

Υπόθεση C-71/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

12 Φεβρουαρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Østre Landsret (Δανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

10 Φεβρουαρίου 2020

Εφεσίβλητος:

Anklagemyndigheden

Εκκαλούσα:

VAS Shipping ApS

S146600L-JJ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΤΟΥ

ØSTRE LANDSRET

ΔΙΑΤΑΞΗ

εκδοθείσα στις 10 Φεβρουαρίου 2020 από το 20ό τμήμα του Østre Landsret
(εφετείου της ανατολικής περιφέρειας)

[παραλειπόμενα]

Anklagemyndigheden (Δημόσιος κατήγορος)

κατά

VAS Shipping ApS

(πρώην Sirius Shipping ApS)

[παραλειπόμενα]

Στην έφεση που ασκήθηκε κατά ποινικής απόφασεως και εκκρεμεί ενώπιόν του, το Østre Landsret αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης προδικαστικό ερώτημα σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 49 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ), δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ.

A. Πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως

- 1 Η υπόθεση αφορά το ζήτημα αν η εταιρία VAS Shipping ApS (πρώην Sirius Shipping ApS) πρέπει να καταδικαστεί, στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας, για παράβαση του άρθρου 59, παράγραφος 4, του Udlændingeloven (νόμου περί αλλοδαπών), σε συνδυασμό με το άρθρο 59, παράγραφος 5, και το άρθρο 61 του ίδιου νόμου, λόγω του ότι, υπό την ιδιότητα της διαχειρίστριας εταιρίας, επέτρεψε τον κατάπλου σε δανικούς λιμένες πλοίων με αλλοδαπά μέλη πληρώματος, παρά το γεγονός ότι τα πρόσωπα αυτά ούτε διέθεταν άδεια εργασίας ούτε εξαιρούνταν από την υποχρέωση κατοχής άδειας εργασίας.
- 2 Η εδρεύουσα στη Δανία εταιρία με την επωνυμία VAS Shipping ApS, η οποία είναι διαχειρίστρια εταιρία κατά την έννοια του άρθρου 103 του Søløven (νόμου περί ναυτιλίας), για λογαριασμό τεσσάρων συμπλοιοκτητριών ναυτιλιακών εταιριών οι οποίες είναι σουηδικές ανώνυμες εταιρίες (συμπλοιοκτήτριες), κατηγορείται ενώπιον του Østre Landsret ότι, για το χρονικό διάστημα από τις 22 Αυγούστου [σελίδα 2 του πρωτοτύπου] 2010 έως τις 22 Αυγούστου 2011, επέτρεψε να ελλιμενιστούν σε δανικούς λιμένες πάνω από 25 φορές τέσσερα πλοία εγγεγραμμένα στο διεθνές νηολόγιο της Δανίας (στο εξής: DIS) το πλήρωμα των οποίων αποτελούνταν από υπηκόους τρίτων χωρών (ήτοι, χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του EOX), χωρίς τα πρόσωπα αυτά να διαθέτουν άδεια εργασίας ή να εμπίπτουν σε εξαίρεση από την υποχρέωση να διαθέτουν τέτοια άδεια δυνάμει του άρθρου 14 του Udlændingeloven.
- 3 Η VAS Shipping ApS ανήκει εξ ολοκλήρου στη σουηδική εταιρία Sirius Rederi AB και έχει την έδρα της [παραλειπόμενα] στη Δανία. Η εταιρία ιδρύθηκε στις 16 Μαρτίου 2010 και διοικείται από έναν διευθύνοντα σύμβουλο, ο οποίος διαμένει στη Σουηδία, και τρία μέλη διοικητικού συμβουλίου, δύο εκ των οποίων διαμένουν στη Δανία. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στο δικαστήριο, όλες οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου της εταιρίας πραγματοποιούνται στη Δανία και όλες οι συναντήσεις των συμπλοιοκτητριών εταιριών λαμβάνουν χώρα επίσης στη Δανία, δεδομένου ότι τα τέσσερα επίμαχα πλοία είναι νηολογημένα στο DIS.
- 4 Οι τέσσερις ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες είναι οι συμπλοιοκτήτριες (ανώνυμες εταιρίες) με έδρα τη Σουηδία, επέλεξαν να ασκήσουν τη ναυτιλιακή τους δραστηριότητα στη Δανία εγγράφοντας τα τέσσερα επίμαχα πλοία στο DIS και αναθέτοντας στην εδρεύουσα στη Δανία εταιρία VAS Shipping ApS τον ρόλο της διαχειρίστριας, σύμφωνα με τον οποίο η εν λόγω εταιρία έχει, δυνάμει του

άρθρου 104 του Søloven, την απορρέουσα εκ του νόμου εξουσία να συνάπτει οποιαδήποτε νόμιμη δικαιοπραξία είθισται να συνάπτουν οι ναυτιλιακές εταιρίες. Συνεπώς, τα τέσσερα πλοία αποτελούν το μέσο διά του οποίου οι συμπλοιοκτήτριες ναυτιλιακές εταιρίες επιδιώκουν την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας στη Δανία και, ως εκ τούτου, η εγγραφή στο DIS δεν μπορεί να διαχωριστεί από την άσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως (βλ. υπόθεση C-221/89, Factortame κ.λπ.).

- 5 Η VAS Shipping ApS σημειώνει ότι ουδείς ναυτικός ο οποίος ήταν υπήκοος τρίτης χώρας δεν αποβιβάστηκε από τα πλοία σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή παραμονής των πλοίων στους δανικούς λιμένες και ότι όλες οι εργασίες στην ξηρά εκτελούνταν από προσωπικό το οποίο κατοικούσε στη Δανία και εργαζόταν για λογαριασμό του λιμένα κατάπλου.
- 6 Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως, συμπεριλαμβανομένου του ζητήματος εάν και πόσοι υπήκοοι τρίτων χωρών επέβαιναν στα τέσσερα πλοία, του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο τα πρόσωπα αυτά ήταν παρόντα και του ζητήματος πόσες φορές τα επίμαχα πλοία ελλιμενίστηκαν σε δανικούς λιμένες, αμφισβητούνται.

