Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção)

8 de julho de 2014*

«Transportes marítimos — Livre prestação de serviços — Regulamento (CEE) n.º 4055/86 — Aplicabilidade aos transportes efetuados de ou para Estados partes no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (EEE) em navios que arvoram pavilhão de um país terceiro — Ações sindicais levadas a cabo em portos desse Estado a favor de nacionais de países terceiros que trabalham nesses navios — Irrelevância da nacionalidade desses trabalhadores e desses navios na aplicabilidade do direito da União»

No processo C-83/13,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Arbetsdomstolen (Suécia), por decisão de 14 de fevereiro de 2013, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 19 de fevereiro de 2013, nos processos

Fonnship A/S

contra

Svenska Transportarbetareförbundet,

Facket för Service och Kommunikation (SEKO),

e

Svenska Transportarbetareförbundet

contra

Fonnship A/S,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção),

composto por: V. Skouris, presidente, K. Lenaerts, vice-presidente, A. Tizzano, M. Ilešič (relator), T. von Danwitz, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, presidentes de secção, J. Malenovský, E. Levits, A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev, A. Prechal e E. Jarašiūnas, juízes,

advogado-geral: P. Mengozzi,

secretário: C. Strömholm, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 28 de janeiro de 2014,

* Língua do processo: sueco.

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Fonnship A/S, por L. Boman, advokat,

— em representação da Svenska Transportarbetareförbundet e da Facket för Service och Kommunikation (SEKO), por I. Otken Eriksson, advokat,

— em representação do Governo sueco, por A. Falk e U. Persson, na qualidade de agentes,

— em representação do Governo helénico, por S. Chala e E.-M. Mamouna, na qualidade de agentes,

— em representação da Comissão Europeia, por J. Enegren, L. Nicolae e H. Tserepa-Lacombe, na qualidade de agentes,

— em representação do Órgão de Fiscalização da EFTA, por X. Lewis e M. Moustakali, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 1 de abril de 2014,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros (JO L 378, p. 1, e retificação no JO 1987, L 93, p. 17).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe, por um lado, a Fonnship A/S (a seguir «Fonnship»), uma sociedade de direito norueguês, à Svenska Transportarbetareförbundet (Federação sueca dos Trabalhadores de Transportes, a seguir «ST») e à Facket för Service och Kommunikation (sindicato dos serviços e comunicações, a seguir «SEKO»), que são dois sindicatos de direito sueco, e, por outro, o primeiro destes à Fonnship, a propósito de ações sindicais que alegadamente perturbaram a prestação dos serviços fornecidos por um navio pertencente a esta última e que arvora pavilhão panamiano.

Quadro jurídico

Acordo sobre o Espaço Económico Europeu

3 O artigo 7.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, de 2 de maio de 1992 (JO 1994, L 1, p. 3, a seguir «Acordo EEE»), enuncia:

«Os atos referidos ou previstos nos [a]nexos do presente Acordo […] vinculam as Partes Contratantes e integram a sua ordem jurídica interna, ou serão nela integrados, da seguinte forma:

a) Os atos correspondentes a regulamentos CEE integram, enquanto tal, a ordem jurídica interna das Partes Contratantes;

[…]»

4 O artigo 47.º do Acordo EEE dispõe:

«1. Os artigos 48.° a 52.° são aplicáveis ao transporte ferroviário, rodoviário e por via navegável.

2. As disposições específicas aplicáveis a todos os modos de transporte constam do [a]nexo XIII.»

5 O anexo XIII do Acordo EEE inclui, na sua secção V, intitulada «Transportes marítimos», o Regulamento n.º 4055/86.

Regulamento n.º 4055/86

6 Os sétimo a nono considerandos do Regulamento n.º 4055/86 enunciam que «[…] as companhias fora da conferência não devem ser impedidas de funcionar na medida em que respeitem o princípio da concorrência leal […]»; que «[…] os Estados-Membros afirmam o seu empenhamento numa situação de livre concorrência que constitua uma das características essenciais dos tráfegos de granéis […]»; e que «[…] os armadores da Comunidade devem enfrentar as restrições cada vez mais numerosas impostas pelos países terceiros […]».

7 Nos termos do décimo segundo considerando do referido regulamento, «[…]a estrutura do setor dos transportes marítimos da Comunidade é tal que se revela adequado que as disposições do presente regulamento se apliquem também aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos fora da Comunidade e às companhias marítimas estabelecidas fora da Comunidade e controladas por nacionais de um Estado-Membro, se os seus navios estiverem matriculados nesse Estado-Membro nos termos da respetiva legislação».

