

Processo C-71/20

Reenvio prejudicial

Data de entrada:

12 de fevereiro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Østre Landsret (Tribunal de Recurso da Região Este, Dinamarca)

Data da decisão de reenvio:

10 de fevereiro de 2020

Recorrido:

Anklagemyndigheden

Recorrente:

VAS Shipping ApS

S146600L-JJ

EXTRATO

DO

LIVRO DE REGISTO DE DECISÕES DO ØSTRE LANDSRET (Tribunal de Recurso da Região Este)

DESPACHO

Proferido em 10 de fevereiro de 2020 pela Vigésima Secção do Østre Landsret (Tribunal de Recurso da Região Este)

[...]

Anklagemyndigheden (Ministério Público)

contra

VAS Shipping ApS

(anteriormente Sirius Shipping ApS)

[...]

No âmbito de um recurso em processo penal pendente no Østre Landsret, este último decidiu, nos termos do artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir «TFUE»), submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia uma questão prejudicial relativa à interpretação do artigo 49.º TFUE.

Factos na origem do litígio

- 1 O processo diz respeito à questão de saber se a VAS Shipping ApS (anteriormente Sirius Shipping ApS) deve ser condenada, no âmbito do referido processo penal, por violação do artigo 59.º, n.º 4, em conjugação com o artigo 59.º, n.º 5, e o artigo 61.º, todos da Udlændingeloven (Lei dos estrangeiros), por ter, na qualidade de armador gestor, permitido a entrada em portos dinamarqueses de navios com membros da tripulação estrangeiros, apesar de esses membros da tripulação não possuírem autorizações de trabalho e não estarem isentos dessa obrigação.
- 2 A VAS Shipping ApS, uma sociedade de direito dinamarquês que, na aceção do artigo 103.º da Søløven (Lei da marinha mercante) é armador gestor de quatro companhias de navegação em compropriedade, compostas por diversas sociedades de responsabilidade limitada suecas (comproprietárias), é objeto de um processo penal no Østre Landsret por ter contratado, no período entre 22 de agosto de 2010 e 22 de agosto de 2011, entrando em portos dinamarqueses mais do que vinte e cinco vezes com quatro navios registados no registo naval internacional da Dinamarca (a seguir «registo DIS»), membros da tripulação provenientes de países terceiros (isto é, países terceiros à União Europeia e ao EEE), apesar de tais trabalhadores não possuírem uma autorização de trabalho ou de não estarem isentos dessa obrigação, nos termos do artigo 14.º da Lei dos estrangeiros.
- 3 A VAS Shipping ApS é detida na íntegra pela sociedade sueca Sirius Rederi AB e encontra-se registada [...] na Dinamarca. Foi constituída em 16 de março de 2010 e é gerida por um diretor residente na Suécia e por três administradores, dois dos quais residentes na Dinamarca. Segundo as informações disponibilizadas, todas as reuniões do conselho de administração da sociedade realizam-se na Dinamarca, e todas as assembleias gerais das companhias de navegação comproprietárias tiveram lugar na Dinamarca, uma vez que os quatro navios em causa estão inscritos no registo DIS.
- 4 As quatro companhias de navegação em compropriedade, constituídas por armadores comproprietários (sociedades de responsabilidade limitada) com sede na Suécia, optaram por desenvolver a sua atividade de transporte marítimo na Dinamarca, inscrevendo os quatro navios em apreço no registo DIS e designando

a sociedade de responsabilidade limitada dinamarquesa VAS Shipping ApS como armador gestor, passando essa sociedade a ter, em conformidade com o artigo 104.º da Lei da marinha mercante, autoridade para celebrar todos os atos jurídicos que uma atividade de navegação por norma envolve. Os quatro navios constituem, portanto, um instrumento através do qual as companhias de navegação comproprietárias prosseguem uma atividade económica na Dinamarca, pelo que a sua inscrição no registo DIS não pode ser separada do exercício da liberdade de estabelecimento (v. Acórdão C-221/89, Factortame e o.)

