

Cauza C-71/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

12 februarie 2020

Instanța de trimitere:

Østre Landsret (Danemarca)

Data deciziei de trimitere:

10 februarie 2020

Intimat:

Anklagemyndigheden (Ministerul Public)

Recurentă:

VAS Shipping ApS

S146600L-JJ

EXTRAS

DIN

REGISTRUL ØSTRE LANDSRET

ORDONANȚĂ

Pronunțată la 10 februarie 2020 de Camera a douăzecea a Østre Landsret (Curtea de Apel a Regiunii de Est)

[*omissis*]

Anklagemyndigheden (Ministerul Public)

împotriva

VAS Shipping ApS

(fosta Sirius Shipping ApS)

[*omissis*]

În contextul judecării recursului penal pendinte în fața sa, Østre Landsret a decis, în temeiul articolului 267 TFUE, să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene o întrebare referitoare la interpretarea articolului 49 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

A. Situația de fapt

- 1 Litigiul urmărește să stabilească dacă VAS Shipping ApS (fosta Sirius Shipping ApS) se face vinovată, în cadrul unei proceduri penale, de încălcarea articolului 59 alineatul (4) din Udlændingeloven, (denumită în continuare „Legea privind străinii”), coroborat cu articolul 59 alineatul (5) și cu articolul 61 din aceasta, pentru fapta de a fi permis, în calitate de armator cu atribuții de management, să intre în porturile daneze mai multe vase având la bord echipaje compuse din membri cetățeni străini, în pofida faptului că membrii menționați nu dețineau un permis de muncă și nici nu erau scutiți de obligația obținerii unui permis de muncă.
- 2 Societatea daneză VAS Shipping ApS, care are calitatea de armator cu atribuții de management, în sensul articolului 103 din Søloven (Legea privind transportul maritim), în raport cu patru societăți cu răspundere limitată suedeze de transport maritim (coarmatori), are calitatea de inculpată în fața Østre Landsret, fiind acuzată că în perioada 22 august [OR 2] 2010 - 22 August 2011, patru vase ale sale înregistrate în registrul naval danez (denumit în continuare „registrul DIS”) au intrat de mai mult de 25 de ori în porturi daneze, iar unii dintre membrii echipajelor navelor respective proveneau din țări terțe (adică din țări care nu au calitatea de stat membru al Uniunii sau al Spațiului Economic European), în pofida faptului că respectivii membri ai echipajului nu dețineau un permis de muncă și nici nu erau scutiți de obligația obținerii unui permis de muncă în temeiul articolului 14 din Legea privind străinii.
- 3 VAS Shipping ApS are ca asociat unic societatea suedeză Sirius Rederi AB și este înregistrată [*omissis*] în Danemarca. Societatea a fost înființată la 16 martie 2010 și este administrată de un director cu reședința în Suedia și de trei membri ai consiliului de administrație, dintre care doi au reședința în Danemarca. Conform informațiilor furnizate, toate ședințele Consiliului de administrație al societății au avut loc în Danemarca, iar toate adunările asociaților societăților de transport maritim coarmatoare au avut loc în Danemarca de când cele patru nave în cauză au fost înregistrate în DIS.
- 4 Coarmatorii, adică cele patru societăți cu răspundere limitată suedeze având ca obiect de activitate transportul maritim, au decis să își desfășoare activitatea specifică în Danemarca prin înregistrarea în DIS a celor patru nave în discuție și prin numirea în calitate de armator cu atribuții de management a societății daneze

VAS Shipping ApS, calitate în temeiul căreia societatea respectivă a fost mandată de la acel moment, în temeiul articolului 104 din Søloven, să încheie orice act juridic care poate fi încheiat în mod obișnuit de o societate de transport maritim. Cele patru nave reprezintă astfel un instrument prin care societățile de transport maritim coarmatoare își desfășoară activitatea economică în Danemarca, iar înmatricularea lor în DIS nu poate fi separată de exercitarea libertății de stabilire (a se vedea Cauza C-221/89, Factortame și alții).

