

MONIKA TOMASZEWSKA
SYLWIA MAJKOWSKA-SZULC

PRAWO WŁAŚCIWE DLA STOSUNKÓW PRAWNYCH ZWIĄZANYCH Z WYKONYWANIEM ŻEGLUGI MORSKIEJ W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH UNII EUROPEJSKIEJ

W artykule omówiono obszernie orzecznictwo unijne dotyczące rejestracji statków i wykonywania żeglugi morskiej w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Unia Europejska podejmuje działania zmierzające do zachęcania do rejestracji statków w państwach członkowskich. Ponadto, nie czekając na powrót statków pod unijną banderę, wprowadza regulacje wymuszające zastosowanie jako właściwego prawa UE lub prawa jednego z państw członkowskich.

Większość znaczących polskich armatorów ulokowała swoje spółki poza krajem (Grecja, Cypr). Oznacza to, że żegluga morska nie jest uprawiana pod polską banderą.

Zasady eksploatacji statków oraz warunki pracy marynarzy są uregulowane w przepisach krajowych, unijnych i międzynarodowych, ponieważ transport morski jest ważnym działem gospodarki światowej. Obecnie dwie konwencje międzynarodowe zawierają postanowienia dotyczące wpisu do rejestru statków morskich. Konwencja genewska z 29.04.1958 r. o morzu pełnym¹ weszła w życie 30.09.1962 r.² i w rzeczywistości skodyfikowała prawo zwyczajowe kształtowane przez lata poprzedzające przyjęcie konwencji. Artykuł 5 ust. 1 konwencji genewskiej przewiduje, że „każde państwo określa warunki przyznawania statkom swojej przynależności państwowej, rejestrowania statków na swoim terytorium oraz przyznawania prawa podnoszenia swojej bandery”. Równoległe prawo do podnoszenia bandery obwarowane jest wyjaśnieniem, że „statki mają przynależność państwową państwa, którego banderę podnoszą”, zaś „pomiędzy państwem a statkiem powinna istnieć rzeczywista więź”.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, 1963, vol. 450, n° 6465, s. 11.

² Unia Europejska nie jest stroną tej konwencji, jednakże jej stronami są poszczególne państwa członkowskie, w tym Królestwo Niderlandów.

Zasada rzeczywistej więzi³ została w całości przejęta przez przepisy Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay 10.12.1982 r. Konwencja weszła w życie 16.11.1994 r. i jest otwarta do podpisu przez państwa⁴ oraz organizacje międzynarodowe. W imieniu Wspólnoty Europejskiej konwencja z Montego Bay została przyjęta mocą decyzji Rady z 23.03.1998 r. 98/392/WE dotyczącej zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych z 10.12.1982 r. o prawie morza i Porozumienia z 28.07.1994 r. odnoszącego się do stosowania jego części XI⁵.

Stronami konwencji o prawie morza są wszystkie państwa członkowskie oprócz Królestwa Danii⁶. Artykuł 91 ust. 1 tej konwencji zawiera identyczne postanowienie o rzeczywistej więzi co art. 5 ust. 1 konwencji genewskiej, natomiast z przepisów końcowych, a konkretnie z art. 311 ust. 1 konwencji o prawie morza wynika, że ma ona pomiędzy stronami moc wyższą niż konwencja genewska⁷. Dalsze części konwencji o prawie morza określają warunki pracy na morzu. W art. 94 konwencji można wyczytać, że każde państwo będące jej stroną jest zobowiązane skutecznie wykonywać swoją jurysdykcję i kontrolę w dziedzinie administracyjnej, technicznej i socjalnej nad statkami podnoszącymi jego banderę. W ramach tych obowiązków konwencja wymienia w dalszej części tego samego artykułu między innymi zapewnienie odpowiedniego składu osobowego, warunków pracy oraz szkolenia załóg. Ponadto obliguje do uwzględnienia innych właściwych aktów międzynarodowych regulujących wspomnianą materię. Podany katalog obowiązków, jak wskazuje sama konwencja, jest otwarty i tylko przykładowy, ale niezbędny w stosunku do statków o określonej przynależności. Wobec poczynionych założeń sprawowanie jurysdykcji „nad składem osobowym i warunkami pracy jest absolutnym minimum, jakie państwo bandery winno sprawować w ramach zwierzchnictwa okrętowego”. Wydawać by się mogło, że duża liczba ratyfikacji konwencji o prawie morza oraz związanie Unii Europejskiej jej postanowieniami wpłynie na ostateczne rozwiązanie problemu „otwartych rejestrów” i wyeliminuje *flags of convenience*. Tymczasem korzyści finansowe płynące z polityki stosowanej przez państwa *offshore-owe* przeważały nad ewentualnymi konsekwencjami naruszenia prawa międzynarodowego.