- 5 A VAS Shipping ApS afirmou que nenhum marinheiro, nacional de um país terceiro, abandona o navio durante as escalas nos portos dinamarqueses e que todo o trabalho em terra é realizado por trabalhadores do porto de escala.
- 6 Os factos do processo, nomeadamente a questão de saber se e quantos nacionais de países terceiros estavam a bordo dos quatro navios, o período durante o qual estiveram presentes, e o número de vezes que os navios em apreço entraram em portos dinamarqueses, são objeto de contestação.

B. Tramitação anterior

- 7 O Byretten i Odense (Tribunal de Primeira Instância de Odense) proferiu uma decisão em sede de primeira instância em 4 de maio de 2018 na qual condenou a VAS Shipping ApS no pagamento de uma multa no montante de 1 500 000 DKK (coroas dinamarquesas). O tribunal considerou que a VAS Shipping ApS tinha violado as disposições da Lei dos estrangeiros e que tais disposições constituíam uma restrição à liberdade de estabelecimento nos termos do artigo 49.º TFUE conjugado com o artigo 54.º TFUE, mas que tal restrição era justificada por razões imperiosas de interesse público e não ia além do necessário. A fundamentação da decisão do Byretten i Odense é a seguinte:

«Conclui-se que, à data dos factos, as disposições da Lei dos estrangeiros relativas a escalas de navios na Dinamarca previam que um navio com tripulação estrangeira sem autorização de trabalho podia entrar em portos dinamarqueses vinte e cinco vezes por ano, a partir de maio de 2015, ou vinte e oito vezes por ano, se três dessas escalas se destinassem exclusivamente à realização de visitas a estaleiros navais. Os quatro navios abrangidos no processo contrataram cidadãos de países terceiros sem autorização de trabalho no período indicado no processo. Atendendo à forma como as disposições eram aplicadas, só as entradas dos navios eram consideradas decisivas. Se os estrangeiros estivessem no navio, respetivamente, na vigésima sexta e na vigésima nona vez que o navio entrava nos portos dinamarqueses, deveriam dispor, para esse efeito, de autorizações de trabalho. Portanto, na vigésima sexta ou vigésima nona escala, respetivamente, deveria considerar-se que os navios em apreço passavam a ser um local de trabalho dinamarquês, para o qual era exigida uma autorização de trabalho.

A Sirius Shipping ApS era o armador gestor dos quatro navios e, no período entre 22 de agosto de 2010 e 22 de agosto de 2011, só podia ter entrado nos portos

dinamarqueses vinte e cinco vezes, na medida em que tinha contratado para esses navios trabalhadores estrangeiros sem autorizações de trabalho. Ficou demonstrado que, durante o referido período, os navios entraram mais do que vinte e cinco vezes em portos dinamarqueses.

A testemunha Jan Anker prestou uma declaração relativa ao sistema de identificação automática (a seguir «sistema AIS»), tendo o Byretten considerado que tal declaração correspondia aos registos efetuados nos navios. O sistema AIS pode ser considerado sofisticado e bastante mais fiável do que o registo naval Lloyd's. Em caso de divergência entre os dois registos, o Byretten concluiu que podia basear-se no sistema AIS para determinar a posição do navio, tendo igualmente em conta o facto de que a arguida poderia ter apresentado, a título de contraprova, diários de bordo ou registos próprios, o que não se verificou. A arguida também não logrou provar a realização de visitas a estaleiros navais durante as escalas, as quais poderiam ter sido provadas mediante a apresentação de faturas ou de diários de bordo.

Os navios foram registados na Dinamarca e devem considerar-se geridos pela Sirius Shipping ApS; além disso, foi-lhes atribuído pavilhão dinamarquês e, como tal, consideram-se estabelecidos na Dinamarca (v., a esse respeito, o contrato que foi apresentado relativamente ao navio Lotus celebrado entre as companhias de navegação proprietárias e que, segundo declarações do advogado Ringsted, tinha presumivelmente a mesma redação que os contratos relativos aos restantes navios celebrados entre as companhias de navegação proprietárias). Por conseguinte, deve considerar-se que tais navios operam na Dinamarca e que a sociedade Sirius Shipping ApS foi quem contratou e remunerou os membros da tripulação de tais navios. Nessa medida, verificam-se os fundamentos necessários para instaurar um processo contra a Sirius Shipping ApS, que é a parte que deve justificadamente ser considerada responsável no processo em questão. A sociedade estava, como tal, obrigada a cumprir a legislação dinamarquesa aplicável a este respeito.