- 5 VAS Shipping ApS a declarat că niciun marinar resortisant al unei țări terțe nu părăsește nava în niciun moment în timpul acostărilor în porturile daneze și că toate lucrările de la mal sunt efectuate de personalul danez angajat de portul de escală.
- 6 Situația de fapt, inclusiv dacă și câți resortisanți din țări terțe se aflau la bordul celor patru nave, perioada în care au fost prezenți și de câte ori navele în cauză au intrat în porturile daneze, reprezintă aspecte asupra cărora părțile nu au căzut de acord.

B. Procedura până în prezent [OR. 3]

- 7 Byretten i Odense (Tribunalul Municipal Odense), în calitate de instanță de prim grad, a pronunțat o hotărâre la 4 mai 2018 și a obligat VAS Shipping ApS la plata unei amenzi de 1 500 000 de coroane daneze (DKK). Byretten a constatat că AS Shipping ApS a încălcat prevederile Legii privind străinii, iar dispozițiile acestei legi conțineau o restricție privind libertatea de stabilire în temeiul articolului 49 TFUE, coroborat cu articolul 54 TFUE, dar că restricția era justificată pentru motive imperative de interes general și nu a depășit ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului urmărit. Motivele hotărârii pronunțate de Byretten i Odense sunt următoarele:

„S-a constatat că dispozițiile Legii privind străinii în vigoare la data faptelor aplicabile navelor care intră pe teritoriul Danemarcei prevedeau că o navă al cărei echipaj străin nu posedă permise de muncă ar putea intra în porturile daneze de maximum 25 de ori pe an, începând cu luna mai 2015, sau de 28 ori pe an, dacă trei dintre intrările respective reprezintă exclusiv vizite la șantierul naval. Cele patru nave care fac obiectul urmăririi penale au angajat străini fără permise de muncă la data faptelor menționate în rechizitoriu. Din perspectiva aplicării normelor în discuție, relevantă era doar intrarea vaselor în port. În cazul în care străinii se aflau pe navă la a 26-a sau la a 29-a intrare a navei în porturile daneze, ei ar fi trebuit să dețină permise de muncă. Astfel, la a 26-a sau la a 29-a intrare în port, navele puteau fi considerate nave care au dobândit calitatea de loc de desfășurare a muncii danez, pentru care era necesar un permis de muncă.

Sirius Shipping ApS avea calitatea de armator cu atribuții de management pentru cele patru nave, care, în perioada 22 august 2010-22 august 2011, au avut dreptul să intre în porturile daneze doar de 25 de ori, deoarece pe navele respective erau

angajați lucrători străini fără permis de muncă. S-a stabilit că navele au intrat în porturile daneze de mai mult de 25 de ori în această perioadă.

Martorul Jan Anker a dat o declarație cu privire la sistemul de identificare automată (AIS), iar Byretten a constatat că această declarație corespundea cu mențiunile din jurnalul de bord al navelor. AIS poate fi considerat mai cuprinzător și mult mai de încredere decât Registrul Lloyd de transport. În măsura în care există discrepanțe între cele două, Byretten a considerat că AIS-ul poate fi luat în considerare ca sistem de referință pentru poziția navei, aspect confirmat și de faptul că inculpata ar fi putut prezenta ca probe în sens contrar jurnalele de bord și alte documente, lucru pe care aceasta nu l-a făcut. De asemenea, inculpata nu a demonstrat nici că unele dintre intrări în porturi au reprezentat vizite la șantierul naval, care ar fi putut fi dovedite sau demonstrate prin facturi și jurnale de bord.