³ V.P. Cogliati-Bantz, *Disentangling the “Genuine Link”: Enquiries in Sea, Air and Space Law*, Nordic Journal of International Law 2010, no. 79, s. 383–432.

⁴ Stan ratyfikacji na sierpień 2013: 165 państw. J. Trawczyński, *30 lat Konwencji ONZ o prawie morza*, Państwo i Prawo 2012, nr 12, s. 118.

⁵ Decyzja Rady z 23.03.1998 r. 98/392 dotycząca zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych z 10.12.1982 r. o prawie morza i Porozumienia z 28.07.1994 r. odnoszącego się do stosowania jego części XI (Dz.Urz. WE L 179 z 23.06.1998, s. 1–2). Tekst konwencji z Montego Bay znajduje się w załączniku I do tej decyzji.

⁶ Opinia rzecznika generalnego Légera przedstawiona 27.05.2004 r. w sprawie C-299/02 *Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Królestwu Niderlandów*, Zb.Orz. 2004, s. I-09761, przyp. 48.

⁷ Konwencja genewska obowiązuje głównie państwa, które są jej stronami, nie będąc stronami konwencji z Montego Bay.

W zakresie dekomponowania rzeczywistego nadzoru prawnego nad statkami doniosłą rolę odgrywa prawo unijne wraz z kluczowymi dla tego systemu swobodami rynku wewnętrznego⁸. Przepisy regulujące rzeczywistą więź nie mogą więc naruszać swobód rynku wewnętrznego w Unii Europejskiej. Za niezgodne z prawem unijnym i jego celami uznano wprowadzenie przez państwo rejestru takiej formy sprawowania zarządu lub kontroli, która łączy się z wymogiem istnienia w tym państwie przedsiębiorstwa głównego lub jego siedziby⁹. Prawo unijne nie neguje potrzeby wprowadzenia środków prawnych w celu realizacji zwierzchnictwa państwa bandery, jednak wyklucza przepisy krajowe obligujące armatora, by w chwili rejestracji statku był on własnością bądź był czarterowany lub zarządzany wyłącznie przez obywateli państwa przyszłej bandery¹⁰. Tym samym odmowa zarejestrowania statku tylko z tego powodu, że właściciel, czarterujący, zarządzający lub kontrolujący są obywatelami innego kraju członkowskiego, jest sprzeczna z zasadą swobody świadczenia usług. Co więcej, za niezgodne z prawem unijnym uznano te środki krajowe, które wymagają spełnienia warunku stałego miejsca pobytu lub wykazania domicylu w państwie rejestru. Podobnego rodzaju zastrzeżenia wyeliminowano w stosunku do osób prawnych. Wobec nich zabronione jest przykładowo żądanie ustanowienia siedziby firmy w państwie przyszłej bandery albo stawianie wymogu zatrudniania w charakterze dyrektorów, administratorów, zarządców określonego procenta obywateli tego państwa, w którym dokonuje się rejestracji statku. Za naruszające prawo unijne w odniesieniu do spółek handlowych (z o.o.) uznano stawiane przez przepisy krajowe żądanie 50-procentowego udziału obywateli kraju rejestru, limitowanie czy ukierunkowywanie powiązań handlowych i niehandlowych¹¹, jakie są zawierane przez przedsiębiorstwa żeglugowe. Podobnie negatywnie orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości oceniło zastrzeżenie wykonywania żeglugi morskiej za pośrednictwem przedsiębiorstwa mającego siedzibę lub oddział na terytorium państwa rejestru czy prowadzenie eksploatacji statku koncertujące się zasadniczo na terytorium tego państwa członkowskiego, którego banderę podnosi statek¹². I wreszcie – co było uważane przez prawo międzynarodowe publiczne za nieodłączny element zwierzchnictwa – zastrzeżenie narodowości kapitana statku takiej, jaka wynika z państwa rejestracji statku, stoi w sprzeczności z zasadą swobody przepływu pracowników¹³.

