av lagstiftaren införda regeln om att fartyg ska vara registrerade i en EES-stat utgör ett anknytningskrav som medför att EES-medborgare som bedriver verksamhet från ett verksamhetsställe i ett tredjeland inte omfattas av friheten att tillhandahålla tjänster om deras fartyg inte är flaggade i den aktuella EES-staten. Det faktum att något liknande krav inte uppställs för EES-medborgare som bedriver verksamhet från ett verksamhetsställe inom EES visar att lagstiftaren har ansett att denna personkategori i sig har en tillräckligt nära anknytning till EES-rätten för att ingå i den personkrets på vilken unionslagstiftningen är tillämplig, och detta oberoende av under vilken flagg deras fartyg framförs.

Domstolen betonar att det, mot bakgrund av denna distinktion, ska kontrolleras att personen eller bolaget i fråga kan betraktas som tillhandahållaren av tjänsterna. Detta är fallet om det fartyg med hjälp av vilket transporten utförs används av personen eller bolaget. Endast den hänskjutande domstolen är behörig att pröva sanningshalten i detta påstående.

Om Fonnship kan anses som tillhandahållare av transporttjänster, innebär det, eftersom det är ostridigt att mottagarna av dessa tjänster i det aktuella fallet var etablerade i en annan EES-stat än Norge, att den hänskjutande domstolen ska utgå från att bolaget ingår i den personkrets på vilken de unionsrättsliga bestämmelserna är tillämpliga. I så fall **ska samtliga inskränkningar som, utan saklig grund, har gjort att tillhandahållandet av tjänsterna har förbjudits, försvårats eller gjorts mindre attraktivt förklaras strida mot unionsrätten.**

Tillämpningen av de unionsrättsliga bestämmelserna påverkas inte på något sätt av den omständigheten att det fartyg som ska utföra sjötransporten, och ombord på vilket de arbetstagare till förmån för vilka de fackliga stridsåtgärderna har vidtagits är anställda, är flaggat i ett tredjeland. Det saknar likaså betydelse för tillämpningen av de unionsrättsliga bestämmelserna att fartygets besättningsmedlemmar är tredjelandsmedborgare.

Domstolen slår därför fast **att ett bolag som är etablerat i en EES-stat, och äger ett fartyg som är flaggat i ett tredjeland, kan åberopa friheten att tillhandahålla tjänster när det tillhandahåller sjötransporttjänster från eller till en EES-stat, under förutsättning att bolaget kan anses som tillhandahållare av tjänster på grund av användningen av fartyget och att mottagarna av tjänsterna är etablerade i andra EES-stater än den där bolaget är etablerat.**

---

**PÅPEKANDE:** Begäran om förhandsavgörande gör det möjligt för domstolarna i medlemsstaterna att, i ett mål som pågår vid dem, vända sig till EU-domstolen med frågor om tolkningen av unionsrätten eller om giltigheten av en unionsrättsakt. Domstolen avgör inte målet vid den nationella domstolen. Det är den nationella domstolen som ska avgöra målet i enlighet med EU-domstolens avgörande. Detta avgörande är på samma sätt bindande för de övriga nationella domstolar där en liknande fråga uppkommer.

---

*Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för domstolen.*

*Domen i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.*

*Kontaktperson för press: Gitte Stadler 📞 +352 4303 3127*