

**Causa C-71/20**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

12 febbraio 2020

**Giudice del rinvio:**

Østre Landsret (Danimarca)

**Data della decisione di rinvio:**

10 febbraio 2020

**Resistente:**

Anklagemyndigheden

**Ricorrente:**

VAS Shipping ApS

---

S146600L-JJ

**ESTRATTO DAI  
REGISTRI DELL'ØSTRE LANDSRET**

---

**ORDINANZA**

pronunciata il 10 febbraio 2020 dall'Østre Landsret (Corte regionale dell'Est),  
Ventesima Sezione

[OMISSIS]

Anklagemyndigheden (Pubblico ministero)

contro

VAS Shipping ApS

(già Sirius Shipping ApS)

[OMISSIS]

Nel presente procedimento penale d'appello, pendente dinanzi all'Østre Landsret, quest'ultimo ha deciso, ai sensi dell'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), di sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea una domanda di pronuncia pregiudiziale vertente sull'interpretazione dell'articolo 49 TFUE.

#### **A. Fatti**

- 1 Il procedimento riguarda la questione se la VAS Shipping ApS (già Sirius Shipping ApS) debba essere condannata nell'ambito di un procedimento penale per violazione dell'articolo 59, paragrafi 4 e 5, e dell'articolo 61 della udlændingeloven (legge sugli stranieri), in quanto, in qualità di armatore gerente, ha permesso di fare scalo in porti danesi a navi con a bordo lavoratori stranieri, nonostante il fatto che tale personale non disponesse di un permesso di lavoro né fosse dispensato dal relativo obbligo.
- 2 La VAS Shipping ApS, società a responsabilità limitata registrata in Danimarca, che, ai sensi dell'articolo 103 del Søløven (codice della navigazione), è l'armatore gerente di quattro società di navigazione di proprietà congiunta, costituite da diverse società per azioni svedesi (caratisti), è perseguita dinanzi all'Østre Landsret per aver impiegato, tra il 22 agosto [Or. 2] 2010 e il 22 agosto 2011, facendo scalo più di venticinque volte in porti danesi con quattro navi iscritte nel Dansk Internationalt Skibsregister (Registro navale internazionale danese, DIS), lavoratori provenienti da paesi terzi (vale a dire paesi non appartenenti all'Unione europea e al SEE), malgrado tali lavoratori non avessero un permesso di lavoro né fossero dispensati dal requisito di un siffatto permesso ai sensi dell'articolo 14 della legge sugli stranieri.
- 3 La VAS Shipping ApS è detenuta al 100 % dalla società svedese Sirius Rederi AB, ed è immatricolata [OMISSIS] in Danimarca. Essa è stata costituita il 16 marzo 2010 ed è gestita da un direttore residente in Svezia e da tre amministratori, di cui due residenti in Danimarca. Secondo le informazioni fornite, tutte le riunioni del consiglio di amministrazione della società si tengono in Danimarca e tutte le riunioni delle società di navigazione di proprietà congiunta si sono tenute in Danimarca dopo l'immatricolazione nel DIS delle quattro navi di cui trattasi nel presente procedimento.
- 4 Le quattro società di navigazione di proprietà congiunta, costituite da caratisti (società per azioni) con sede in Svezia, hanno scelto di esercitare un'attività di navigazione in Danimarca, immatricolando nel DIS le quattro navi di cui trattasi e designando la società a responsabilità limitata danese VAS Shipping ApS come armatore gerente, dopodiché tale società disponeva, in forza dell'articolo 104 del codice della navigazione, di autorità precettiva per compiere tutti gli atti giuridici abitualmente compiuti da una società di navigazione. Le quattro navi costituiscono, pertanto, un mezzo tramite il quale le società di navigazione di

proprietà congiunta esercitano un'attività economica in Danimarca e l'immatricolazione nel registro DIS non può, quindi, essere scissa dall'esercizio della libertà di stabilimento (v. causa C-221/89, Factortame e a.).