⁸ M. Tomaszewska, *Swoboda zatrudnienia marynarzy w europejskim prawie wspólnotowym*, Prawo Morskie 2003, t. XVIII, s. 81–100.

⁹ Wyrok Trybunału z 25.07.1991 r. w sprawie C-221/89 *The Queen przeciwko Secretary of State for Transport, EX parte Factortame Ltd i innym*, pkt 18, Recueil de jurisprudence 1991, s. I-03905.

¹⁰ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości (szósta izba) z 7.03.1996 r. w sprawie C-334/94 *Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Francuskiej*, Zb.Orz. 1996, s. I-1307.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Wyrok Trybunału Sprawiedliwości (pierwsza izba) z 14.10.2004 r. w sprawie C-299/02, *op.cit.*, s. I-09761.

¹³ Wyrok Trybunału z 30.09.2003 r. w sprawie C-47/02 *Albert Anker, Klaas Ras i Albertus Snoek przeciwko Bundesrepublik Deutschland*, ECLI:EU:C:2003:516.

Warunki rejestracji statków w państwie członkowskim muszą być również zgodne z prawem Unii Europejskiej, pomimo że co do zasady określenie tych warunków w rejestrze prowadzonym przez państwa członkowskie Unii leży w kompetencjach tych państw. Czyniąc to, państwa członkowskie respektują postanowienia prawa międzynarodowego oraz prawa Unii Europejskiej. Trybunał Sprawiedliwości stwierdził w wyroku w sprawie C-221/89 *Factortame Ltd.*, że przepisy prawa UE dotyczące swobody przedsiębiorczości są sprzeczne z przepisami prawa państwa członkowskiego, które uzależniają rejestrację statku od warunku, by właściciel lub czarterujący statek byli obywatelami danego państwa członkowskiego lub by przedsiębiorstwo będące właścicielem lub czarterującym było zarejestrowane w danym państwie, a co najmniej 75 procent kapitału zakładowego tego przedsiębiorstwa stanowiło własność obywateli tego państwa lub było własnością przedsiębiorstw zarejestrowanych w państwie członkowskim rejestracji statku, lub by 75 procent członków zarządu tego przedsiębiorstwa było obywatelami państwa rejestracji statku. Jednocześnie Trybunał Sprawiedliwości uznał za sprzeczny z prawem unijnym wymóg, by właściciele, czarterujący, udziałowcy i członkowie zarządu mieli miejsce zamieszkania w państwie rejestracji statku (klauzula domicylu)¹⁴.

Wydanie wspomnianego wyroku w stanie faktycznym dotyczącym odmowy rejestracji kutrów rybackich nie wpływa na prawidłowość zawartych w nim tez odnośnie do rejestracji statków w ogólności. Uniwersalność rozstrzygnięcia przyjętego w omawianym orzeczeniu wynika z tego, że Trybunał Sprawiedliwości uzasadnił wyrok traktatową swobodą przedsiębiorczości obywateli jednego państwa członkowskiego na terytorium innych państw członkowskich, obejmującą między innymi tworzenie przedsiębiorstw, oddziałów lub filii przez obywateli jednego państwa członkowskiego na terytorium pozostałych państw członkowskich Unii¹⁵. Obecnie prawo przedsiębiorczości jest uregulowane w art. 49 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i nie różni się co do istoty od wcześniejszych odpowiedników tego przepisu.