B. Η μέχρι τούδε διαδικασία [σελίδα 3 του πρωτοτύπου]

- 7 Το Byretten i Odense (πλημμελειοδικείο του Οντένσε) εξέδωσε την πρωτόδικη απόφαση επί της υποθέσεως στις 4 Μαΐου 2018 και επέβαλε στη VAS Shipping ApS πρόστιμο ύψους 1 500 000 δανικών κορωνών. Το Byretten έκρινε, αφενός, ότι η VAS Shipping ApS παρέβη τις διατάξεις του Udlændingeloven και, αφετέρου, ότι οι διατάξεις του Udlændingeloven συνιστούν μεν περιορισμό της ελευθερίας εγκαταστάσεως που κατοχυρώνεται στο άρθρο 49 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 54, πλην όμως ο περιορισμός αυτός δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και δεν βαίνει πέραν του αναγκαίου μέτρου για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού. Το σκεπτικό της αποφάσεως του Byretten i Odense έχει ως εξής:

«Διαπιστώθηκε ότι οι διατάξεις του Udlændingeloven σχετικά με τα πλοία που ελλιμενίστηκαν στη Δανία κατά τον κρίσιμο χρόνο όριζαν ότι πλοία με αλλοδαπό πλήρωμα χωρίς άδεια εργασίας μπορούσαν να ελλιμενιστούν σε δανικούς λιμένες μέχρι 25 φορές ετησίως από τον Μάιο του 2015, ή μέχρι 28 φορές ετησίως, εφόσον τρεις από αυτούς τους ελλιμενισμούς αφορούσαν αποκλειστικά και μόνο ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες. Το πλήρωμα των διαλαμβανόμενων στο κατηγορητήριο τεσσάρων πλοίων αποτελούνταν από αλλοδαπούς χωρίς άδεια εργασίας κατά τον μνημονευόμενο στο κατηγορητήριο χρόνο. Σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες, το γεγονός που έχει καθοριστική σημασία συνίσταται αποκλειστικά και μόνο στον ελλιμενισμό των πλοίων. Εφόσον οι αλλοδαποί επέβαιναν στο πλοίο κατά τον 26ο ή τον 29ο, αντιστοίχως, κατάπλου σε δανικό λιμένα, τα πρόσωπα αυτά έπρεπε να διαθέτουν άδεια εργασίας. Συνεπώς, κατά τον 26ο ή τον 29ο ελλιμενισμό, αντιστοίχως, τα πλοία μπορεί να θεωρηθεί ότι

καθίσταντο δανικός τόπος εργασίας, για την απασχόληση στον οποίο απαιτείται άδεια εργασίας.

Η Sirius Shipping ApS ήταν η διαχειρίστρια των τεσσάρων πλοίων και, κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της 22ας Αυγούστου 2010 και της 22ας Αυγούστου 2011, τα πλοία αυτά μπορούσαν να εισέλθουν σε δανικούς λιμένες μέχρι 25 φορές μόνο, διότι σε αυτά απασχολούνταν αλλοδαποί εργαζόμενοι χωρίς άδεια εργασίας. Αποδείχθηκε ότι κατά τη χρονική αυτή περίοδο, τα πλοία ελλιμενίστηκαν σε δανικούς λιμένες πάνω από 25 φορές.

Ο μάρτυρας Jan Anker κατέθεσε σχετικά με το σύστημα αυτόματης ταυτοποίησης (AIS) και το Byretten έκρινε ότι η κατάθεση αυτή συμβαδίζει απολύτως με τα τηρούμενα από τα πλοία αρχεία. Γίνεται δεκτό ότι το AIS είναι εξίσου αναλυτικό και πολύ πιο αξιόπιστο από τον Lloyd's Register of Shipping. Στον βαθμό που διαπιστωθούν παρεκκλίσεις μεταξύ των δύο συστημάτων, το Byretten φρονεί ότι το AIS θα πρέπει να αποτελέσει τη βάση για τις θέσεις των πλοίων, λαμβανομένου επίσης υπόψη του γεγονότος ότι η κατηγορουμένη μπορούσε να προσκομίσει, ως ανταπόδειξη, τα ημερολόγια των πλοίων και άλλα στοιχεία, τα οποία δεν προσκόμισε. Ούτε απέδειξε η κατηγορουμένη ότι ορισμένοι από τους ελλιμενισμούς αφορούσαν ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, πράγμα το οποίο μπορούσε να καταδειχθεί με την προσκόμιση τιμολογίων και των ημερολογίων των πλοίων.

Τα πλοία ήταν νηολογημένα στη Δανία και γίνεται δεκτό ότι η διαχείρισή τους ασκείτο από τη Sirius Shipping ApS, έφεραν τη σημαία της Δανίας και, συνεπώς, αποτελούσαν εγκαταστάσεις στη Δανία (πρβλ. την προσκομισθείσα σύμβαση μεταξύ των συμπλοιοκτητριών εταιριών όσον αφορά το πλοίο Lotus η οποία, κατά δήλωση του πληρεξουσίου δικηγόρου Ringsted, είχε την ίδια διατύπωση με τις συμβάσεις που είχαν συνάψει οι συμπλοιοκτήτριες εταιρίες και για τα άλλα πλοία). Ως εκ τούτου, μπορεί να γίνει δεκτό ότι τα πλοία ασκούσαν δραστηριότητα στη Δανία και ότι η Sirius Shipping προσέλαβε και μισθοδοτούσε τα πληρώματα των εν λόγω πλοίων. Κατά συνέπεια, είναι δικαιολογημένη η άσκηση ποινικής διώξεως εις βάρος της Sirius Shipping ApS, στην οποία, όπως ορθώς γίνεται δεκτό, μπορεί να καταλογιστεί ευθύνη στην υπό κρίση υπόθεση. Επομένως, η εταιρία όφειλε να συμμορφωθεί προς τους ισχύοντες εφαρμοστέους δανικούς κανόνες.

Στα ναυτολόγια εντοπίστηκαν ορισμένες ήσσονος σημασίας πλημμέλειες, οι οποίες πιθανότατα οφείλονται στον τρόπο αναγραφής των ονομάτων των μελών του πληρώματος, δεδομένου ότι συντάχθηκαν χειρόγραφα. Κατ' ουσίαν, αποδείχθηκε ότι [σελίδα 4 του πρωτοτύπου] τα ναυτολόγια είναι ορθά και ότι η ναυτιλιακή εταιρία παρέβη τους σχετικούς κανόνες.