Foram encontrados vários erros sem importância nas listas do pessoal, os quais provavelmente se devem à forma como os nomes dos tripulantes foram introduzidos, uma vez que a lista em causa foi redigida à mão. No essencial, ficou demonstrado que as listas estão corretas e que a companhia de navegação violou as disposições aplicáveis nesta matéria.

Deve considerar-se que as disposições aplicáveis da Lei dos estrangeiros e respetiva regulamentação constituem uma restrição às sociedades estrangeiras que visem estabelecer-se na Dinamarca e, como tal, uma restrição à liberdade de estabelecimento na aceção do artigo 49.º TFUE, em conjugação com o artigo 54.º TFUE. Em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, deve concluir-se que as restrições à liberdade de estabelecimento que se aplicam sem discriminação em razão da nacionalidade podem ser justificadas por razões imperiosas de interesse geral, desde que sejam proporcionadas, isto é, desde que sejam adequadas a assegurar a realização do

objetivo visado e não excedam o necessário para atingir esse objetivo. Atendendo ao contexto em que foram introduzidas as disposições da Lei dos estrangeiros relativas a membros da tripulação de países terceiros, as mesmas devem considerar-se justificadas pela necessidade de não comprometer o mercado de trabalho dinamarquês, uma vez que a mão de obra filipina goza de uma vantagem competitiva face à mão de obra dinamarquesa em razão das disparidades salariais, podendo tal medida ser considerada uma restrição justificada por razões imperiosas de interesse geral e proporcionada, isto é, que não excede o necessário para atingir esse objetivo. O requisito da autorização de trabalho é um meio eficaz para assegurar a estabilidade do mercado de trabalho nacional e, nessa medida, evitar perturbações no seio do mesmo. Por conseguinte, o Byretten concluiu que tais restrições eram lícitas e que não existiam fundamentos para proceder ao reenvio de uma questão prejudicial para o Tribunal de Justiça.

O facto de caber ao Ministério Público demonstrar que se justificava uma restrição às liberdades consagradas no direito da União não coloca em causa as considerações relativas aos fundamentos dessas restrições acima expostas.

No caso em apreço, verificam-se circunstâncias agravantes no que respeita à determinação da pena. Os marinheiros estrangeiros recebem remunerações inferiores às dos marinheiros dinamarqueses, o que significa que foi obtida uma vantagem económica. Deve considerar-se que a violação foi dolosa, praticada em vários navios e que os estrangeiros em causa não tinham o direito de residir na Dinamarca. Todavia, persiste alguma incerteza quanto ao número de marinheiros que se encontravam a bordo, e à quantidade de escalas em portos dinamarqueses efetuadas pelos navios. Além disso, deve observar-se que a duração do processo foi extremamente longa, atendendo à complexidade do mesmo e às questões de direito da União, ao facto de terem havido contactos entre vários serviços, o Ministério Público e o advogado da arguida e, por último, à reclamação relativa ao estatuto processual do advogado Ringsted.

Com base numa avaliação global, considera-se adequado fixar o montante da multa em 1 500 000 DKK, nos termos do artigo 59, n.º 4, em conjugação com o artigo 59.º, n.º 5, e o artigo 61.º, todos da Udlændingeloven.»

C. Disposições de direito da União invocadas

- 8 As disposições de direito da União relevantes no caso em apreço são os artigos 49.º, 52.º e 54.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

D. Disposições de direito dinamarquês invocadas

- 9 As disposições relevantes à data dos factos, designadamente, os artigos 13.º, 14.º, 59.º e 61.º da Udlændingeloven (Lei dos estrangeiros), na versão introduzida pela Lei n.º 1061 de 18 de agosto de 2010, tinham a seguinte redação:

«**Artigo 13.º** - Um cidadão estrangeiro deve dispor de uma autorização de trabalho para exercer uma atividade remunerada ou não remunerada, para exercer uma atividade por conta própria ou para prestar serviços a título gratuito ou oneroso na Dinamarca. É igualmente exigida uma autorização de trabalho para o exercício de uma atividade profissional a bordo de um navio ou aeronave dinamarqueses que, no âmbito de serviços regulares ou outros, efetue regularmente escalas em portos ou aeroportos dinamarqueses. Contudo, remete-se para o disposto no artigo 14.º»

2. O Ministro dos Refugiados, da Imigração e da Integração estabelecerá em que medida são necessárias autorizações de trabalho para trabalhar em águas territoriais ou na plataforma continental.»