- 5 La VAS Shipping ApS ha dichiarato che nessun marinaio, cittadino di uno Stato terzo, lascia la nave in nessun momento durante gli scali nei porti danesi e che tutti i lavori sulla terraferma sono svolti da personale danese in loco, dipendente del porto di scalo.
- 6 I fatti del caso di specie, in particolare se e quanti cittadini di paesi terzi fossero a bordo delle quattro navi, il periodo di presenza degli stessi e il numero di scali effettuati dalle navi interessate nei porti danesi sono oggetto di contestazione.

#### **B. Svolgimento del procedimento sino ad oggi [Or. 3]**

- 7 Il Byretten i Odense (Tribunale municipale di Odense) ha pronunciato la sentenza di primo grado il 4 maggio 2018 e ha inflitto alla VAS Shipping ApS una sanzione pecuniaria di DKK 1 500 000. Il Byretten (Tribunale municipale) ha ritenuto che la VAS Shipping ApS avesse violato le disposizioni della legge sugli stranieri e che queste ultime costituissero una restrizione alla libertà di stabilimento ai sensi dell'articolo 49 TFUE e dell'articolo 54 TFUE, ma che tale restrizione fosse giustificata da motivi imperativi di interesse generale e non andasse oltre il requisito della necessità. Dalla motivazione della sentenza del Byretten i Odense (Tribunale municipale di Odense) si evince quanto segue:

«Si deve ritenere che, all'epoca dei fatti, le disposizioni della legge sugli stranieri relative allo scalo delle navi in Danimarca fossero tali che una nave con equipaggio straniero senza permesso di lavoro poteva fare scalo nel porto danese venticinque volte l'anno a partire dal mese di maggio 2015 oppure ventotto volte l'anno quando tre scali erano destinati esclusivamente alle visite ai cantieri. Le quattro navi alle quali era stato attribuito il fatto di reato avevano impiegato cittadini stranieri sprovvisti di permesso di lavoro nel momento indicato nel capo d'imputazione. Nel modo in cui la normativa è stata applicata, solo gli scali delle navi erano decisivi. Se gli stranieri facevano scalo, rispettivamente, ventisei o ventinove volte nei porti danesi, gli interessati dovevano avere il permesso di lavoro. Pertanto, rispettivamente, al ventiseiesimo e al ventinovesimo scalo si doveva ritenere che tali navi fossero diventate un posto di lavoro danese per il quale era richiesto il permesso di lavoro.

La Sirius Shipping ApS era l'armatore gerente delle quattro navi e, tra il 22 agosto 2010 e il 22 agosto 2011, avrebbe dovuto fare scalo soltanto venticinque volte nei porti danesi in quanto aveva assunto lavoratori stranieri senza permesso di lavoro su tali navi. È accertato che, nel corso di tale periodo, le navi hanno fatto scalo più di venticinque volte nei porti danesi.

Il testimone Jan Anker ha fornito una dichiarazione riguardo al sistema di identificazione automatica (AIS) e di tale dichiarazione il Byretten (Tribunale

municipale) ha trovato conferma nelle registrazioni effettuate sulle navi. Il sistema AIS può essere considerato complesso e molto più affidabile del registro navale Lloyd's. In caso di divergenze tra i due registri, il Byretten ha ritenuto di potersi basare sul sistema AIS per la posizione della nave, e ciò anche perché l'imputato avrebbe potuto produrre, come prova contraria, giornali di bordo o proprie registrazioni, cosa che non è accaduta. L'imputato non ha neanche dimostrato che vi erano state visite ai cantieri durante gli scali, il che avrebbe potuto essere provato o documentato da scritture contabili e giornali di bordo.

Le navi sono state immatricolate in Danimarca e si deve ritenere che esse siano gestite dalla Sirius Shipping ApS; inoltre, ad esse è stata attribuita bandiera danese e pertanto si ritiene siano stabilite in Danimarca (v., a tale riguardo, il contratto tra le società di navigazione di proprietà congiunta, fornito per quanto riguarda la nave Lotus che, conformemente alla dichiarazione fornita dall'avvocato Ringsted, presumibilmente aveva lo stesso testo di quelli tra le società di navigazione di proprietà congiunta in relazione alle altre navi). Pertanto, si deve ritenere che tali navi fossero gestite in Danimarca e che la società Sirius Shipping fosse il soggetto che ha assunto e retribuito i dipendenti a bordo delle stesse. Sussistono pertanto motivi fondati per avviare un'azione penale a carico della Sirius Shipping ApS, la quale è quindi considerata a giusto titolo responsabile nel procedimento. Essa era pertanto tenuta a rispettare la normativa danese applicabile in materia.