Δεν αμφισβητείται ότι οι κρίσιμοι κανόνες του Udlændingeloven και η συναφής κανονιστική πράξη κ.λπ. συνιστούν περιορισμό για τις αλλοδαπές εταιρίες που επιθυμούν να εγκατασταθούν στη Δανία και, συνεπώς, περιορισμό της ελευθερίας εγκαταστάσεως που κατοχυρώνεται από το άρθρο 49 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το

άρθρο 54 ΣΛΕΕ. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι περιορισμοί στην ελευθερία εγκαταστάσεως που επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις λόγω εθνικότητας μπορούν να δικαιολογηθούν από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος, υπό την προϋπόθεση ότι είναι αναλογικοί, ήτοι ότι είναι κατάλληλοι για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού αυτού μέτρο. Λαμβανομένου υπόψη του πλαισίου εντός του οποίου θεσπίστηκαν οι κανόνες του Udlændingeloven που διέπουν τα πληρώματα από τρίτες χώρες, δικαιολογείται η αποτροπή υπονομεύσεως της δανικής αγοράς εργασίας, δεδομένου ότι η προερχόμενη από υπηκόους Φιλιππίνων εργασία διαθέτει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι της εργασίας που παρέχεται από Δανούς υπηκόους σε επίπεδο αποδοχών, και μπορεί να γίνει δεκτό ότι συνιστά περιορισμό που δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού μέτρο. Η υποχρέωση άδειας εργασίας αποτελεί αποτελεσματικό μέσο διασφάλισης της σταθερότητας της αγοράς εργασίας και, συνεπώς, της αποτροπής διαταράξεως της εθνικής αγοράς εργασίας. Κατόπιν τούτων, το Byretten έκρινε ότι οι εν λόγω περιορισμοί είναι θεμιτοί και δεν συντρέχουν λόγοι για την υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το γεγονός ότι εναπόκειται στον δημόσιο κατηγορο να αποδείξει ότι η επιβολή περιορισμών στις ελευθερίες που κατοχυρώνονται από το δίκαιο της Ένωσης ήταν δικαιολογημένη, ουδόλως επηρεάζει την ως άνω κρίση όσον αφορά την αιτιολόγηση των περιορισμών.

Στην υπό κρίση υπόθεση, συντρέχουν επιβαρυντικές περιστάσεις όσον αφορά την επιμέτρηση της ποινής. Οι αλλοδαποί ναυτικοί έχουν μειωμένες αποδοχές σε σχέση με τους Δανούς ναυτικούς, όπερ σημαίνει ότι αποκτάται οικονομικό όφελος. Μπορεί επίσης να συναχθεί ότι η παράβαση τελέστηκε εκ προθέσεως και διά της χρήσεως αρκετών πλοίων και ότι οι αλλοδαποί υπήκοοι δεν είχαν το δικαίωμα να ευρισκονται στη Δανία. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένες ασάφειες όσον αφορά τον αριθμό των ναυτικών που επέβαιναν στα πλοία και τη συχνότητα με την οποία τα πλοία ελλιμενίζονταν στους δανικούς λιμένες. Μπορεί, περαιτέρω, να επισημανθεί ότι η διάρκεια της διαδικασίας ήταν αξιοσημείωτα μακρά λόγω του περίπλοκου χαρακτήρα της υποθέσεως και των ζητημάτων δικαίου της Ένωσης που ανέκυψαν, του γεγονότος ότι υπήρξε επικοινωνία μεταξύ διαφόρων υπηρεσιών, του δημοσίου κατηγορού και του συνηγόρου υπερασπίσεως της κατηγορουμένης και, τέλος, της προσφυγής με αντικείμενο την κατάσταση του συνηγόρου υπερασπίσεως Ringsted, που κατατέθηκε κατά τη διάρκεια της κύριας δίκης.

Με βάση τη συνολική αξιολόγηση της υποθέσεως, κρίνεται εύλογος ο καθορισμός του προστίμου στο ποσό των 1 500 000 δανικών κορωνών, σύμφωνα με το άρθρο 59, παράγραφος 4, του Udlændingeloven, σε συνδυασμό με το άρθρο 59, παράγραφος 5, και το άρθρο 61 του ίδιου νόμου.»

Γ. Οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

- 8 Οι σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης είναι τα άρθρα 49, 52 και 54 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δ. Οι διατάξεις της δανικής νομοθεσίας [σελίδα 5 του πρωτοτύπου]

- 9 Οι σχετικές διατάξεις κατά τον κρίσιμο χρόνο, δηλαδή τα άρθρα 13, 14, 59 και 61 του Udlændingeloven, όπως ενοποιήθηκε από τον νόμο 1061 της 18ης Αυγούστου 2010, έχουν ως εξής:

«**Άρθρο 13.** Κάθε αλλοδαπός υπήκοος υποχρεούται να διαθέτει άδεια εργασίας προκειμένου να αναλάβει έμμισθη ή άμισθη θέση εργασίας, να απασχοληθεί ως ελεύθερος επαγγελματίας ή να παράσχει υπηρεσίες εξ επαχθούς ή μη αιτίας στη Δανία. Άδεια εργασίας απαιτείται επίσης για την εργασία επί δανικού πλοίου ή αεροσκάφους το οποίο, στο πλαίσιο της συνήθους ή μη εκμεταλλεύσεώς του, ελλιμενίζεται ή σταθμεύει τακτικά σε δανικούς λιμένες ή αερολιμένες. Οι σχετικές εξαιρέσεις απαριθμούνται στο άρθρο 14.

Παράγραφος 2. Ο Υπουργός Προσφύγων, Μεταναστών και Ενσωμάτωσης θεσπίζει λεπτομερέστερες διατάξεις όσον αφορά την υποχρέωση κατοχής άδειας εργασίας για εργασία στα χωρικά ύδατα ή την υφαλοκρηπίδα.»