Navele erau înmatriculate în Danemarca și se poate considera că erau operate de Sirius Transport ApS, se aflau sub pavilion danez și se poate considera astfel că erau înmatriculate în Danemarca (a se vedea în acest sens acordul încheiat între societățile de transport maritim coarmatoare, depus la dosar, referitor la nava Lotus, care, potrivit celor susținute de avocatul Ringsted, avea același conținut ca cel al acordurilor încheiate între societățile de transport maritim coarmatoare cu privire la celelalte nave). Prin urmare, se poate considera că navele sunt exploatate în Danemarca, iar Sirius Shipping poate fi considerată că este partea care a angajat și a remunerat persoanele aflate la bordul navelor. Prin urmare, există motive pentru punerea sub acuzare a Sirius Shipping ApS, care este, prin urmare, partea care trebuie trasă la răspundere în litigiu. Prin urmare, societatea avea obligația să respecte normele daneze aplicabile în cauză.

Au fost identificate diverse erori minore în listele echipajului, probabil din cauza modului în care au fost consemnate numele membrilor echipajului, deoarece lista a fost întocmită de operatori umani. În esență, s-a stabilit [OR. 4] că listele reflectă realitatea și că societatea de transport maritim a încălcat normele aplicabile în materie.

Se poate considera că normele conținute de Legea privind străinii în această privință și normele de aplicare aferente constituie o restricție aplicabilă societăților străine care doresc să se stabilească în Danemarca și, prin urmare, o restricție privind libertatea de stabilire în temeiul articolului 49 coroborat cu articolul 54 TFUE. În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, se poate concluziona că restricțiile privind libertatea de stabilire, aplicabile fără discriminare pe motiv de cetățenie sau naționalitate, pot fi justificate pentru motive imperative de interes general, cu condiția ca acestea să fie proporționale, cu alte cuvinte să fie adecvate pentru atingerea obiectivului urmărit și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv. Având în vedere contextul în care au fost adoptate normele conținute de Legea privind străinii aplicabile echipajelor străine, este justificat motivul protejării pieței forței de muncă daneze, deoarece angajații filipinezi au un avantaj competitiv față de angajații danezi din punct de vedere al nivelului salariilor și poate fi considerată o

restricție justificată de motive imperative de interes general, care nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea aceluși obiectiv. Obligația deținerii unui permis de muncă reprezintă un mijloc eficient de asigurare a stabilității pieței muncii și prin urmare, de evitare a perturbării pieței naționale a muncii. În consecință, Byretten a constatat că restricțiile sunt legale și că nu există motive pentru a adresa Curții o întrebare preliminară.

Faptul că este de datoria Ministerului Public să stabilească dacă a existat o justificare pentru impunerea restricțiilor asupra libertăților consacrate prin dreptul Uniunii nu afectează în niciun fel constatarea de mai sus cu privire la motivele restricțiilor.

În prezenta cauză, există circumstanțe agravante importante pentru individualizarea pedepsei. Marinarii străini sunt plătiți mai puțin decât marinarii danezi, aspect care determină obținerea unui câștig financiar. Se poate concluziona că încălcarea a fost deliberată și a fost săvârșită cu implicarea mai multor nave, iar străinii în discuție nu aveau drept de reședință în Danemarca. Totuși, există o oarecare incertitudine cu privire la numărul de marinari aflați la bord și la numărul de intrări ale navelor în porturile daneze. Se mai poate observa că durata procedurii a fost extrem de lungă datorită naturii complexe a cauzei și a problemelor de drept al Uniunii și de faptul că a existat o corespondență între diferite instituții, Ministerul Public și avocatul inculpatului și în fine din cauza contestației cu privire la statutul avocatului Ringsted pe parcursul procedurii.

În virtutea unei aprecieri globale, se consideră adecvată aplicarea unei amenzi de 1 500 000 DKK, în temeiul articolului 59 alineatul (4) din Legea privind străinii, coroborat cu articolul 59 alineatul (5) și cu articolul 61 din acesta.”