Sono stati accertati diversi errori minori negli elenchi del personale, i quali sono probabilmente dovuti al modo in cui le iscrizioni dei nomi degli equipaggi sono state effettuate, in quanto tali elenchi sono stati redatti a mano. È stato, in sostanza, dimostrato [Or. 4] che tali elenchi sono corretti e che la società di navigazione ha, pertanto, violato le norme applicabili in materia.

Si deve ritenere che le norme della legge sugli stranieri in materia e i relativi decreti costituiscano indubbiamente una restrizione per le società straniere che intendono stabilirsi in Danimarca e pertanto una limitazione alla libertà di stabilimento di cui all'articolo 49 TFUE e all'articolo 54 TFUE. Conformemente alla giurisprudenza elaborata dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, si deve ritenere che le restrizioni alla libertà di stabilimento, che si applicano senza discriminazioni basate sulla cittadinanza, siano ammissibili a condizione che esse siano giustificate da motivi imperativi di interesse generale e proporzionate, vale a dire siano idonee a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non vadano oltre quanto necessario per il suo raggiungimento. Tenuto conto del contesto in cui sono state introdotte, le norme della legge sugli stranieri riguardanti l'equipaggio di paesi terzi sono giustificate dall'esigenza di non minare il mercato del lavoro danese, dato che la manodopera filippina è in concorrenza con la manodopera danese a causa del livello dei salari, e si deve ritenere che ciò costituisca una restrizione giustificata da motivi imperativi di interesse generale e proporzionata e che non vada al di là di quanto necessario per raggiungere tale obiettivo. Il requisito del permesso di lavoro è uno strumento efficace per garantire la stabilità del mercato del lavoro ed evitare così perturbazioni nel mercato nazionale del lavoro. Pertanto, il Byretten ha ritenuto

che tali restrizioni fossero lecite e non ha ritenuto opportuno sottoporre una questione pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea.

Il fatto che spetti al pubblico ministero dimostrare che fosse giustificato porre restrizioni alle libertà derivanti dal diritto dell'Unione non rimette in discussione le considerazioni che precedono relative alla motivazione di tali restrizioni.

Nel caso di specie, sussistono circostanze aggravanti per quanto attiene alla determinazione della pena. I marinai stranieri sono retribuiti a un livello inferiore a quello dei marinai danesi, vale a dire è stato ottenuto un beneficio economico. Si deve considerare che la violazione è stata dolosa, che essa è stata commessa con diverse navi e che gli stranieri interessati non avevano il diritto di soggiornare in Danimarca. Tuttavia, vi è incertezza quanto al numero di marinai a bordo delle navi e alla quantità degli scali compiuti dalle navi nei porti danesi. Inoltre, si deve considerare che la durata del procedimento è stata estremamente lunga, tenuto conto della complessità della controversia e delle questioni riguardanti il diritto dell'Unione, dell'esistenza di contatti tra diverse amministrazioni e il pubblico ministero e l'avvocato dell'imputato e, infine, del reclamo concernente lo status dell'avvocato Ringsted nel procedimento.

In base a una valutazione complessiva, l'importo della sanzione pecuniaria può essere fissato a DKK 1.500.000, conformemente all'articolo 59, paragrafi 4 e 5, e all'articolo 61 della legge sugli stranieri».

### C. Normativa dell'Unione

- 8 Le norme del diritto dell'Unione pertinenti nel caso di specie sono gli articoli 49, 52 e 54 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

### D. Normativa danese [Or. 5]

- 9 Le disposizioni all'epoca pertinenti degli articoli 13, 14, 59 e 61 della legge sugli stranieri, come modificate dal decreto legislativo n. 1061 del 18 agosto 2010, erano così formulate:

«**Articolo 13.** Gli stranieri devono avere un permesso di lavoro per esercitare un'attività lavorativa retribuita o non retribuita, per esercitare un'attività autonoma o per prestare servizi a titolo gratuito o oneroso in Danimarca. Il permesso di lavoro è richiesto anche per un'attività lavorativa su una nave o su un aeromobile danese che arriva regolarmente in un porto o in un aeroporto danese, nell'ambito di servizi di linea o altrimenti. Tuttavia, si fa riferimento all'articolo 14.