8 O artigo 1.º do mesmo regulamento dispõe nos seus n.os 1 a 3:

«1. A liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros será aplicável aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos num Estado-Membro que não seja o do destinatário dos serviços.

2. As disposições do presente regulamento aplicam-se igualmente aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos fora da Comunidade e às companhias marítimas estabelecidas fora da Comunidade e controladas por nacionais de um Estado-Membro, se os seus navios estiverem matriculados nesse Estado-Membro de acordo com a respetiva legislação.

3. As disposições dos artigos 55.° a 58.° […] do Tratado [CEE] [que passaram, respetivamente, a artigos 55.°do Tratado CE, atual artigo 45.º CE, artigos 56.° e 57.° do Tratado CE, após alterações, atuais artigos 46.° CE e 47.° CE, e artigo 58.º do Tratado CE, atual artigo 48.º CE] são aplicáveis aos casos abrangidos pelo presente regulamento.»

Direito sueco

9 A Constituição sueca garante o direito de levar a cabo ações sindicais, salvo disposição em contrário prevista na lei.

10 A Lei (1976:580) sobre a participação dos trabalhadores nas decisões negociadas [lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet], de 10 de junho de 1976, prevê as regras aplicáveis em matéria de direito de associação e de negociação, de convenções coletivas, de mediação dos conflitos coletivos de trabalho, bem como a obrigação de paz social, e contém disposições que limitam o direito de as organizações sindicais levaram a cabo ações coletivas.

Litígio no processo principal e questão prejudicial

11 A Fonnship é uma sociedade de direito norueguês com sede em Fonnes (Noruega). Durante o período em causa nos litígios no processo principal, a saber, o período compreendido ente 2001 e 2003, era proprietária do navio *M/S Sava Star* (a seguir «*Sava Star*»).

12 Esse navio é um graneleiro que, durante o referido período, fazia principalmente ligações entre Estados partes no Acordo EEE. Estava matriculado no registo naval do Panamá e arvorava, portanto, pavilhão panamiano. A sua tripulação era composta por quatro oficiais polacos e dois marinheiros russos. A Fonnship era o empregador dessa tripulação.

13 Segundo a Fonnship, os salários dos referidos membros da tripulação eram regulados por uma convenção coletiva celebrada entre a referida sociedade e um sindicato russo denominado, em tradução inglesa, «Murmansk Area Committee of Seamen's Union». Segundo a mesma sociedade, esses salários, que ascendiam a aproximadamente 550 dólares dos Estados Unidos (USD) por mês para os marinheiros, equivaliam, ou eram mesmo superiores, aos recomendados pela International Transport Workers' Federation (Federação Internacional dos Trabalhadores de Transportes).

14 Contudo, considerando que os salários da tripulação do *Sava Star* não eram justos, a ST, em 26 de outubro de 2001, quando esse navio se encontrava atracado no porto de Holmsund (Suécia), requereu que fosse celebrada, pela Fonnship, uma convenção coletiva aprovada pela International Transport Workers' Federation (convenção denominada «Special Agreement»). Na sequência da rejeição deste pedido pela referida sociedade, foram iniciadas ações sindicais que consistiram, nomeadamente, em impedir a carga e descarga do referido navio.

15 Em 29 de outubro de 2001, foi assinada entre a Fonnship e a ST uma convenção coletiva sob a forma de um «Special Agreement» (a seguir «convenção de 2001»). Em conformidade com uma disposição dessa convenção relativa às taxas de adesão e a um fundo de solidariedade, a Fonnship pagou 1 794 USD à ST. O comandante do *Sava Star* redigiu uma carta de protesto e os membros da tripulação assinaram um documento em que indicavam que não aprovavam as ações desencadeadas pela ST. Seguidamente, o navio deixou o porto de Holmsund.

16 Em 29 de janeiro de 2002, a Fonnship intentou no Arbetsdomstolen uma ação contra a ST em que pedia que a ST fosse condenada, por um lado, a devolver-lhe o montante de 1 794 USD e, por outro, a pagar-lhe uma indemnização de um montante de cerca de 10 000 USD, pelos danos económicos causados pelas ações sindicais acima referidas.

17 Em 8 de março de 2002, a ST intentou no Arbetsdomstolen uma ação contra a Fonnship em que pedia que esta fosse condenada a pagar-lhe uma indemnização no montante de 10 000 USD pelo incumprimento da convenção de 2001. Segundo a ST, quando o navio estava atracado no porto de Reiquiavique (Islândia), em 5 de março de 2002, a Fonnship tinha impedido um mandatário do sindicato, em violação da convenção de 2001, de aceder a determinados documentos e proibido o mesmo de contactar a tripulação.