C. Dreptul Uniunii

- 8 Normele relevante de dreptul Uniunii sunt articolele 49, 52 și 54 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

D. Dreptul danez [OR 5]

- 9 Prevederile aplicabile la acel moment, și anume articolele 13, 14, 59 și 61 din Legea privind străinii, astfel cum au fost modificate prin Legea nr. 1061 din 18 august 2010, aveau următorul conținut:

„**Articolul 13.** Un resortisant străin trebuie să dețină un permis de muncă pentru a desfășura o activitate retribuită sau neretribuită, pentru desfășura activități independente sau pentru a presta servicii în schimbul unei contraprestații sau în alt mod în Danemarca. De asemenea, este necesară deținerea unui permis de muncă pentru a lucra pe o navă sau o aeronavă daneză care, în activitatea sa obișnuită sau din alte motive, face escală în mod regulat în porturile sau aeroporturile daneze. Cu toate acestea, prevederile articolului 14 sunt aplicabile în mod corespunzător.

Alineatul 2. Ministrul însărcinat cu refugiații, imigrația și integrarea adoptă prevederi mai detaliate referitoare la cerința deținerii unui permis de muncă pentru a lucra în apele teritoriale sau pe platoul continental.”

„**Articolul 14.** Sunt scutiți de obligația de a deține un permis de muncă:

- 1) străinii care sunt resortisanți ai unei alte țări nordice în sensul articolului 1;
- 2) străinii cărora li se aplică normele Uniunii în sensul articolelor 2 și 6;
- 3) străinii care dețin un permis de ședere permanentă;
- 4) străinii care dețin un permis de ședere în temeiul articolelor 7, 8, 9, 9b, 9d sau 9e;
- 5) străinii care dețin un permis de ședere în temeiul articolului 9c punctul 1, în cazul în care permisul a fost acordat imediat după eliberarea unui permis de ședere în temeiul articolului 9b;
- 6) străinii care dețin un permis de ședere în conformitate cu articolul 9c, în cazul în care permisul a fost acordat unui cetățean străin care a solicitat emiterea unui permis de ședere în conformitate cu articolul 7;
- 7) străinii care dețin un permis de ședere în temeiul articolului 9c alineatul 1, în cazul în care permisul a fost acordat în temeiul unei legături de familie cu o persoană cu reședința în Danemarca;
- 8) străinii care dețin un permis de ședere în temeiul articolului 9c alineatul 4, în cazul în care activitatea este intrinsec legată de reședința străinului în Danemarca.

Alineatul 2. Ministrul însărcinat cu refugiații, imigrația și integrarea poate stabili că și alți străini pot fi scutiți de obligația deținerii unui permis de muncă.”

„**Articolul 59.**

[omissis]

Alineatul 4. Orice persoană care angajează un străin care nu deține permisul de muncă obligatoriu sau cu încălcarea condițiilor prevăzute pentru deținerea unui permis de muncă se pedepsește cu amendă sau cu o pedeapsă cu închisoarea de până la doi ani.

Alineatul 5. Împrejurările că infracțiunea a fost săvârșită în mod intenționat ori ca urmare a unei neglijențe grave sau că s-a obținut ori s-a urmărit obținerea unui avantaj financiar prin fapta respectivă pentru persoana în cauză sau pentru alții ori că străinul nu are drept de rezidență în Danemarca constituie circumstanțe agravante care determină aplicarea unei pedepse în conformitate cu alineatul 5.”

„**Articolul 61.** Societățile și alte persoane juridice răspund penal în conformitate cu normele prevăzute în capitolul 5 din Codul penal.”

- 10 La data faptelor care au determinat începerea urmăririi penale, articolul 33 din Regulamentul privind străinii [(bekendtgørelse nr. 270 af 22. marts 2010 om udlændinges adgang her til landet (Regulamentul nr. 270 din 22 martie 2010 privind accesul străinilor în Danemarca))] prevedea următoarele:

„**Articolul 33.** Sunt scutiți de obligația deținerii unui permis de muncă:

... [OR 6]

4. personalul de pe navele comerciale daneze aflate în tranzit internațional care intră în porturile daneze de cel mult 25 de ori, calculat în mod continuu pe parcursul anului imediat anterior, indiferent de anul calendaristic, în cazul în care este necesar un permis de muncă în acest scop, conform articolului 13 alineatele 1 și 2 din Legea privind străinii.