«**Artigo 14.º** - Os cidadãos estrangeiros a seguir identificados estão isentos da obrigação de possuir uma autorização de trabalho:

- (1) Cidadãos estrangeiros de outro país nórdico na aceção do artigo 1.º
- (2) Cidadãos estrangeiros abrangidos pelo direito da União na aceção dos artigos 2.º e 6.º
- (3) Cidadãos estrangeiros titulares de uma autorização de residência permanente.
- (4) Cidadãos estrangeiros titulares de uma autorização de residência nos termos dos artigos 7.º, 8.º, 9.º, 9.º, alínea b), 9.º, alínea d), ou 9.º, alínea e).
- (5) Cidadãos estrangeiros titulares de uma autorização de residência nos termos do artigo 9.º, alínea c), n.º 1, caso a autorização tenha sido emitida imediatamente após a emissão de uma autorização de residência nos termos do artigo 9.º, alínea b).
- (6) Cidadãos estrangeiros titulares de uma autorização de residência nos termos do artigo 9.º, alínea c), caso a autorização tenha sido emitida a favor de um cidadão estrangeiro que tenha solicitado uma autorização de residência nos termos do artigo 7.º
- (7) Cidadãos estrangeiros titulares de uma autorização de residência nos termos do artigo 9.º, alínea c), n.º 1, caso a autorização tenha sido concedida em virtude de um vínculo familiar com uma pessoa residente na Dinamarca.
- (8) Cidadãos estrangeiros titulares de uma autorização de residência nos termos do artigo 9.º, alínea c), n.º 4, caso o trabalho esteja naturalmente ligado à residência do cidadão estrangeiro na Dinamarca com base nessa residência.

2. O Ministro dos Refugiados, da Imigração e da Integração pode determinar que outros cidadãos estrangeiros fiquem isentos da obrigação de possuir uma autorização de trabalho.»

«Artigo 59.º

[...]

4. Qualquer pessoa que empregue um cidadão estrangeiro sem a autorização de trabalho exigida ou em violação das condições previstas para uma autorização de trabalho é punido com multa ou pena de prisão até 2 anos.

5. Na determinação da pena nos termos do artigo 5.º constituem circunstâncias agravantes o facto de a infração ter sido praticada com dolo ou culpa grave, de o autor ter obtido ou visado obter uma vantagem económica para si ou para terceiros, ou de o estrangeiro não ter o direito de residir em território nacional.»

«Artigo 61.º - As sociedades (pessoas coletivas) podem incorrer em responsabilidade penal, de acordo com as normas estabelecidas no capítulo 5 do Código Penal.»

- 10 À data dos factos que deram origem ao processo, o artigo 33.º do bekendtgørelse nr. 270 af 22. marts 2010 om udlændinges adgang her til landet (Regulamento n.º 270, de 22 de março de 2010, relativo aos cidadãos estrangeiros) estabelecia o seguinte:

«Artigo 33.º - Os cidadãos estrangeiros a seguir identificados estão isentos da obrigação de possuir uma autorização de trabalho:

[...]

4. O pessoal a bordo de navios de carga dinamarqueses em tráfego internacional que façam escala em portos dinamarqueses não mais do que vinte e cinco vezes, calculadas de forma ininterrupta durante o ano anterior, independentemente do ano civil, se for exigida uma autorização de trabalho para esse efeito, em conformidade com o artigo 13.º, n.º 1, e n.º 2, da Lei dos estrangeiros.

[...]]»

- 11 Tal como referido, o artigo 14.º, n.º 1, da Lei dos estrangeiros elenca uma série de categorias de cidadãos estrangeiros que se encontram isentos da obrigação de possuir uma autorização de trabalho prevista no artigo 13.º, n.º 1, dessa lei. À data dos factos, tal disposição era completada pelo artigo 33.º do Regulamento relativo aos cidadãos estrangeiros, o qual se refere igualmente a várias categorias de cidadãos estrangeiros que se encontram isentos da obrigação de possuir uma autorização de trabalho, designadamente a categoria que resulta do artigo 33.º, n.º 4.
- 12 O artigo 33.º, n.º 4, do Regulamento relativo aos cidadãos estrangeiros concretiza o critério «regularmente» previsto no artigo 13.º, n.º 1, e n.º 2, da Lei dos estrangeiros, no sentido de que a autorização de trabalho só é exigida se um navio

dinamarquês fizer escala em portos dinamarqueses mais do que vinte e cinco vezes, calculadas ininterruptamente durante o ano anterior.