«**Άρθρο 14.** Εξαιρούνται από την υποχρέωση άδειας εργασίας οι ακόλουθοι αλλοδαποί υπήκοοι:

- (1) Αλλοδαποί υπήκοοι οι οποίοι είναι υπήκοοι άλλης σκανδιναβικής χώρας κατά την έννοια του άρθρου 1.
- (2) Αλλοδαποί υπήκοοι οι οποίοι καλύπτονται από τους κανόνες του δικαίου της Ένωσης κατά την έννοια των άρθρων 2 και 6.
- (3) Αλλοδαποί υπήκοοι οι οποίοι διαθέτουν μόνιμη άδεια παραμονής.
- (4) Αλλοδαποί υπήκοοι οι οποίοι διαθέτουν άδεια παραμονής δυνάμει των άρθρων 7, 8, 9, 9b, 9d ή 9e.
- (5) Αλλοδαποί υπήκοοι οι οποίοι διαθέτουν άδεια παραμονής δυνάμει του άρθρου 9c, παράγραφος 1, εφόσον η άδεια αυτή εκδόθηκε αμέσως μετά τη λήξη ισχύος της προβλεπόμενης από το άρθρο 9b άδειας παραμονής.
- (6) Αλλοδαποί υπήκοοι οι οποίοι διαθέτουν άδεια παραμονής δυνάμει του άρθρου 9c, εφόσον η άδεια αυτή έχει χορηγηθεί σε αλλοδαπό υπήκοο ο οποίος υπέβαλε αίτηση εκδόσεως άδειας παραμονής δυνάμει του άρθρου 7.
- (7) Αλλοδαποί υπήκοοι οι οποίοι διαθέτουν άδεια παραμονής δυνάμει του άρθρου 9c, παράγραφος 1, εφόσον η άδεια αυτή χορηγήθηκε λόγω υπάρξεως οικογενειακού δεσμού με πρόσωπο το οποίο διαμένει στη Δανία.

- (8) Αλλοδαποί υπήκοοι οι οποίοι διαθέτουν άδεια παραμονής δυνάμει του άρθρου 9c, παράγραφος 4, εφόσον η σχετική εργασία συνδέεται αναπόσπαστα με τη διαμονή του αλλοδαπού υπηκόου στη Δανία με βάση αυτή τη διαμονή.

Παράγραφος 2. Ο Υπουργός Προσφύγων, Μεταναστών και Ενσωμάτωσης δύναται να καθορίζει ότι και άλλοι αλλοδαποί υπήκοοι εξαιρούνται από την υποχρέωση άδειας εργασίας.»

«Άρθρο 59.

[παραλειπόμενα]

Παράγραφος 4. Όποιος προσλαμβάνει αλλοδαπό υπήκοο χωρίς την απαιτούμενη άδεια εργασίας ή κατά παράβαση των προβλεπομένων όρων για τη χορήγηση άδειας εργασίας, τιμωρείται με πρόστιμο ή με ποινή στερητική της ελευθερίας μέχρι δύο έτη.

Παράγραφος 5. Το γεγονός ότι η παράβαση τελέστηκε εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας, ότι αποκτήθηκε ή έγινε απόπειρα να αποκτηθεί οικονομικό όφελος μέσω της παραβάσεως για τον αυτουργό ή για τρίτους, ή το γεγονός ότι ο αλλοδαπός υπήκοος δεν έχει δικαίωμα παραμονής στη Δανία, θεωρούνται επιβαρυντικές περιστάσεις κατά την επιμέτρηση της ποινής δυνάμει της παραγράφου 5.»

«Άρθρο 61. Δυνάμει των διατάξεων του κεφαλαίου 5 του Ποινικού Κώδικα, ποινική ευθύνη μπορεί να καταλογιστεί και σε εταιρίες κ.λπ. (νομικά πρόσωπα).»

- 10 Κατά τον χρόνο που έλαβαν χώρα τα πραγματικά περιστατικά στα οποία στηρίζεται η άσκηση της ποινικής διώξεως, το άρθρο 33 της κανονιστικής πράξεως περί αλλοδαπών (bekendtgørelse nr. 270 af 22. marts 2010 om udlændinges adgang her til landet) (κανονιστική πράξη αριθ. 270 της 22ας Μαρτίου 2010, περί της προσβάσεως των αλλοδαπών στη Δανία), όριζε τα εξής:

«Άρθρο 33. Εξαιρούνται από την υποχρέωση κατοχής άδειας εργασίας οι ακόλουθοι αλλοδαποί υπήκοοι:

[παραλειπόμενα] [σελίδα 6 του πρωτοτύπου]

(4) Προσωπικό που εργάζεται σε δανικά φορτηγά πλοία διεθνών μεταφορών τα οποία εκτελούν, σε δανικά λιμάνια, μέχρι 25 ελλιμενισμούς ετησίως, οι οποίοι υπολογίζονται συνεχόμενα από το προηγούμενο έτος, ανεξάρτητα από το ημερολογιακό έτος, εφόσον απαιτείται άδεια εργασίας προς τούτο δυνάμει του άρθρου 13, παράγραφοι 1 και 2, του Udlændingeloven.

[παραλειπόμενα]»

11 Όπως καθίσταται σαφές, το άρθρο 14, παράγραφος 1, του Udlændingeloven απαριθμεί διάφορες κατηγορίες αλλοδαπών οι οποίοι εξαιρούνται από την προβλεπόμενη από το άρθρο 13, παράγραφος 1, υποχρέωση κατοχής άδειας εργασίας. Κατά τον κρίσιμο χρόνο, η διάταξη εφαρμοζόταν σε συνδυασμό με το άρθρο 33 της κανονιστικής πράξεως περί αλλοδαπών, η οποία απαριθμεί επίσης διάφορες κατηγορίες αλλοδαπών που εξαιρούνται από την υποχρέωση άδειας εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της κατηγορίας που αναφέρεται στο άρθρο 33, παράγραφος 4.

12 Το άρθρο 33, παράγραφος 4, της κανονιστικής πράξεως περί αλλοδαπών αποσαφηνίζει το κριτήριο που εκφράζεται με τον όρο «τακτικά» στο άρθρο 13, παράγραφοι 1 και 2, του Udlændingeloven, υπό την έννοια ότι άδεια εργασίας απαιτείται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία τα δανικά πλοία καταπλέουν σε δανικούς λιμένες περισσότερες από 25 φορές, υπολογιζόμενες συνεχόμενα από το προηγούμενο έτος.

13 Τα άρθρα 103 έως 104 του Søløven (ο οποίος κωδικοποιήθηκε τελευταία από τον νόμο 1505 της 17ης Δεκεμβρίου 2018) ορίζουν τα εξής:

«Άρθρο 103. Οι συμπλοιοκτήτες ορίζουν τον διαχειριστή του ανήκοντος σε αυτούς πλοίου.