Ograniczenia swobody przedsiębiorczości obywateli jednego państwa członkowskiego na terytorium innego państwa członkowskiego są zakazane, a zakaz ten obejmuje również ograniczenia w tworzeniu agencji, oddziałów lub filii przez obywateli danego państwa członkowskiego, ustanowionych na terytorium innego państwa członkowskiego. Z zastrzeżeniem postanowień rozdziału dotyczącego kapitału swoboda przedsiębiorczości obejmuje podejmowanie i wykonywanie działalności prowadzonej na własny rachunek, jak również zakładanie i zarządzanie przedsiębiorstwami, a zwłaszcza spółkami w rozumieniu art. 54 akapit 2 TFUE, na warunkach określonych przez ustawodawstwo państwa przyjmującego dla własnych obywateli¹⁶. Z treści przedstawionego

¹⁴ Wyrok Trybunału z 25.07.1991 r. w sprawie C-221/89, *op.cit.*, s. I-03905.

¹⁵ Art. 52 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w brzmieniu obowiązującym w czasie wszczęcia postępowania w sprawie C-221/89.

¹⁶ Art. 49 TFUE.

przepisu traktatowego stanowiącego podstawę unijnej swobody przedsiębiorczości w sposób wyraźny wynika, że ewentualne ograniczenia tej swobody mogą dotyczyć kapitału. Co do zasady traktatowa swoboda przepływu kapitału przewiduje zakaz wszelkich ograniczeń w przepływie kapitału między państwami członkowskimi oraz między państwami członkowskimi a państwami trzecimi¹⁷. Oznacza to, że swoboda przepływu kapitału zakazuje dyskryminacji ze względu na pochodzenie kapitału zarówno w stosunku do kapitału pochodzącego z państw członkowskich Unii, jak i pochodzącego z państw trzecich (pozaunijnych).

Traktatowe przepisy regulujące przepływ kapitału nie przesądzają o możliwości stosowania ograniczeń w dziedzinie prawa przedsiębiorczości, zgodnych z traktatami¹⁸, jednakże ewentualne środki i procedury ograniczające swobodę przedsiębiorczości nie powinny stanowić arbitralnej dyskryminacji ani ukrytego ograniczenia w swobodnym przepływie kapitału¹⁹. W konsekwencji uzależnienie rejestracji statku od konieczności posiadania głównej siedziby przedsiębiorstwa będącego armatorem, właścicielem, czarterującym lub zarządzającym w Polsce oraz uwarunkowanie rejestracji statku od konkretnej struktury własnościowej kapitału przy jednoczesnym wymogu, by procentowo określona wielkość kapitału stanowiła własność osób fizycznych i prawnych przynależnych państwu rejestracji statku, należy uznać za sprzeczne z prawem Unii Europejskiej, w szczególności za sprzeczne z traktatową swobodą przedsiębiorczości i swobodą przepływu kapitału.

Trybunał Sprawiedliwości potwierdził przyjętą linię orzecznictwą między innymi w wyroku w sprawie C-334/94 *Komisja przeciwko Francji*. Komisja Europejska zarzuciła Francji uchybienie polegające na utrzymywaniu w mocy sprzecznych z prawem wspólnotowym przepisów regulujących zasady rejestracji statków oraz ustanawiających warunek obywatelstwa właściciela statku i załogi oraz niewykonanie wyroku w sprawie C-167/73, który dotyczył tych samych przepisów i uznawał je za sprzeczne z prawem Wspólnot Europejskich. W wyroku w sprawie C-334/94 Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że utrzymując przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, które zastrzegają prawo rejestracji statku w rejestrze państwa członkowskiego oraz prawo do podnoszenia bandery tego państwa wyłącznie do statków stanowiących w ponad połowie własność osób fizycznych mających obywatelstwo francuskie, osób prawnych mających siedzibę statutową we Francji, osób prawnych, których kadra dyrekcyjna, zarządzająca lub administracyjna jest w pewnych określonych proporcjach pochodzenia francuskiego lub których kapitał w ponad połowie stanowi własność obywateli francuskich, Francja uchybiła zobowiązaniom wynikającym z ówczesnych art. 6, 48, 52, 58 i 221 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE), z art. 7 rozporządzenia 1251/70 w sprawie

¹⁷ Art. 63 TFUE.