- 13 Os artigos 103.º e 104.º da Lei da marinha mercante (recentemente alterada pela Lei n.º 1505 de 17 de dezembro de 2018), têm a seguinte redação:

«**Artigo 103.º** - Deve ser designado um armador gestor para um navio que se encontre em situação de compropriedade.

2. Pode ser designado armador gestor uma pessoa singular, uma sociedade de responsabilidade limitada ou uma pessoa coletiva, desde que satisfaça as condições estabelecidas no artigo 1.º, n.º 2, e no artigo 1.º, n.º 3, respetivamente.»

«**Artigo 104.º** - No que respeita a terceiros, o armador gestor encontra-se autorizado, em virtude dessa qualidade, a celebrar todos os atos jurídicos que uma atividade de navegação por norma envolve. O armador gestor pode, por conseguinte, contratar, despedir e dar instruções ao capitão, subscrever contratos de seguro habituais, e receber dinheiro pago à companhia de navegação. O armador gestor não pode, sem autorização especial, vender, hipotecar ou fretar o navio por um período superior a um ano.»

- 14 As disposições relativas ao registo naval internacional da Dinamarca à data dos factos que deram origem ao processo resultavam da Lei n.º 273 de 11 de abril de 1997, conforme alterado pela Lei n.º 460 de 31 de maio de 2000, pela Lei n.º 526 de 7 de junho de 2006, e ainda pela Lei n.º 214 de 24 de março de 2009, e tinham a seguinte redação:

«**Artigo 10.º** - Os acordos coletivos relativos à remuneração e às condições de trabalho dos trabalhadores dos navios inscritos neste registo devem indicar expressamente que se aplicam apenas a essa atividade.

2. Os acordos coletivos referidos no n.º 1, celebrados por um sindicato dinamarquês, só podem abranger pessoas residentes na Dinamarca ou que, nos termos do direito da União ou de outras obrigações internacionais assumidas, devam ser equiparadas a pessoas consideradas residentes na Dinamarca.

3. Os acordos coletivos referidos no n.º 1, celebrados por um sindicato estrangeiro, só podem abranger pessoas que sejam membros desse sindicato ou cidadãos nacionais do país onde esse sindicato se encontre estabelecido, desde que não sejam membros de outro sindicato com o qual tenha sido celebrado um acordo coletivo nos termos do n.º 1.

4. As normas relativas ao processo de trabalho são igualmente aplicáveis aos litígios nos quais são parte sindicatos estrangeiros.»

- 15 À data dos factos que deram origem ao processo, eram aplicáveis, em matéria de vistos, as disposições estabelecidas no Regulamento n.º 270 de 22 de março de

2010 relativo os cidadãos estrangeiros. Os artigos 13.º, 16.º e 19.º desse diploma tinham a seguinte redação:

«**Artigo 13.º** Os cidadãos estrangeiros devem dispor de passaporte ou de outros documentos de viagem devidamente aprovados (carimbados) antes da sua entrada no país, a menos que se encontrem isentos de visto nos termos do artigo 14.º»

«**Artigo 16.º** Pode ser emitido um visto uniforme válido para todos os países do espaço Schengen, desde que se encontrem preenchidas as seguintes condições:

- (1) O interessado deve dispor de passaporte válido ou de outro documento de viagem que o autorize a deslocar-se para a Dinamarca e outros países do espaço Schengen. Se o passaporte for válido apenas para deslocações a um ou mais países do espaço Schengen, a validade do visto é limitada a esse país ou países. Não é necessário indicar no passaporte, ou outro documento, que o mesmo não é válido para o regresso ao país emissor.
- (2) O interessado deve dispor dos meios necessários para assegurar a sua subsistência durante a permanência prevista nos países do espaço Schengen e para o regresso ao seu país de origem ou de residência ou para se deslocar a um país terceiro, no qual é garantida a sua entrada, ou deve estar em condições de poder obter legalmente esses meios.
- (3) O interessado deve estar munido, salvo motivos especiais em sentido contrário, de um seguro de viagem que cubra, durante a permanência prevista, eventuais despesas relacionadas com o repatriamento por razões de saúde ou em caso de morte, cuidados médicos urgentes e tratamento hospitalar de emergência. O seguro de viagem deve estender-se a todos os países do espaço Schengen e cobrir todo o período de permanência ou de trânsito previsto. O montante mínimo da cobertura do seguro é de 30 000 euros. Quando o visto é solicitado para mais do que duas entradas em países do espaço Schengen, o seguro de viagem deverá cobrir apenas o período referente à primeira entrada e à primeira permanência nos países do espaço Schengen. Nesse caso, o interessado deverá assinar a declaração que consta do formulário de pedido de visto, dando conta de que tem conhecimento da necessidade de ter um seguro de viagem à data de entrada e durante a permanência nos países do espaço Schengen.

[...]]»

«**Artigo 19.º**

[...]

5. O Serviço de Estrangeiros poderá conceder uma autorização de reentrada a um cidadão estrangeiro que resida legalmente na Dinamarca.

6. Mediante delegação do Serviço de Estrangeiros, a polícia poderá, especialmente na fronteira, emitir um visto para uma permanência máxima de quinze dias com uma entrada ou um visto de trânsito nos termos do n.º 4, ponto 1. O n.º 4, pontos 2 e 3, é aplicável *mutatis mutandis*. O visto referido no ponto 1 não poderá ser emitido se em relação ao cidadão estrangeiro tiver sido emitido um alerta no sistema de informação Schengen ou se o estrangeiro tiver sido proibido de entrar na Dinamarca. Mediante delegação do Serviço de Estrangeiros, a polícia poderá, em casos específicos, conceder uma autorização de reentrada nos termos do n.º 5.»

- 16 Os artigos 10.º e 11.º da Circular n.º 70 de 10 de agosto de 2010, relativa à emissão de vistos na fronteira a favor de marinheiros em trânsito sujeitos à obrigação de visto, estabelecem as regras relativas à emissão de vistos para marinheiros. Tais disposições têm, nomeadamente, a seguinte redação:

«**Artigo 10.º** Se um marinheiro desembarcar de um navio que tenha entrado num porto dinamarquês ou que se preveja que entre num porto dinamarquês com vista a abandonar uma fronteira externa do espaço Schengen, é aplicável o seguinte procedimento, caso o marinheiro se encontre sujeito a uma obrigação de visto no momento do desembarque:

- (1) A companhia de navegação ou o intermediário devem notificar à polícia do comando territorial em que se situa o porto de escala que o marinheiro sujeito à obrigação de visto desembarcará no porto de escala e atravessará, de seguida, uma fronteira externa do espaço Schengen. [...]
- (2) A polícia no comando territorial em que se situa o porto de escala deverá verificar o quanto antes e na medida do possível, a correção das informações fornecidas pela companhia de navegação ou pelo intermediário, e se as condições estabelecidas no artigo 5.º se encontram satisfeitas. No âmbito dessa investigação, a polícia controlará o itinerário do marinheiro dentro do espaço Schengen.

[...]

«**Artigo 11.º** Se um marinheiro desembarcar de um navio que tenha entrado num porto dinamarquês, ou que se preveja que entre num porto dinamarquês, e embarcar noutra navio num porto situado dentro do espaço Schengen, é aplicável o seguinte procedimento, caso o marinheiro se encontre sujeito a uma obrigação de visto no momento do desembarque:

- (1) A companhia de navegação ou o intermediário devem notificar à polícia do comando territorial em que o porto de escala [se situa que o marinheiro sujeito à obrigação de visto desembarcará no porto de escala] com vista a embarcar noutra navio noutra porto situado dentro do espaço Schengen.
- (2) A polícia do comando territorial em que se situa o porto de escala deve verificar o quanto antes e na medida do possível a correção da informação

fornecida pela companhia de navegação ou pelo intermediário, e se as condições previstas no artigo 5.º se encontram satisfeitas. No âmbito de tal investigação, a polícia controlará o itinerário do marinheiro dentro do espaço Schengen.