Παράγραφος 2. Ως διαχειριστής μπορεί να οριστεί κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ανώνυμη εταιρία ή εταιρία περιορισμένης ευθύνης εφόσον πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 1, παράγραφοι 2 και 3, αντιστοίχως.»

«Άρθρο 104. Όσον αφορά τους τρίτους, ο διαχειριστής μπορεί, υπό την ιδιότητα του αυτή, να επιχειρεί οποιαδήποτε νόμιμη δικαιοπραξία είθισται να επιχειρούν οι ναυτιλιακές εταιρίες. Ως εκ τούτου, ο διαχειριστής δύναται να διορίζει, να απολύει τον πλοίαρχο και να του δίνει εντολές, να συνάπτει τις συνήθεις ασφαλιστικές συμβάσεις και να εισπράττει τις απαιτήσεις της ναυτιλιακής εταιρίας. Ο διαχειριστής δύναται επίσης, χωρίς ειδική πληρεξουσιότητα, να πωλεί ή να ενεχυριάζει τα πλοία ή να ναυλώνει τα πλοία για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του ενός έτους.»

14 Κατά τον χρόνο που έλαβαν χώρα τα πραγματικά περιστατικά στα οποία θεμελιώνεται η ποινική δίωξη, οι κανόνες που ρύθμιζαν το διεθνές νηολόγιο της Δανίας καθορίζονταν στον νόμο 273 της 11ης Απριλίου 1997, όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον νόμο 460 της 31ης Μαΐου 2000, τον νόμο 526 της 7ης Ιουνίου 2006 και τον νόμο 214 της 24ης Μαρτίου 2009, και όριζαν τα εξής:

«Άρθρο 10. Οι συλλογικές συμβάσεις για τις αποδοχές και τους όρους εργασίας των πληρωμάτων των πλοίων που εγγράφονται στο παρόν νηολόγιο ορίζουν ρητώς ότι εφαρμόζονται αποκλειστικά στις συγκεκριμένες εργασιακές σχέσεις.

Παράγραφος 2. Οι συλλογικές συμβάσεις της παραγράφου 1 τις οποίες συνάπτουν δανικές συνδικαλιστικές οργανώσεις μπορούν να καλύπτουν αποκλειστικά και μόνο πρόσωπα τα οποία διαμένουν στη Δανία [σελίδα 7 του πρωτοτύπου] ή τα

οποία, δυνάμει του δικαίου της Ένωσης ή άλλων διεθνών υποχρεώσεων που έχουν αναληφθεί, πρέπει να αντιμετωπίζονται όπως ακριβώς τα πρόσωπα που θεωρείται ότι διαμένουν νομίμως στη Δανία.

Παράγραφος 3. Οι συλλογικές συμβάσεις της παραγράφου 1 τις οποίες συνάπτουν δανικές συνδικαλιστικές οργανώσεις μπορούν να καλύπτουν αποκλειστικά και μόνο πρόσωπα τα οποία είναι μέλη της οικείας συνδικαλιστικής οργανώσεως ή πρόσωπα τα οποία είναι υπήκοοι της χώρας στην οποία έχει την έδρα της η συνδικαλιστική οργάνωση, υπό την προϋπόθεση ότι δεν είναι μέλη άλλης συνδικαλιστικής οργανώσεως η οποία έχει συνάψει συλλογική σύμβαση κατά την παράγραφο 1.

Παράγραφος 4. Ο νόμος περί δικαστηρίων εργατικών διαφορών εφαρμόζεται επίσης σε υποθέσεις στις οποίες διάδικος είναι αλλοδαπή συνδικαλιστική οργάνωση.»

- 15 Κατά τον χρόνο που έλαβαν χώρα τα πραγματικά περιστατικά στα οποία στηρίζεται η ποινική δίωξη, είχαν εφαρμογή οι διατάξεις περί θεωρήσεων που προβλέπονται από την κανονιστική πράξη 270 της 22ας Μαρτίου 2010 περί της προσβάσεως των αλλοδαπών υπηκόων στη Δανία. Τα άρθρα 13, 16 και 19 της εν λόγω κανονιστικής πράξεως ορίζουν, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«**Άρθρο 13.** Τα διαβατήρια ή τα λοιπά ταξιδιωτικά έγγραφα των αλλοδαπών υπηκόων σφραγίζονται (θεωρούνται) πριν από την είσοδο στη χώρα, εκτός και αν ο ενδιαφερόμενος εξαιρείται από την υποχρέωση θεωρήσεως δυνάμει του άρθρου 14.»

«**Άρθρο 16.** Εφόσον πληρούνται οι κατωτέρω προϋποθέσεις, εκδίδεται ενιαίου τύπου θεώρηση, η οποία ισχύει για όλες τις χώρες του Σένγκεν:

- (1) Ο ενδιαφερόμενος διαθέτει έγκυρο διαβατήριο ή άλλα ταξιδιωτικά έγγραφα τα οποία του χορηγούν το δικαίωμα να ταξιδεύει στη Δανία και στις λοιπές χώρες του Σένγκεν. Στην περίπτωση που το διαβατήριο ισχύει μόνο για μετάβαση σε μία ή περισσότερες χώρες του Σένγκεν, η ισχύς της θεωρήσεως περιορίζεται σε αυτή μόνο τη χώρα ή χώρες. Στο διαβατήριο δεν είναι απαραίτητο να δηλώνεται ότι αυτό δεν ισχύει για την επιστροφή στο κράτος εκδόσεως.
- (2) Ο ενδιαφερόμενος πρέπει είτε να διαθέτει επαρκείς πόρους διαβίωσης για το χρονικό διάστημα που σκοπεύει να παραμείνει στις χώρες Σένγκεν και για την επιστροφή του στη χώρα προελεύσεως ή στη χώρα διαμονής του ή για τη μετάβασή του σε τρίτη χώρα, στην οποία είναι βέβαιο ότι μπορεί να μεταβεί, είτε να είναι σε θέση να αποκτήσει με νόμιμο τρόπο τους πόρους αυτούς.
- (3) Στην περίπτωση που δεν συντρέχουν ειδικοί λόγοι περί του αντιθέτου, ο ενδιαφερόμενος πρέπει να διαθέτει ασφάλιση ταξιδίου προκειμένου να καλυφθούν οποιεσδήποτε δαπάνες ενδέχεται να προκύψουν λόγω