*Paragrafo 2.* Il Ministero dei Rifugiati, dell'Immigrazione e dell'Integrazione stabilisce in che misura i permessi di lavoro sono richiesti per lavorare nel mare territoriale o nella piattaforma continentale».

«**Articolo 14.** I seguenti stranieri sono dispensati dal requisito del permesso di lavoro:

- 1) Gli stranieri cittadini di un altro paese nordico ai sensi dell'articolo 1.
- 2) Gli stranieri soggetti alla normativa dell'Unione europea, ai sensi degli articoli 2 e 6.
- 3) Gli stranieri titolari di un permesso di soggiorno permanente.
- 4) Gli stranieri titolari di un permesso di soggiorno ai sensi degli articoli 7, 8, 9, 9 b, 9 d o 9 e.
- 5) Gli stranieri titolari di un permesso di soggiorno ai sensi dell'articolo 9 c, paragrafo 1, qualora il permesso sia stato rilasciato immediatamente dopo un permesso di soggiorno ai sensi dell'articolo 9 b.
- 6) Gli stranieri in possesso di un permesso di soggiorno ai sensi dell'articolo 9 c, qualora il permesso sia stato rilasciato allo straniero che ha presentato domanda di permesso di soggiorno ai sensi dell'articolo 7.
- 7) Gli stranieri titolari di un permesso di soggiorno ai sensi dell'articolo 9 c, paragrafo 1, qualora il permesso sia stato rilasciato in conseguenza di un legame familiare con un soggetto residente.
- 8) Gli stranieri titolari di un permesso di soggiorno ai sensi dell'articolo 9 c, paragrafo 4, qualora il lavoro sia naturalmente legato al soggiorno dello straniero nel territorio nazionale sulla base di tale soggiorno.

*Paragrafo 2.* Il Ministero dei Rifugiati, dell'Immigrazione e dell'Integrazione può stabilire che altri stranieri siano dispensati dal requisito del permesso di lavoro».

«**Articolo 59.**

(...)

*Paragrafo 4.* È punito con una pena pecuniaria o con la reclusione fino a 2 anni chiunque impieghi uno straniero senza il permesso di lavoro richiesto o in violazione delle condizioni previste per un permesso di lavoro.

*Paragrafo 5.* Nella determinazione della pena ai sensi del paragrafo 5 costituisce una circostanza aggravante il fatto che il reato sia stato commesso con dolo o colpa grave, che con il reato l'autore abbia ottenuto o perseguito un vantaggio economico per sé o per altri o che lo straniero non abbia il diritto di soggiornare nel territorio nazionale».

«**Articolo 61.** Le società (persone giuridiche) possono incorrere in responsabilità penale, secondo le norme del Capo 5 del codice penale».

- 10 All'epoca dei fatti che hanno dato luogo al procedimento penale, l'articolo 33 del decreto sugli stranieri (bekendtgørelse nr. 270 af 22. marts 2010 om udlændinges adgang her til landet; decreto n. 270, del 22 marzo 2010, relativo all'ingresso degli stranieri nel territorio nazionale), così recitava:

«**Articolo 33.** I seguenti stranieri sono dispensati dal requisito del permesso di lavoro:

(...) [**Or. 6**]

4) Il personale delle navi da carico danesi nell'ambito del traffico internazionale, che fanno scalo nei porti danesi non più di venticinque volte, calcolate continuativamente nel corso dell'anno precedente, indipendentemente dall'anno civile, se a tal fine è richiesto un permesso di lavoro, conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, punto 2, della legge sugli stranieri.

(...)».