18 Em 18 de fevereiro de 2003, o *Sava Star* encontrava-se atracado no porto de Köping (Suécia). Nessa data, a convenção de 2001 já não estava em vigor. O SEKO requereu, como a ST tinha feito em 2001, que a Fonnship assinasse um «Special Agreement». Após terem sido desencadeadas ações sindicais, essa convenção foi celebrada em 19 de fevereiro de 2003 (a seguir «convenção de 2003»). Em conformidade com a convenção de 2003, a Fonnship pagou ao SEKO o montante de 1 794 USD relativo a «taxas de serviço» e a contribuições para um fundo de solidariedade. Os membros da tripulação assinaram um documento de protesto. Seguidamente o navio pôde deixar o referido porto.

19 Em 11 de março de 2003, a Fonnship intentou no Arbetsdomstolen uma ação contra o SEKO em que pedia que este sindicato fosse condenado, por uma lado, a devolver-lhe o montante de 1 794 USD e, por outro, a pagar-lhe uma indemnização de 6 000 euros, pelos danos económicos causados pelas ações sindicais acima referidas.

20 Em 17 de junho de 2003, a ST intentou no Arbetsdomstolen uma ação contra a Fonnship em que pedia que esta sociedade fosse condenada a pagar-lhe uma indemnização no montante de cerca de 256 000 USD, pelo facto de não ter pago, durante o período da vigência da convenção de 2001, os salários previstos na mesma. Esse montante corresponde à diferença entre os salários pagos pela Fonnship à tripulação e os que deviam ter sido pagos em conformidade com essa convenção.

21 No âmbito desses quatro processos pendentes no Arbetsdomstolen, a Fonnship alega que não estava vinculada pelas convenções de 2001 e de 2003 e que a ST e o SEKO é que a devem indemnizar e não o contrário. A este respeito, invoca, por um lado, a nulidade dessas duas convenções, baseando-se na falta de consentimento e na existência de cláusulas abusivas, e, por outro, na ilicitude das ações sindicais que conduziram à assinatura das referidas convenções.

22 O Arbetsdomstolen considera que a questão da licitude das referidas ações sindicais é decisiva para a solução dos litígios nos processos principais e que, para a resolver, lhe caberá decidir se o direito sueco, relativo a ações sindicais, é compatível com o direito da União em matéria de livre prestação de serviços. Porém, não estando as partes de acordo sobre a questão de saber se essas normas podem ser pertinentes numa situação como a dos referidos litígios, em que o navio em causa arvora pavilhão panamiano, há, segundo o referido órgão jurisdicional, que apreciar previamente esta questão da aplicabilidade do direito da União

23 Nestas condições, o Arbetsdomstolen decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«As normas do Acordo EEE relativas à livre prestação de serviços, neste caso serviços de transporte marítimo — que correspondem às normas equivalentes do Tratado CE — são aplicáveis a uma sociedade com sede num Estado EFTA [Associação Europeia de Comércio Livre] no que respeita à sua atividade de prestação de serviços de transporte marítimo para um Estado-Membro da [Comunidade Europeia] ou um Estado EFTA, com um navio que está registado sob o pavilhão de um país terceiro, fora do território da [Comunidade Europeia]/do EEE [que arvora pavilhão desse país]?»

Quanto à questão prejudicial

24 As disposições do Regulamento n.º 4055/86 fazem parte integrante da ordem jurídica de todos os Estados partes no Acordo EEE por força do artigo 7.º, alínea a), do Acordo EEE e do seu anexo XIII. O referido regulamento e as referidas disposições do Acordo EEE incluem as normas relativas à aplicabilidade da livre prestação de serviços no setor dos transportes marítimos entre Estados partes no Acordo EEE e entre estes e os países terceiros [v., neste sentido, acórdãos Corsica Ferries (França), C-49/89, EU:C:1989:649, n.º 13; Comissão/Itália, C-295/00, EU:C:2002:100, n.º 9; e Sea-Land Service e Nedlloyd Lijnen, C-430/99 e C-431/99, EU:C:2002:364, n.º 30].

25 O artigo 1.º, n.ºs 1 e 2, do referido regulamento determina quais são os operadores em causa que beneficiam da livre prestação de serviços.

26 Assim, com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86 deve ser interpretado no sentido de que uma sociedade estabelecida num Estado parte no Acordo EEE e proprietária de um navio, que arvora pavilhão de um país terceiro,

mediante o qual são prestados serviços de transporte marítimo a partir de um Estado parte do acordo EEE ou para este Estado, pode invocar a livre prestação de serviços relativamente ao exercício dessa atividade económica.