επαναπατρισμού του για λόγους υγείας, για την παροχή επείγουσας ιατρικής φροντίδας και επείγουσας νοσοκομειακής περιθάλψεως ή σε περίπτωση θανάτου του κατά τη διάρκεια της σκοπούμενης διαμονής του. Η ασφάλεια ταξιδιού πρέπει να καλύπτει όλες τις χώρες του Σένγκεν και τη συνολική διάρκεια της σκοπούμενης παραμονής ή διελεύσεώς του. Το ελάχιστο ποσό ασφαλιστικής καλύψεως ανέρχεται στο ποσό των 30 000 ευρώ. Εάν έχει υποβληθεί αίτηση θεωρήσεως για περισσότερες από δύο εισόδους σε χώρες του Σένγκεν, η ασφάλιση ταξιδιού καλύπτει μόνο την πρώτη περίοδο της σκοπούμενης εισόδου και παραμονής στις χώρες του Σένγκεν. Στην περίπτωση αυτή, ο ενδιαφερόμενος προσυπογράφει τη δήλωση που αναγράφεται επί της αιτήσεως θεωρήσεως με την οποία δηλώνει ότι έχει επίγνωση της αναγκαιότητας να έχει ασφάλεια ταξιδιού κατά τη μελλοντική του είσοδο και παραμονή στις χώρες Σένγκεν.

[παραλειπόμενα]»

Άρθρο 19. [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] [σελίδα 8 του πρωτοτύπου]

Παράγραφος 5. Η Διεύθυνση Αλλοδαπών μπορεί να χορηγεί άδεια επανεισόδου σε αλλοδαπούς υπηκόους οι οποίοι διαμένουν νομίμως στη Δανία.

Παράγραφος 6. Κατόπιν άδειας της Διευθύνσεως Αλλοδαπών, η αστυνομία μπορεί, ιδίως στα σύνορα, να εκδίδει θεωρήσεις βραχείας διαμονής μέχρι 15 ημερών με μία είσοδο ή θεωρήσεις διελεύσεως δυνάμει της παραγράφου 4, σημείο 1. Η παράγραφος 4, σημεία 2 και 3, εφαρμόζεται κατ' αναλογία. Η θεώρηση της παραγράφου 1 μπορεί να μην εκδοθεί εάν ο αλλοδαπός είναι πρόσωπο για το οποίο έχει εισαχθεί καταχώριση στο σύστημα πληροφοριών Σένγκεν ή έχει εκδοθεί εις βάρος του απαγόρευση εισόδου στη Δανία. Κατόπιν άδειας της Διευθύνσεως Αλλοδαπών η αστυνομική αρχή δύναται, σε ειδικές περιπτώσεις, να χορηγεί άδεια επανεισόδου σύμφωνα με την παράγραφο 5.»

- 16 Τα άρθρα 10 και 11 της εγκυκλίου αριθ. 70 της 10ης Αυγούστου 2010 περί της εκδόσεως θεωρήσεων στα σύνορα για τους ναυτικούς σε διέλευση που υπόκεινται στις απαιτήσεις θεωρήσεων καθορίζουν τους κανόνες για την έκδοση θεωρήσεων σε ναυτικούς. Οι διατάξεις αυτές ορίζουν, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«**Άρθρο 10.** Όταν ναυτικός αποβιβάζεται από πλοίο το οποίο έχει καταπλεύσει σε δανικό λιμένα ή αναμένεται να καταπλεύσει σε δανικό λιμένα, με σκοπό τη διέλευση εξωτερικών συνόρων εντός του χώρου Σένγκεν, ακολουθείται η κάτωθι διαδικασία εφόσον ο ναυτικός αυτός επιθυμεί την έκδοση θεωρήσεως κατά την αποβίβασή του:

- (1) Η ναυτιλιακή εταιρία ή ο ναυλομεσίτης ενημερώνουν την κατά τόπον αρμόδια για τον λιμένα κατάπλου αστυνομική αρχή ότι ο ναυτικός που υπόκειται σε απαιτήσεις θεωρήσεως πρόκειται να αποβιβαστεί στον λιμένα

κατάπλου και, ακολούθως, θα διασχίσει τα εξωτερικά σύνορα εντός του χώρου Σένγκεν. [παραλειπόμενα]

- (2) Η αρμόδια για τον λιμένα κατάπλου αστυνομική αρχή ελέγχει, το συντομότερο δυνατό και στο μέτρο του δυνατού, την ορθότητα των παρεχομένων από τη ναυτιλιακή εταιρία ή τον ναυλομεσίτη πληροφοριών και το κατά πόσον πληρούνται οι επιβαλλόμενες από το άρθρο 5 απαιτήσεις. Στο πλαίσιο αυτού του ελέγχου, η αστυνομία ελέγχει τη διαδρομή του ναυτικού εντός του χώρου Σένγκεν.

[παραλειπόμενα]»

«Άρθρο 11. Όταν ναυτικός αποβιβάζεται από πλοίο το οποίο έχει καταπλεύσει σε δανικό λιμένα ή αναμένεται να καταπλεύσει σε δανικό λιμένα, και επιβιβάζεται σε άλλο πλοίο ελλιμενισμένο σε έτερο λιμένα εντός του χώρου Σένγκεν, ακολουθείται η κάτωθι διαδικασία εφόσον για τον ναυτικό αυτό πρέπει να εκδοθεί θεώρηση κατά την αποβίβαση:

- (1) Η ναυτιλιακή εταιρία ή ο ναυλομεσίτης ενημερώνουν την αστυνομική αρχή στην οποία υπάγεται ο λιμένας κατάπλου [ότι ο ναυτικός που υπόκειται σε απαιτήσεις θεωρήσεως πρόκειται να αποβιβαστεί στον λιμένα κατάπλου] προκειμένου να επιβιβαστεί σε άλλο πλοίο ελλιμενισμένο σε έτερο λιμένα εντός του χώρου Σένγκεν. [παραλειπόμενα]
- (2) Η αστυνομική αρχή στην οποία υπάγεται ο λιμένας κατάπλου ελέγχει το συντομότερο δυνατό και κατά το μέτρο του δυνατού, την ορθότητα των παρεχομένων από τη ναυτιλιακή εταιρία ή τον ναυλομεσίτη πληροφοριών και το κατά πόσον πληρούνται οι επιβαλλόμενες από το άρθρο 5 απαιτήσεις. Στο πλαίσιο αυτής της έρευνας, η αστυνομία ελέγχει τη διαδρομή του ναυτικού εντός του χώρου Σένγκεν.
- (3) Η αστυνομική αρχή στην οποία υπάγεται ο λιμένας κατάπλου ζητεί, μέσω τηλεφώνου, τηλεομοιοτυπίας, ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ή καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο, από την αρχή συνοριακού ελέγχου του λιμένα στον οποίο ο ναυτικός πρόκειται να επιβιβαστεί στο άλλο πλοίο να ελέγξει εάν το πλοίο στο οποίο θα επιβιβαστεί ο ναυτικός έχει ελλιμενιστεί ή αναμένεται να ελλιμενιστεί. Οι πληροφορίες σχετικά με τους αριθμούς τηλεομοιοτυπίας και τα λοιπά στοιχεία επικοινωνίας των αρχών συνοριακού ελέγχου στα εξωτερικά σύνορα του χώρου Σένγκεν είναι διαθέσιμα στο εσωτερικό πληροφοριακό δίκτυο της αστυνομίας και επικαιροποιούνται.

[παραλειπόμενα]» [σελίδα 9 του πρωτοτύπου]

Ε. Αμφιβολίες σχετικά με το δίκαιο της Ένωσης και η επιχειρηματολογία των διαδίκων

Αμφιβολίες σχετικά με το δίκαιο της Ένωσης

- 17 Κατά το πρώτο εδάφιο του άρθρου 49 ΣΛΕΕ, οι περιορισμοί της ελευθερίας εγκαταστάσεως των υπηκόων ενός κράτους μέλους στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους απαγορεύονται (κύρια εγκατάσταση). Η απαγόρευση αυτή ισχύει επίσης για την ίδρυση πρακτορείων, υποκαταστημάτων ή θυγατρικών από υπηκόους ενός κράτους μέλους στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους (δευτερεύουσα εγκατάσταση). Κατά το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 49 ΣΛΕΕ, στην ελευθερία εγκαταστάσεως περιλαμβάνεται –υπό την επιφύλαξη των διατάξεων που αφορούν την ελεύθερη κυκλοφορία κεφαλαίων– το δικαίωμα αναλήψεως και ασκήσεως μη μισθωτών δραστηριοτήτων, καθώς και η σύσταση και η διαχείριση επιχειρήσεων, και ιδίως εταιρειών κατά την έννοια του άρθρου 54, δεύτερο εδάφιο, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τη νομοθεσία της χώρας εγκαταστάσεως για τους δικούς της υπηκόους (βλ. για παράδειγμα, υπόθεση C-212/97, Centros, σκέψη 19, και υπόθεση C-170/05, Denkvit Internationaal και Denkvit France, σκέψη 20).
- 18 Κατά το πρώτο εδάφιο του άρθρου 54 ΣΛΕΕ, η ελευθερία εγκαταστάσεως καταλαμβάνει επιχειρήσεις οι οποίες (i) έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους και (ii) έχουν την καταστατική τους έδρα, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή τους εντός της Ένωσης.
- 19 Για τους σκοπούς των διατάξεων του κεφαλαίου σχετικά με την εγκατάσταση (και τις υπηρεσίες), οι προαναφερθείσες επιχειρήσεις πρέπει να αντιμετωπίζονται όπως ακριβώς τα φυσικά πρόσωπα που είναι υπήκοοι των κρατών μελών.
- 20 Συνεπώς, μια επιχείρηση ή εταιρία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 54 ΣΛΕΕ μπορεί να συστήνει πρακτορεία, υποκαταστήματα ή θυγατρικές και να διατηρεί άλλες μορφές δευτερευουσών εγκαταστάσεων σε άλλα κράτη μέλη χωρίς αυτό της το δικαίωμα να υπόκειται σε περιορισμούς ούτε από το κράτος προελεύσεως ούτε από το κράτος υποδοχής.
- 21 Ο όρος «εγκατάσταση» κατά την έννοια του άρθρου 49 ΣΛΕΕ δεν ορίζεται λεπτομερέστερα στη Συνθήκη, αλλά σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, συνίσταται στην πραγματική επιδίωξη ασκήσεως οικονομικής δραστηριότητας μέσω καθορισμένης εγκαταστάσεως σε άλλο κράτος μέλος για απροσδιόριστο χρονικό διάστημα (βλ. για παράδειγμα, C-161/07, Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψη 27, και C-221/89, Factortame κ.λπ., σκέψη 20). Στην υπόθεση εκείνη, το Δικαστήριο έκρινε περαιτέρω ότι η νηολόγηση πλοίου δεν συνιστά, κατ' ανάγκην, εγκατάσταση κατά την έννοια της Συνθήκης, ιδίως εάν το εν λόγω πλοίο δεν χρησιμοποιείται προκειμένου να επιδιωχθεί [σελίδα 10 του πρωτοτύπου] η άσκηση οικονομικής δραστηριότητας ή όταν η αίτηση εγγραφής στο νηολόγιο κατατίθεται από ή για λογαριασμό προσώπου μη εγκατεστημένου, το οποίο ουδεμία πρόθεση έχει να εγκατασταθεί στο ενδιαφερόμενο κράτος. Ωστόσο, το

Δικαστήριο παρατήρησε, κατ' επέκταση, ότι όταν το πλοίο συνιστά το μέσο διά του οποίου επιδιώκεται η άσκηση οικονομικής δραστηριότητας, η οποία συνεπάγεται την ύπαρξη σταθερής εγκαταστάσεως στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, η εγγραφή του εν λόγω πλοίου στο νηολόγιο δεν δύναται να αποσυνδεθεί από την άσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως (βλ. υπόθεση C-221/89, Factortame κ.λπ., σκέψεις 21 έως 22).