- (3) A polícia do comando territorial em que se situa o porto de escala deve, por telefone, telefax, *e-mail* ou outros meios, solicitar à autoridade de controlo fronteiriço do porto onde o marinheiro vai embarcar noutro navio, que verifique se o navio no qual o marinheiro deve embarcar fez escala ou se prevê que a faça. As informações relativas aos números de telefax e outras informações de contacto da autoridade de controlo fronteiriço nas fronteiras externas do espaço Schengen devem estar disponíveis e atualizadas na *intranet* da polícia.

[...]

E. Dúvidas relativas ao direito da União e argumentos das partes

Dúvidas relativas ao direito da União

- 17 Nos termos do primeiro parágrafo do artigo 49.º TFUE, são proibidas as restrições à liberdade de estabelecimento dos nacionais de um Estado-Membro no território de outro Estado-Membro (estabelecimento principal). Esta proibição abrange igualmente as restrições à constituição de agências, sucursais ou filiais pelos nacionais de um Estado-Membro estabelecidos no território de outro Estado-Membro. Nos termos do segundo parágrafo do artigo 49.º TFUE, a liberdade de estabelecimento compreende – sem prejuízo do disposto no capítulo relativo aos capitais – tanto o acesso às atividades não assalariadas e o seu exercício, como a constituição e a gestão de empresas e designadamente de sociedades, na aceção do segundo parágrafo do artigo 54.º, nas condições definidas na legislação do país de estabelecimento para os seus próprios nacionais (v., a título de exemplo, Acórdão C-212/97, Centros, n.º 19, e Acórdão C-170/05, Denkvit Internationaal and Denkvit France, n.º 20).
- 18 A liberdade de estabelecimento, prevista no primeiro parágrafo do artigo 54.º TFUE, estende-se às sociedades (i) constituídas em conformidade com a legislação de um Estado-Membro e (ii) que tenham a sua sede social, administração central ou estabelecimento principal na União.
- 19 Para efeitos do disposto no capítulo relativo ao estabelecimento (e aos serviços), as sociedades são equiparadas às pessoas singulares, nacionais dos Estados-Membros.
- 20 Por conseguinte, uma sociedade abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 54.º TFUE pode criar agências, sucursais ou filiais e exercer outras formas de estabelecimento secundário noutro Estado-Membro, sem que o Estado de origem ou o Estado-Membro de acolhimento possam restringir esse direito.

- 21 O conceito de «estabelecimento» na aceção do artigo 49.º TFUE não se encontra definido no Tratado; todavia, em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, o conceito de estabelecimento envolve a prossecução efetiva de uma atividade económica, através de uma instalação estável noutro Estado-Membro, por um período indefinido (ver, por exemplo, Acórdão C-161/07, Comissão contra Áustria, n.º 27, e Acórdão C-221/89, Factortame e o., n.º 20). Neste último, o Tribunal de Justiça decidiu ainda que a matrícula de um navio não implica necessariamente estabelecimento na aceção do Tratado, em especial quando o navio não é usado para prosseguir uma atividade económica ou quando o pedido de matrícula é feito por, ou em nome de, uma pessoa que não esteja estabelecida no Estado em causa, e não tenha intenção de nele vir a estabelecer-se. Todavia, o Tribunal de Justiça observou ainda que quando um navio constitui um instrumento para a prossecução de uma atividade económica que implica uma instalação instável no Estado-Membro em causa, a matrícula desse navio não pode ser dissociada do exercício da liberdade de estabelecimento (v. Acórdão C-221/89, Factortame e o., n.ºs 21 e 22).
- 22 As partes não contestam que o requisito de autorização de trabalho previsto no artigo 13.º, n.º 1, da Lei dos estrangeiros, em conjugação com o disposto no artigo 33.º, n.º 4, do Regulamento relativo aos cidadãos estrangeiros, possa constituir uma restrição à liberdade de estabelecimento na aceção do artigo 49.º TFUE.
- 23 O objetivo de assegurar a estabilidade do mercado de trabalho e, desse modo, evitar perturbações no seio do mesmo, pode, em princípio, justificar restrições à liberdade de circulação (v. Acórdão de 14 de novembro de 2018, C-18/17, Danieli & C. Officine Meccaniche SpA).