27 A Fonnship, o Governo helénico e a Comissão Europeia consideram que há que responder afirmativamente à referida questão. O Órgão de Fiscalização da EFTA partilha desta posição afirmando que se deve verificar se a sociedade que invoca a livre prestação de serviços, neste caso a Fonnship, é efetivamente o prestador dos serviços em causa.

28 Segundo a ST e o SEKO, deve ser dada resposta negativa à questão submetida. Quando um navio arvora pavilhão de um país terceiro, as condições de trabalho da tripulação desse navio e as ações sindicais desencadeadas para as melhorar não apresentam nenhum elemento de conexão com o direito da União, não podendo, assim, ser apreciadas à luz desse direito.

29 Por outro lado, a ST e o SEKO contestam que a Fonnship possa ser considerada um prestador de serviços de transporte marítimo estabelecido no EEE. Dispõem de informações segundo as quais a Fonnship tinha, em substância, confiado a exploração do *Sava Star* a outra sociedade que, embora sendo uma sociedade de direito norueguês, era controlada por uma sociedade estabelecida no Panamá.

30 Segundo o Governo sueco, o artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86 deve ser interpretado com circunspeção relativamente às sociedades estabelecidas no EEE e que recorrem a pavilhões de países terceiros para se eximirem às condições de trabalho habituais no EEE.

31 Quando os membros da tripulação do navio em causa são nacionais de países terceiros, essa circunstância pode, segundo o Governo sueco, excluir também a aplicabilidade do Regulamento n.º 4055/86 aos transportes efetuados por esse navio.

32 Antes de mais, há que salientar que decorre da redação e da estrutura do artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86 que, ao definir o âmbito de aplicação pessoal da livre prestação de serviços no setor dos transportes marítimos a partir de ou para Estados partes no Acordo EEE, esse artigo identifica duas categorias de pessoas que beneficiam dessa livre prestação de serviços, no caso de estarem reunidas determinadas condições, a saber, por um lado, os nacionais de um Estado parte no Acordo EEE estabelecidos no EEE e, por outro, os nacionais de um Estado parte no Acordo EEE estabelecidos num país terceiro e as companhias marítimas estabelecidas num país terceiro e controladas por nacionais de um Estado parte no Acordo EEE.

33 Seguidamente, resulta dos sétimo ao nono considerandos do Regulamento n.º 4055/86 e dos respetivos trabalhos preparatórios, como expostos nas observações submetidas ao Tribunal de Justiça que, ao incluir no referido âmbito de aplicação pessoal nacionais de um Estado-Membro estabelecidos num país terceiro ou que aí controlam uma companhia marítima, o legislador da União quis assegurar que uma parte importante da frota comercial detida por nacionais de um Estado-Membro está abrangida pela liberalização do setor dos transportes marítimos instituída por esse regulamento, de tal forma que os armadores dos Estados-Membros possam enfrentar melhor, nomeadamente, as restrições impostas por países terceiros.

34 Por último, o referido legislador formulou uma exigência de conexão ao prever, mediante a utilização da expressão «se os seus navios estiverem matriculados nesse Estado [parte no Acordo EEE] de acordo com a respetiva legislação» no artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 4055/86, que os nacionais de um Estado parte no Acordo EEE que operam a partir de um estabelecimento situado num país terceiro estão excluídos da livre prestação de serviços se os seus navios não arvorarem o pavilhão do referido Estado.

35 A ausência, no n.º 1 do mesmo artigo, de uma exigência semelhante para os nacionais de um Estado parte no Acordo EEE que operam a partir de um estabelecimento situado no EEE demonstra que o legislador considerou que essa categoria de pessoas apresenta, ela própria, uma conexão suficientemente estreita com o direito do EEE para estar incluída no âmbito de aplicação pessoal do referido regulamento, independentemente do pavilhão dos seus navios (v., neste sentido, acórdão Corsica Ferries, C-18/93, EU:C:1994:195, n.º 29).

36 Tendo em conta esta disposição, importa, no caso de um nacional de um Estado parte no Acordo EEE estabelecido no EEE ou uma sociedade estabelecida no EEE invocar o artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 4055/86 no âmbito de um litígio que tem por objeto saber se os serviços de transporte marítimo efetuados mediante um navio que arvora pavilhão de um país terceiro está abrangido pela livre prestação de serviços, verificar se esse nacional ou essa sociedade podem ser considerados os prestadores desses serviços.