¹⁸ Art. 65 ust. 2 TFUE.

¹⁹ Art. 65 ust. 3 TFUE.

prawa pracowników do pozostawania na terytorium państwa członkowskiego po ustaniu zatrudnienia oraz z art. 7 dyrektywy 75/34 w sprawie prawa pracowników do pozostawania na terytorium państwa członkowskiego po skorzystaniu z samozatrudnienia²⁰. Pomimo zmiany stanu prawnego zarówno w zakresie prawa pierwotnego, jak i wtórnego prawa Unii, przytoczony wyrok pozostaje aktualny co do rozstrzygnięcia w zakresie ograniczeń swobody przedsiębiorczości, swobody przepływu kapitału i swobodnego przepływu osób, czego dowodzą nowsze orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości.

W wyroku w sprawie C-47/02 *Albert Anker* Trybunał Sprawiedliwości uznał za sprzeczny z prawem wspólnotowym, w szczególności ze swobodnym przepływem osób, wymóg obywatelstwa państwa członkowskiego w stosunku do kapitana kutra rybackiego zarejestrowanego w tym państwie członkowskim. Wykluczenie generalne obywateli wszystkich innych państw członkowskich z dostępu do stanowiska kapitana kutra nie może być uzasadnione względami porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego ani zdrowia publicznego, ponieważ możliwość ograniczenia swobód gospodarczych ze względu na wyżej wymienione klauzule publiczne nie ma na celu wyłączenia całych sektorów ekonomicznych, takich jak rybołówstwo, czy też zawodów, takich jak kapitan kutra rybackiego, z zakresu zastosowania zasady swobodnego przepływu osób w celu odmowy dostępu na terytorium danego państwa członkowskiego do wspomnianych sektorów czy zawodów²¹.

Podobne rozstrzygnięcie Trybunał Sprawiedliwości przyjął w wyroku w sprawie C-299/02 *Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Królestwu Niderlandów*. Stwierdził, że przyjmując i utrzymując w mocy przepisy ustanawiające wymogi w zakresie: 1) przynależności państwowej akcjonariuszy spółki będącej właścicielem statku, który ma być wpisany do rejestru okrętowego w Niderlandach; 2) obywatelstwa członków organów zarządzających spółki będącej właścicielem statku, który ma być wpisany do rejestru okrętowego w Niderlandach; 3) obywatelstwa osób fizycznych, którym powierzono bieżący zarząd oddziałem wykonującym w Niderlandach żeglugę morską, niezbędną do wpisu statku do niderlandzkiego rejestru okrętowego; 4) obywatelstwa administratorów spółek armatorów statków morskich wpisanych do rejestru okrętowego w Niderlandach oraz 5) miejsca zamieszkania administratorów spółek armatorów statków morskich wpisanych do rejestru okrętowego w Niderlandach, Królestwo Niderlandów uchybiło zobowiązaniom, jakie ciążyą na nim na mocy art. 43 TWE i 48 TWE²². Wyrok ten jest najszerszy zakresowo w porównaniu z przedstawionymi wyrokami. Trybunał Sprawiedliwości dokonał pewnego rodzaju podsumowania dotyczącego niedopuszczalności klauzuli obywatelstwa, klauzuli domicylu i klauzuli własnościowej odnośnie do struktury i pochodzenia kapitału.