- 11 Come indicato, l'articolo 14, paragrafo 1, della legge sugli stranieri elenca diverse categorie di stranieri che sono dispensate dal requisito del permesso di lavoro ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, di tale legge. Al momento della commissione del reato tale disposizione era integrata dall'articolo 33 del decreto sugli stranieri, che menziona anche diverse categorie di stranieri dispensati dal requisito del permesso di lavoro, tra le quali figura quella menzionata all'articolo 33, punto 4.
- 12 L'articolo 33, punto 4, del decreto sugli stranieri specifica il criterio espresso dal termine «regolarmente» di cui all'articolo 13, paragrafo 1, punto 2, della legge sugli stranieri, cosicché il permesso di lavoro è richiesto solo se la nave danese fa scalo in un porto danese più di venticinque volte, calcolate continuativamente nel corso dell'anno precedente.
- 13 Gli articoli 103 e 104 del Søløven (codice della navigazione, da ultimo decreto legislativo n. 1505 del 17 dicembre 2018) sono così formulati:

«**Articolo 103.** Per una nave di proprietà congiunta di più caratisti deve essere scelto un armatore gerente.

*Paragrafo 2.* Può essere scelto come armatore gestore una persona fisica, una società per azioni o una società responsabile che soddisfi i requisiti di cui, rispettivamente, all'articolo 1, paragrafo 2, punti 1 e 3».

«**Articolo 104.** Nei confronti dei terzi, l'armatore gestore è autorizzato, in forza della sua qualità, a concludere tutti gli atti giuridici che un'attività di navigazione abitualmente comporta. Quest'ultimo può così assumere, licenziare e dare direttive al capitano della nave, sottoscrivere le assicurazioni abituali e ricevere denaro versato alla società di navigazione. L'armatore gerente non può, senza specifica autorizzazione, vendere la nave o darla in pegno per un periodo superiore a un anno».

- 14 Le norme sul registro navale internazionale danese all'epoca dei fatti che hanno dato luogo al procedimento penale risultavano dal decreto legislativo n. 273 dell'11 aprile 1997, come modificato dalle leggi n. 460 del 31 maggio 2000, n. 526, del 7 giugno 2006, e n. 214 del 24 marzo 2009, ed erano così formulate:

«**Articolo 10.** I contratti collettivi relativi alla retribuzione e alle condizioni di lavoro dei dipendenti delle navi immatricolate nel registro devono indicare espressamente che essi si applicano soltanto a tale occupazione.

*Paragrafo 2.* I contratti collettivi di cui al paragrafo 1, conclusi da un'organizzazione sindacale danese, possono riguardare soltanto persone che risiedono in Danimarca [Or.7] o che, in forza del diritto dell'Unione o di altri obblighi internazionali assunti, devono essere equiparate a persone considerate residenti in Danimarca.

*Paragrafo 3.* I contratti collettivi di cui al paragrafo 1, conclusi da un'organizzazione sindacale straniera, possono riguardare soltanto persone appartenenti a tale organizzazione o persone aventi la cittadinanza del paese in cui essa è stabilita, purché non facciano parte di un'altra organizzazione con la quale sono stati conclusi i contratti collettivi di cui al paragrafo 1.

*Paragrafo 4.* La legge sul processo del lavoro si applica anche alle controversie nelle quali sia parte un'organizzazione sindacale straniera».

- 15 All'epoca dei fatti che hanno dato luogo all'accusa, le norme sui visti erano contenute nel decreto n. 270, del 22 marzo 2010, relativo all'ingresso degli stranieri nel territorio nazionale. Gli articoli 13, 16 e 19 di tale decreto erano in particolare formulati come segue:

«**Articolo 13.** Gli stranieri devono avere il proprio passaporto o altro titolo di viaggio approvato (vistato) per l'ingresso nel paese, a meno che non siano esentati dal visto ai sensi dell'articolo 14».

«**Articolo 16.** Un visto uniforme valido per tutti i paesi Schengen può essere rilasciato solo se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- 1) L'interessato deve essere in possesso di un passaporto o di altro documento di viaggio valido che autorizzi a viaggiare in Danimarca e negli altri paesi Schengen. Se il passaporto è valido solo per viaggiare verso uno o più paesi Schengen, la validità del visto è limitata a tale paese o a tali paesi. Non è necessario che sia menzionato nel passaporto, né altrimenti indicato, che il passaporto non è valido per il ritorno nel paese del rilascio.
- 2) L'interessato deve disporre dei mezzi necessari per provvedere al proprio sostentamento durante il soggiorno previsto nei paesi Schengen e per il ritorno al paese d'origine o di residenza o per il ritorno a un paese terzo in cui è garantito il suo ingresso, oppure deve essere in grado di ottenere legalmente tali mezzi.