37 Com efeito, são inadmissíveis situações em que uma companhia marítima estabelecida num país terceiro e que presta serviços de transporte marítimo a partir de ou para Estados partes no Acordo EEE mediante navios que arvoram pavilhão de um país terceiro beneficia, apesar do facto de não preencher a exigência de conexão enunciada no artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 4055/86, da livre prestação de serviços ao fazer invocar esse benefício por uma sociedade estabelecida no EEE que ela controla, sob o pretexto de esta sociedade ser o prestador dos serviços em causa, quando, na realidade, é a referida companhia que os presta.

38 Como o advogado-geral indicou nos n.os 44 a 50 das suas conclusões, para que uma sociedade possa ser qualificada de prestador de serviços de transporte marítimo, é necessário que a mesma explore o navio através do qual esse transporte é efetuado.

39 No caso em apreço, em resposta às alegações da ST e do SEKO referidas no n.º 29 do presente acórdão, a Fonnship sustentou que durante o período em causa explorava ela própria o *Sava Star*. Incumbe exclusivamente ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar a veracidade desta afirmação.

40 Admitindo que resulta dessa apreciação que a Fonnship deve ser qualificada de prestador dos serviços de transporte marítimo em causa nos litígios no processo principal e dado que é pacífico que os destinatários desses serviços estavam, no caso em apreço, estabelecidos num Estado parte no Acordo EEE diferente do Reino da Noruega, o órgão jurisdicional de reenvio seria levado a concluir, para efeitos da resolução desses litígios, que essa sociedade está abrangida pelo âmbito de aplicação pessoal do Regulamento n.º 4055/86, por força do seu artigo 1.º, n.º 1.

41 Nesse caso, qualquer restrição, sem justificação objetiva, suscetível de proibir, perturbar ou tornar menos atrativa a prestação dos referidos serviços deve ser declarada incompatível com o direito da União. Com efeito, quando é aplicável, o Regulamento n.º 4055/86 transpõe, em substância, as regras do Tratado relativas à livre prestação de serviços e a jurisprudência relativa a essas mesmas regras (acórdãos Comissão/França, C-381/93, EU:C:1994:370, n.os 13 e 16; Comissão/Itália, EU:C:2002:100, n.os 9 e 10; Sea-Land Service e Nedlloyd Lijnen, EU:C:2002:364, n.os 31 e 32; Geha Naftiliaki e o., C-435/00, EU:C:2002:661, n.os 20 e 21; e Comissão/Espanha, C-18/09, EU:C:2010:58, n.º 12). Esta jurisprudência inclui a estabelecida pelo acórdão Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809), relativa à compatibilidade de ações sindicais com a livre prestação de serviços.

42 A aplicação do Regulamento n.º 4055/86 não é de forma alguma afetada pelo facto de o navio que efetua os transportes marítimos em causa e no qual estão empregados os trabalhadores a favor dos quais são desencadeadas as referidas ações, arvorar pavilhão de um país terceiro, nem pelo facto de os membros da tripulação do navio serem, como no caso em apreço, nacionais de países terceiros.

43 Com efeito, para que o artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 4055/86 seja aplicável, basta que o prestador do serviço de transporte marítimo seja um nacional de um Estado parte no Acordo EEE estabelecido num Estado parte no Acordo EEE diferente do destinatário desse serviço.

44 Tendo em conta todas as considerações que antecedem, há que responder à questão submetida que o artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86 deve ser interpretado no sentido de que uma sociedade estabelecida num Estado parte no Acordo EEE e proprietária de um navio, que arvora pavilhão de um país terceiro, mediante o qual são prestados serviços de transporte marítimo a partir de um Estado parte neste acordo ou para este Estado, pode invocar a livre prestação de serviços desde que essa sociedade possa, devido à sua exploração desse navio, ser qualificada de prestador desses serviços e que os destinatários dos mesmos estejam estabelecidos em Estados partes no referido acordo diferentes daquele em que a referida sociedade está estabelecida.

Quanto às despesas

45 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Grande Secção) declara:

O artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiro, deve ser interpretado no sentido de que uma sociedade estabelecida num Estado parte no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, de 2 de maio de 1992, e proprietária de um navio, que arvora pavilhão de um país terceiro, mediante o qual são prestados serviços de transporte marítimo a partir de um Estado parte neste acordo ou para este Estado, pode invocar a livre prestação de serviços desde que possa, devido à sua exploração desse navio, ser qualificada de prestador desses serviços e que os destinatários dos mesmos estejam estabelecidos em Estados partes no referido acordo diferentes daquele em que a referida sociedade está estabelecida.

Assinaturas