- 22 Οι διάδικοι δεν αμφισβητούν ότι η απαίτηση άδειας εργασίας που προβλέπεται από το άρθρο 13, παράγραφος 1, του Udlændingeloven, σε συνδυασμό με το άρθρο 33, παράγραφος 4, του κανονισμού περί αλλοδαπών, δύναται να συνιστά περιορισμό της ελευθερίας εγκαταστάσεως κατά την έννοια του άρθρου 49 ΣΛΕΕ.
- 23 Ο σκοπός διασφαλίσεως της σταθερότητας της αγοράς εργασίας και η, κατ' αυτόν τον τρόπο, αποτροπή δυσλειτουργίας της μπορεί, κατ' αρχήν, να δικαιολογήσει την επιβολή περιορισμών στην ελευθερία εγκαταστάσεως (βλ. υπόθεση C-18/17, Danieli & C. Officine Meccaniche SpA, απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 2018).

Επιχειρηματολογία του Anklagemyndigheden

- 24 Η διάταξη του άρθρου 13, παράγραφος 1, του Udlændingeloven, σε συνδυασμό με το άρθρο 33, παράγραφος 4, του κανονισμού περί αλλοδαπών, συνιστούν περιορισμό της ελευθερίας εγκαταστάσεως που δεν ενέχει διάκριση, καθόσον αποσκοπούν στη διατήρηση της σταθερότητας της αγοράς εργασίας και, ως εκ τούτου, στην αποτροπή της αποδιοργανώσεώς της.
- 25 Οι δανικοί κανόνες έχουν αναλογικό χαρακτήρα, ήτοι είναι κατάλληλοι για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού αυτού μέτρο. Ως εκ τούτου, ο Anklagemyndigheden φρονεί ότι ο περιορισμός της ελευθερίας εγκαταστάσεως είναι συμβατός με το δίκαιο της Ένωσης.

Επιχειρηματολογία της VAS Shipping ApS

- 26 Η απαίτηση άδειας εργασίας δεν είναι αναγκαία για την εκπλήρωση επιτακτικών σκοπών γενικού συμφέροντος, συμπεριλαμβανομένου του σκοπού διασφαλίσεως της σταθερότητας της αγοράς εργασίας και, ως εκ τούτου, της αποτροπής διαταράξεώς της. Κατά συνέπεια, η Sirius Shipping ApS φρονεί ότι οι επίμαχοι στην υπό κρίση υπόθεση κανόνες αντιβαίνουν στο δίκαιο της Ένωσης.
- 27 Οι κανόνες δεν είναι κατάλληλοι για τη διασφάλιση της σταθερότητας της αγοράς εργασίας. Και τούτο διότι, μεταξύ άλλων, 1) οι κανόνες δεν καλύπτουν πλοία τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγια άλλων χωρών, 2) το πλήρωμα πρέπει, ούτως ή άλλως, να διαθέτει άδεια εργασίας για τον χώρο του λιμένα [σελίδα 11 του πρωτοτύπου] ή για οποιοδήποτε άλλο μέρος της δανικής επικράτειας, 3) οι κανόνες δεν αποτρέπουν τους υπηκόους τρίτων χωρών από το να εισέλθουν σε

δανικούς λιμένες περισσότερες από 25 φορές ετησίως, καθόσον μοναδικός καθοριστικός παράγοντας είναι το πόσες φορές ελλιμενίζεται συγκεκριμένο πλοίο σε δανικούς λιμένες, και 4) οι δανικοί κανόνες περί θεωρήσεων εξυπηρετούν κατά τρόπο αποτελεσματικό τον προαναφερθέντα σκοπό διασφάλισης της σταθερότητας της αγοράς εργασίας.

- 28 Αφενός, οι δανικοί κανόνες έχουν πολύ περιορισμένο πεδίο εφαρμογής και, αφετέρου, είναι πολύ περιοριστικοί για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι υποχρεούνται να διαφοροποιήσουν την πολιτική προσλήψεών τους.

ΣΤ. Λόγοι για την υποβολή προδικαστικού ερωτήματος από το Østre Landsret

- 29 Σε πλήθος αποφάσεών του, το Δικαστήριο της Ένωσης έχει αποφανθεί επί των στοιχείων τα οποία, σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εκτίμηση του αναλογικού χαρακτήρα των περιορισμών που επιβάλλονται στην ελευθερία που διαθέτουν οι εργοδότες κατά την επιλογή των υπαλλήλων τους.
- 30 Ωστόσο, η νομολογία αυτή σχετίζεται κυρίως με τους κανόνες που ισχύουν για τις υπηρεσίες. Κατά συνέπεια, οι προγενέστερες αποφάσεις του Δικαστηρίου δεν παρέχουν αξιόπιστες κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση της σχέσεως μεταξύ των επίμαχων δανικών κανόνων και του άρθρου 49 ΣΛΕΕ σχετικά με την ελευθερία εγκαταστάσεως.
- 31 Ως εκ τούτου, το Østre Landsret φρονεί ότι, προκειμένου να μπορέσει να αποφανθεί επί της υπό κρίση υποθέσεως, είναι αναγκαία η έκδοση αποφάσεως σχετικά με το εάν το άρθρο 49 ΣΛΕΕ απαγορεύει τη θέσπιση κανόνων παρόμοιων με τους δανικούς κανόνες οι οποίοι επιβάλλουν την υποχρέωση να διαθέτουν άδεια εργασίας υπήκοοι τρίτων χωρών που εργάζονται σε πλοία υπό τη σημαία της Δανίας τα οποία ανήκουν σε υπηκόους άλλου κράτους μέλους.
- 32 Κατά συνέπεια, το Østre Landsret αποφάσισε να αναστείλει την ποινική διαδικασία της εφέσεως προκειμένου να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ.
- 33 Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, ζητείται από το Δικαστήριο να απαντήσει επί του ακόλουθου ερωτήματος.

Για όλους τους ως άνω λόγους: [σελίδα 12 του πρωτοτύπου]

Το Østre Landsret ζητεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να απαντήσει στο ακόλουθο ερώτημα:

Πρώτο ερώτημα

«Απαγορεύει το άρθρο 49 ΣΛΕΕ νομοθετική διάταξη κράτους μέλους η οποία απαιτεί να διαθέτουν άδεια εργασίας τα προερχόμενα από τρίτες χώρες μέλη πληρώματος πλοίου που φέρει τη σημαία κράτους μέλους και ανήκει σε πλοιοκτήτη ο οποίος είναι υπήκοος άλλου κράτους μέλους, εφόσον το εν λόγω πλοίο έχει ελλιμενιστεί σε λιμένες του κράτους μέλους πάνω από συνολικά 25 φορές το προηγούμενο έτος;»

(Υπογραφές)

[παραλειπόμενα]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