²⁰ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości (szósta izba) z 7.03.1996 r. w sprawie C-334/94, *op.cit.*

²¹ Wyrok Trybunału z 30.09.2003 r. w sprawie C-47/02, *op.cit.*

²² Wyrok Trybunału Sprawiedliwości (pierwsza izba) z 14.10.2004 r. w sprawie C-299/02, *op.cit.*

W kontekście przedstawionych ustaleń dotyczących wzajemnego oddziaływania prawa krajowego i prawa Unii Europejskiej wydaje się zasadne pytanie o właściwy sposób i metody sprawowania efektywnego nadzoru przez państwa rejestru, skoro środki krajowe – dotąd uznawane za atrybuty zwierzchnictwa – stoją w kolizji ze swobodami rynku wewnętrznego. Należy dodać, że w zakresie tego nadzoru wchodzi między innymi kontrola warunków pracy, odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa, odpowiedni skład liczbowy załogi wraz doбором marynarzy właściwie wykwalifikowanych do powierzonych stanowisk. W Unii Europejskiej jednym z nielicznych państw z dużą flotą jest Cypr, który jednocześnie stanowi przykład państwa prowadzącego otwarty rejestr dla statków taniej bandery.

Mierząc się między innymi z problemem obniżania standardów w związku z rejestracją statków w pozaunijnych państwach tanich bander, Trybunał Sprawiedliwości oraz organy Unii Europejskiej podejmują dwutorowe działania. Z jednej strony nawiązują współpracę z państwami członkowskimi w celu podejmowania działań zmierzających do zachęcenia do rejestracji statków w państwach członkowskich Unii, jednak efektywność tych działań jest minimalna ze względu na decydujące znaczenie aspektów finansowych działalności żeglugowej. Z drugiej strony organy Unii, nie czekając na powrót statków pod tak zwaną unijną banderę²³, wprowadzają regulacje wymuszające zastosowanie jako prawa właściwego prawa Unii Europejskiej lub prawa jednego z państw członkowskich bez względu na banderę statku, bez względu na strukturę własnościową statku i bez względu na pochodzenie podmiotu będącego właścicielem statku, armatorem, czarterującym czy zarządzającym. W drugi z wymienionych trendów wpisuje się wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-83/13 *Fonnskip A/S*, zgodnie z którym obywatelstwo pracowników i miejsce rejestracji statków nie ma znaczenia dla możliwości stosowania prawa Unii w przypadku 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 powinny być oceniane na podstawie prawa Unii Europejskiej²⁴.

Analogiczne rozstrzygnięcie Trybunał Sprawiedliwości przyjął w wyroku w sprawie C-266/13 *L. Kik*²⁵. Przepisy regulujące ustalenie właściwego ustawodawstwa krajowego zawarte w tytule II rozporządzenia nr 1408/71 dotyczącego

²³ Bandera unijna jest fikcją prawną czy też skrótem myślowym używanym do określenia bandery jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej.

²⁴ Wyrok Trybunału (wielka izba) z 8.07.2014 r. w sprawie C-83/13 *Fonnskip A/S, Svenska Transportarbetareförbundet przeciwko Svenska Transportarbetareförbundet*, *Fonnskip A/S*, Facket för Service och Kommunikation (SEKO) (Dz.Urz. UE C 315 z 15.09.2014, s. 9–10).

²⁵ Wyrok Trybunału (piąta izba) z 19.03.2015 r. w sprawie C-266/13 *L. Kik przeciwko Staatssecretaris van Financiën* (Dz.Urz. UE C 155 z 11.05.2015, s. 2–3).

stosowania systemów zabezpieczenia społecznego do pracowników najemnych²⁶ należy interpretować w ten sposób, że obywatel państwa członkowskiego albo Konfederacji Szwajcarskiej (państwo traktowane dla celów stosowania rozporządzenia 1408/71 jak państwo członkowskie UE), wykonujący pracę najemną na pokładzie statku pływającego pod banderą państwa trzeciego i poza terytorium Unii, włącznie z obszarem nad szelfem kontynentalnym państwa członkowskiego, lecz zatrudniony przez przedsiębiorstwo z siedzibą na terytorium Konfederacji Szwajcarskiej, podlega ustawodawstwu państwa siedziby swojego pracodawcy. Jednakże w sytuacji, gdy zastosowanie tego ustawodawstwa zgodnie z rozporządzeniem powodowałoby objęcie systemem ubezpieczenia dobrowolnego bądź nie powodowałoby objęcia żadnym systemem zabezpieczenia społecznego, obywatel ten podlegałby wyłącznie ustawodawstwu państwa członkowskiego miejsca swojego zamieszkania²⁷. Tym samym interpretacja przyjęta przez Trybunał Sprawiedliwości ma charakter jak najbardziej celowościowy czy funkcjonalny i zmierza do zagwarantowania pracownikom na statku zabezpieczenia społecznego bez względu na prawo właściwe dla miejsca świadczenia pracy (*lex loci laboris*), w szczególności w przypadku, w którym prawem tym byłoby prawo państwa tak zwanej taniej bandery.