- 3) L'interessato, salvo motivi particolari in senso contrario, deve essere munito di un'assicurazione di viaggio che copra le eventuali spese in relazione al rimpatrio per motivi di salute o in caso di decesso, le cure mediche urgenti e le cure ospedaliere di emergenza durante il soggiorno previsto. L'assicurazione di viaggio deve estendersi a tutti i paesi Schengen e coprire tutta la durata del soggiorno o del transito previsto. L'importo minimo della copertura assicurativa deve essere pari a EUR 30 000. Quando il visto è richiesto per più di due ingressi nei paesi Schengen, l'assicurazione di viaggio deve coprire soltanto il periodo del primo ingresso e del primo soggiorno previsti nei paesi Schengen. In tali casi, l'interessato deve sottoscrivere la dichiarazione contenuta nel modulo di domanda di visto di essere a conoscenza della necessità di avere un'assicurazione di viaggio al momento dell'ingresso e del soggiorno futuri nei paesi Schengen.

(...).

**Articolo 19.** (...)

(...) [Or. 8]

*Paragrafo 5.* Il dipartimento per gli stranieri può rilasciare un permesso di reingresso a uno straniero legalmente residente in Danimarca.

*Paragrafo 6.* L'autorità di polizia, su delega del dipartimento per gli stranieri, può rilasciare, in particolare, un visto alla frontiera per un massimo di quindici giorni con un ingresso o un visto ai fini del transito conformemente al paragrafo 4, punto 1. Il paragrafo 4, punti 2 e 3 si applica mutatis mutandis. Un visto ai sensi del punto 1 non può essere rilasciato se lo straniero è segnalato nel sistema d'informazione Schengen ai fini della non ammissione o se ha un divieto di ingresso in Danimarca. In casi eccezionali, l'autorità di polizia, su delega del dipartimento per gli stranieri, può rilasciare un permesso di reingresso a norma del paragrafo 5.

- 16 Negli articoli 10 e 11 della circolare n. 70 del 10 agosto 2010, relativa al rilascio del visto alla frontiera ai marinai in transito soggetti all'obbligo del visto, sono contenute le norme per il rilascio di un visto ai marinai. Tali disposizioni sono, tra l'altro, così formulate:

«**Articolo 10.** Se un marinaio sbarca da una nave che ha fatto scalo in un porto danese o che si prevede vi faccia scalo allo scopo di lasciare una frontiera esterna dello spazio Schengen, si applica la seguente procedura, qualora al marinaio debba essere rilasciato un visto al momento dello sbarco:

- 1) La società di navigazione o l'intermediario informano la polizia del distretto in cui si trova il porto di scalo che il marinaio soggetto all'obbligo del visto sbarcherà nel porto di scalo e lascerà successivamente una frontiera esterna dello spazio Schengen. (...)

- 2) I servizi di polizia del distretto in cui si trova il porto di scalo verificano, quanto prima e nella misura del possibile, la correttezza delle informazioni fornite dalla società di navigazione o dall'intermediario e il rispetto delle condizioni di cui all'articolo 5. Nell'ambito di tale indagine, la polizia controlla l'itinerario di viaggio del marinaio all'interno dello spazio Schengen.

(...).

«**Articolo 11.** Se un marinaio sbarca da una nave che ha fatto scalo in un porto danese o che si prevede vi faccia scalo e si imbarca su un'altra nave in un altro porto all'interno dello spazio Schengen, si applica la seguente procedura, qualora al marinaio debba essere rilasciato un visto al momento dello sbarco:

- 1) La società di navigazione o l'intermediario informano la polizia del distretto in cui si trova il porto di scalo ai fini dell'imbarco su un'altra nave in un altro porto dello spazio Schengen (...)
- 2) I servizi di polizia del distretto in cui si trova il porto di scalo verificano, quanto prima e nella misura del possibile, la correttezza delle informazioni fornite dalla società di navigazione o dall'intermediario e il rispetto delle condizioni di cui all'articolo 5. Nell'ambito di tale indagine, la polizia controlla l'itinerario di viaggio del marinaio all'interno dello spazio Schengen.
- 3) I servizi di polizia del distretto in cui si trova il porto di scalo chiedono all'autorità di controllo delle frontiere del porto in cui il marinaio deve imbarcarsi sull'altra nave, a mezzo telefono o fax, per posta elettronica o in altro modo, di verificare che la nave sulla quale il marinaio deve imbarcarsi abbia fatto scalo o si preveda che faccia scalo. Le informazioni relative ai numeri di fax e alle altre informazioni di contatto delle autorità di controllo alle frontiere esterne dello spazio Schengen sono disponibili e continuamente aggiornate nell'intranet della polizia.

(...).

## **E. Dubbi riguardanti il diritto dell'Unione e argomenti delle parti**

### **Dubbi riguardanti il diritto dell'Unione**

- 17 Dal primo comma dell'articolo 49 TFUE risulta che le restrizioni alla libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro (stabilimento primario) sono vietate. Tale divieto si estende altresì alle restrizioni relative all'apertura di agenzie, succursali o filiali, da parte dei cittadini di uno Stato membro stabiliti sul territorio di un altro Stato membro (stabilimento secondario). Ai sensi del secondo comma dell'articolo 49, la libertà di

stabilimento importa, fatte salve le disposizioni relative alla libera circolazione dei capitali, l'accesso alle attività autonome e al loro esercizio, nonché la costituzione e la gestione di imprese, e in particolare di società ai sensi dell'articolo 54, alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini (v., ad esempio, citate sentenze Centros, C-212/97, punto 19), nonché Denkavit Internationaal e Denkavit France, C-170/05, punto 20).

- 18 La libertà di stabilimento, prevista all'articolo 54, primo comma, TFUE, si estende alle società (i) costituite conformemente alla legislazione di uno Stato membro e (ii) aventi la sede sociale, l'amministrazione centrale o il centro di attività principale all'interno dell'Unione.
- 19 Dette società sono equiparate, ai fini delle disposizioni del capo relativo allo stabilimento (e ai servizi), alle persone fisiche aventi la cittadinanza degli Stati membri.
- 20 Pertanto, una società di cui all'articolo 54 TFUE può creare agenzie, succursali o filiali o attuare altre forme di stabilimento secondario in altri Stati membri, senza che né lo Stato d'origine né lo Stato membro ospitante possano limitare il suo diritto di agire in tal senso.
- 21 La nozione di «stabilimento», ai sensi dell'articolo 49 TFUE, non è definita dal Trattato, ma, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, comprende l'esercizio effettivo di un'attività economica in un altro Stato membro mediante un'organizzazione stabile e per una durata indeterminata (v., ad esempio, le sentenze Commissione/Austria, C-161/07, punto 27, e Factortame e a., C-221/89, punto 20). In quest'ultima sentenza, la Corte ha aggiunto che l'immatricolazione di una nave non implica necessariamente uno stabilimento a norma del Trattato, specie ove la nave non venga utilizzata **[Or. 10]** per l'esercizio di un'attività economica o quando la domanda d'immatricolazione sia proposta da una persona, o per conto di una persona, che non si è stabilita né si stabilirà nello Stato membro considerato. La Corte ha tuttavia rilevato successivamente che, nell'ipotesi in cui la nave costituisca un mezzo per l'esercizio di un'attività economica, implicante un insediamento in pianta stabile nello Stato membro considerato, la sua immatricolazione non può essere scissa dall'esercizio della libertà di stabilimento (v. sentenza Factortame e a., C-221/89, punti 21 e 22).
- 22 È pacifico tra le parti che il requisito del permesso di lavoro previsto all'articolo 13, paragrafo 1, della legge sugli stranieri, in combinato disposto con l'articolo 33, paragrafo 4, del decreto sugli stranieri, può costituire una restrizione alla libertà di stabilimento ai sensi dell'articolo 49 TFUE.
- 23 L'intento di garantire la stabilità del mercato del lavoro ed evitare così perturbazioni può, in linea di principio, giustificare restrizioni alla libera circolazione (v. sentenza del 14 novembre 2018, C-18/17, Danieli & C. Officine Meccaniche SpA).