Argumentos do Anklagemyndigheden

- 24 O disposto no artigo 13.º, n.º 1, da Lei dos estrangeiros, em conjugação com o disposto no artigo 33.º, n.º 4, do Regulamento relativo aos cidadãos estrangeiros, constitui uma restrição não discriminatória à liberdade de estabelecimento, uma vez que se destina a assegurar a estabilidade do mercado de trabalho e, por conseguinte, a evitar perturbações no seio do mesmo.
- 25 Como tal, a legislação dinamarquesa mostra-se apta a garantir a realização do objetivo por si prosseguido e não excede o que é necessário para o atingir. O Anklagemyndigheden (Ministério Público) considera, por conseguinte, que a restrição à liberdade de estabelecimento é compatível com o direito da União.

Argumentos da VAS Shipping ApS

- 26 O requisito da autorização de trabalho não é necessário por uma razão imperiosa de interesse público, incluindo o objetivo de assegurar a estabilidade do mercado de trabalho e, assim, de evitar perturbações no seio do mesmo. Por conseguinte, a

Sirius Shipping ApS considera que as disposições dinamarquesas em causa são contrárias ao direito da União.

- 27 As referidas disposições não são adequadas a garantir a estabilidade do mercado de trabalho. Tal deve-se, nomeadamente, ao facto de (1) as disposições não abrangerem os navios inscritos no registo naval de outros países (2) os membros da tripulação deverem, em todos os casos, dispor de autorização de trabalho para trabalhar na zona portuária ou noutra local terrestre na Dinamarca (3) as disposições não impedirem que um cidadão de um país terceiro entre num porto dinamarquês mais do que vinte e cinco vezes, na medida em que o único fator decisivo é a frequência com que o navio em causa entra em portos dinamarqueses, e (4) as disposições dinamarquesas em matéria de vistos prosseguirem adequadamente o objetivo acima referido de garantir estabilidade do mercado de trabalho nacional.
- 28 A legislação dinamarquesa tem, por um lado, um âmbito de aplicação restrito e, por outro, é muito limitativa em relação aos armadores que são obrigados a alterar a sua política de contratação.

F. Contexto da questão prejudicial reenviada pelo Østre Landsret

- 29 Numa série de acórdãos, o Tribunal de Justiça da União Europeia pronunciou-se sobre os elementos que, à luz das normas do TFUE, devem ser tidos em consideração na análise da proporcionalidade das restrições à liberdade de escolha de trabalhadores por parte dos empregadores.
- 30 Todavia, essa jurisprudência diz respeito, na sua essência, à relação com as normas relativas aos serviços. Por conseguinte, os acórdãos anteriores do Tribunal de Justiça não fornecem indicações específicas sobre como deve ser avaliada a relação entre as disposições dinamarquesas em causa e o artigo 49.º TFUE relativo à liberdade de estabelecimento.
- 31 O Østre Landsret considera, por conseguinte, que uma decisão a título prejudicial sobre se o artigo 49.º TFUE se opõe a disposições como as disposições dinamarquesas que impõem um requisito de autorização de trabalho a cidadãos de países terceiros que trabalhem em navios com pavilhão dinamarquês, e cujos armadores são nacionais de outro Estado-Membro da União Europeia, é necessária para lhe permitir pronunciar-se sobre o presente processo.
- 32 Por conseguinte, o Østre Landsret decidiu suspender o processo penal com o intuito de submeter uma questão prejudicial ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 267.º TFUE.
- 33 Atendendo ao exposto, conclui-se pedindo que o Tribunal de Justiça da União Europeia se digne pronunciar-se sobre a questão a seguir formulada.

Despacho:

O Østre Landsret pede que o Tribunal de Justiça da União Europeia se digne responder à seguinte questão:

Questão:

Opõe-se o artigo 49.º TFUE à legislação de um Estado-Membro que exige que os cidadãos de países terceiros, membros da tripulação de um navio com pavilhão de um Estado-Membro e da propriedade de armadores nacionais de outro Estado-Membro da União, possuam uma autorização de trabalho, exceto se o navio entrar em portos do primeiro Estado-Membro no máximo vinte e cinco vezes, calculadas ininterruptamente durante o ano anterior?

(Ass.)

-

[...]