Opisane tendencje rozwoju żeglugi morskiej wpłynęły w zasadniczy sposób na polską gospodarkę morską. Dokonując koniecznych uproszczeń bez szkody dla ostatecznych wniosków, należy stwierdzić, że większość znaczących polskich armatorów (Polskie Linie Oceaniczne, Polska Żegluga Morska) ulokowała swoje filie (spółki) właśnie poza granicami kraju, zwłaszcza w Grecji i na Cyprze (np. Polska Żegluga Morska – Cyfadaco Shipmanagement Ltd). W każdym razie żaden statek handlowy nie jest zarejestrowany w Polskim Rejestrze Statków²⁸, co oznacza, że żegluga morska nie jest uprawiana pod polską banderą²⁹. Jednak prym w liczbie zarejestrowanej floty morskiej wcale nie należy do Cypru, lecz od lat pozostaje w rękach Panamy i Liberii. Ze statystyki sporządzonej przez Lloyd's w 2012 r. wynika, że struktura własnościowa nie odpowiada miejscu rejestracji statków. Do stałej praktyki należy rejestrowanie w różnych państwach tanich bander statków należących do tego samego armatora bądź przedsiębiorcy żeglugowego (*shipping company*). Wobec tego statki mogą podlegać różnym reżimom prawnym ze względu na przynależność pań-

²⁶ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1408/71 z 14.06.1971 r. w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego do pracowników najemnych i ich rodzin przemieszczających się we Wspólnocie (Dz.Urz. WE L 149 z 5.07.1971, s. 2–50).

²⁷ Wyrok Trybunału (piąta izba) z 19.03.2015 r. w sprawie C-266/13, *op.cit.*, sentencja wyroku.

²⁸ Sprawozdanie Komisji Finansów Publicznych oraz Komisji Infrastruktury o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku tonazowym oraz niektórych innych ustaw i wypowiedź podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anny Wypych-Namiołko.

²⁹ Brak dokładnych statystyk czy stałego procesu monitorowania zatrudniania marynarzy pod obcymi banderami utrudnia wskazanie dokładnej ich liczby. Szacuje się, że w żegludzie międzynarodowej prowadzonej przez przewoźników morskich Unii Europejskiej oraz Europejską Strefę Ekonomiczną pracowało w 2005 r. ok. 35 tysięcy marynarzy. Por. *Modele zatrudniania marynarzy. Analiza najlepszych praktyk*, red. Cz. Ch r i s t o w a, Szczecin 2012, s. 26.

stwową, wynikającą z odmiennych miejsc ich rejestracji, i to w sytuacji, gdy są wykorzystywane do żeglugi przez jednego armatora. Ten dość skomplikowany stan prawny może zostać dodatkowo pogłębiony wtedy, gdy formalnie siedziba takiego podmiotu gospodarczego zostanie przeniesiona na teren tego państwa, które oferuje dogodniejsze warunki finansowe i podatkowe, choć struktura kapitałowa bądź narodowościowa oraz organy decyzyjne wskazują na związki z zupełnie z innym krajem.

MONIKA TOMASZEWSKA
SYLWIA MAJKOWSKA-SZULC

CHOICE OF LAW FOR SEAFARING IN EU MEMBER STATES

(Summary)

The article reviews European Union case law on ship registration and seafaring in EU member states.

The EU, aside from encouraging ship registration in member states, enacts choice of law rules in order to mandate the EU law or domestic law of member states as proper law for seafaring. Today, the larger number of major Polish shipowners fly a flag of convenience (such as Greece or Cyprus), which means Polish merchant ships do not carry Poland's civil ensigns.