### **Argomenti del pubblico ministero**

- 24 Le norme di cui all'articolo 13, paragrafo 1, della legge sugli stranieri e all'articolo 33, punto 4, del decreto sugli stranieri costituiscono una restrizione non discriminatoria alla libertà di stabilimento, in quanto rispondono all'intento di garantire la stabilità del mercato del lavoro ed evitarne così le perturbazioni.
- 25 La normativa danese è proporzionata, vale a dire è idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito, e non eccede quanto necessario al suo conseguimento. Il pubblico ministero ritiene quindi che la restrizione alla libertà di stabilimento sia conforme al diritto dell'Unione.

### **Argomenti della VAS Shipping ApS**

- 26 Il requisito del permesso di lavoro non è necessario per il perseguimento di un motivo imperativo di interesse generale, compreso quello di garantire la stabilità del mercato del lavoro ed evitarne così le perturbazioni. La Sirius Shipping ApS ritiene quindi che la normativa danese di cui trattasi nel caso di specie sia contraria al diritto dell'Unione.
- 27 Tale normativa non è idonea a garantire la stabilità del mercato del lavoro. Ciò è dovuto in particolare al fatto che 1) la normativa non riguarda le navi immatricolate nei registri navali di altri paesi; (2) l'equipaggio deve, in ogni caso, essere in possesso di un permesso di lavoro per lavorare nell'area portuale [Or. 11] o altrove sulla terraferma danese; (3) la normativa danese non osta a che il cittadino di un paese terzo faccia scalo in un porto danese più di venticinque volte, perché l'unico fattore decisivo è il numero di scali della nave di cui trattasi in un porto danese e (4) le norme danesi in materia di visti perseguono in modo adeguato l'obiettivo menzionato di garantire la stabilità del mercato del lavoro.
- 28 La normativa danese, da un lato, ha un ambito di applicazione ristretto e, dall'altro, è molto limitativa per gli armatori che sono costretti a modificare la loro politica di assunzione.

### **F. Circostanze in cui si inserisce la questione pregiudiziale dell'Østre Landsret**

- 29 In una serie di sentenze, la Corte di giustizia dell'Unione europea si è pronunciata sugli elementi da prendere in considerazione, alla luce delle norme del Trattato FUE, nell'ambito dell'esame della proporzionalità delle restrizioni alla libertà di un datore di lavoro di scegliere i propri lavoratori.
- 30 Tuttavia, tale giurisprudenza riguarda in particolare i rapporti con le norme relative ai servizi. In tali circostanze, le precedenti decisioni della Corte di giustizia dell'Unione europea non forniscono indicazioni precise riguardo a come

debba essere valutato il rapporto tra la normativa danese di cui trattasi e l'articolo 49 TFUE relativo al diritto di stabilimento.

- 31 L'Østre Landsret ritiene, pertanto, che una decisione sulla questione se l'articolo 49 TFUE osti a norme analoghe alle norme danesi sul requisito del permesso di lavoro in relazione ai cittadini di paesi terzi che lavorano su navi battenti bandiera danese e di proprietà di armatori cittadini di un altro Stato membro dell'Unione europea sia necessaria per consentirgli di pronunciarsi nell'ambito del presente procedimento.
- 32 In tali circostanze, L'Østre Landsret ha deciso di sospendere il procedimento penale d'appello ai fini del rinvio pregiudiziale dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea in forza dell'articolo 267 TFUE.
- 33 Alla luce di quanto precede, si sottopone alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale.

Si dispone quanto segue: **[Or. 12]**

L'Østre Landsret chiede alla Corte di giustizia dell'Unione europea di rispondere alla seguente questione pregiudiziale:

Questione 1

Se l'articolo 49 TFUE osti a una normativa di uno Stato membro che prevede che i cittadini di paesi terzi, membri dell'equipaggio di una nave battente bandiera di tale Stato membro e di proprietà di un armatore cittadino di un altro Stato membro dell'Unione europea, debbano essere muniti di permesso di lavoro, salvo che la nave faccia scalo nei porti dello Stato membro al massimo venticinque volte, calcolate continuativamente nel corso dell'anno precedente.

**(Firme)**

---

**[OMISSIS]**