[omissis]”

- 11 Articolul 14 alineatul 1 din Legea privind străinii prevede în mod expres o serie de categorii de străini scutiți de obligația obținerii unui permis de muncă prevăzută la articolul 13 alineatul 1. Prevederea respectivă a fost completată la data faptelor prin articolul 33 din Regulamentul privind străinii, care, de asemenea, se referă la diferite categorii de străini scutiți de obligația obținerii unui permis de muncă, inclusiv categoria menționată la articolul 33 alineatul 4.
- 12 Articolul 33 alineatul 4 din Regulamentul privind străinii menționează caracterul „periodic” al situațiilor descrise la articolul 13 alineatele 1 și 2 din Legea privind străinii, astfel încât un permis de muncă este necesar numai dacă o navă daneză intră în porturi de mai mult de 25 de ori calculat în mod continuu pe parcursul anului anterior.
- 13 Articolele 103-104 din Søløven (ultima modificare fiind adusă prin Legea nr. 1505 din 17 decembrie 2018) au următorul cuprins:

„**Articolul 103.** În cazul în care o navă se află în proprietatea mai multor coarmatori, va fi desemnat dintre ei un armator cu atribuții de management în privința acesteia.

Alineatul 2. O persoană fizică, o societate cu răspundere limitată sau un alt tip de societate poate fi numită armator cu atribuții de management, cu condiția ca respectiva persoană să îndeplinească condițiile prevăzute la articolul 1 alineatul 2 și respectiv alineatul 3.”

„**Articolul 104.** În raporturile cu terții, armatorul cu atribuții de management are dreptul, în virtutea atribuțiilor sale, să încheie orice acte juridice încheiate în mod normal de o societate de transport maritim. Prin urmare, armatorul cu atribuții de

management poate angaja, poate concedia și poate da instrucțiuni comandantului, poate să încheie o asigurare obișnuită și poate primi sumele datorate societății de transport maritim. Armatorul cu atribuții de management nu poate vinde sau ipoteca nava fără o autorizație specială, nici nu poate închiria nava pentru o perioadă mai mare de un an.”

- 14 Normele aplicabile Registrului naval internațional danez la data faptelor care au determinat începerea urmăririi penale erau prevăzute în Legea nr. 273 din 11 aprilie 1997, astfel cum a fost modificată prin Legea nr. 460 din 31 mai 2000, Legea nr. 526 din 7 iunie 2006 și Legea nr. 214 din 24 martie 2009 și au următorul conținut:

„Articolul 10. Contractele colective privind condițiile de salarizare și de muncă ale echipajelor navelor înscrise în acest registru precizează în mod expres că se aplică doar acestor tipuri de raporturi de muncă.

Alineatul 2. Contractele colective menționate la alineatul (1) încheiate de un sindicat danez nu sunt aplicabile decât persoanelor cu reședința în Danemarca [OR 7] sau celor care, în temeiul dreptului Uniunii sau al altor obligații internaționale asumate trebuie să fie tratate în același mod ca persoanele care sunt considerate rezidente în Danemarca.

Articolul 3. Contractele colective menționate la alineatul 1 încheiate de un sindicat străin se aplică doar persoanelor care au calitatea de membri ai sindicatului respectiv sau persoanelor care sunt cetățeni ai țării în care este stabilit sindicatul, cu condiția ca acestea să nu fie membre ale unui alt sindicat cu care s-a încheiat un contract de tipul celui prevăzut la alineatul 1.

Alineatul 4. Legea privind soluționarea conflictelor de muncă se aplică și litigiilor în care un sindicat străin are calitatea de parte.”

- 15 La data faptelor care au determinat începerea urmăririi penale, se aplicau normele privind vizele prevăzute în Regulamentul nr. 270 din 22 martie 2010 privind accesul străinilor în Danemarca. Articolele 13, 16 și 19 din acesta conțineau, *inter alia*, următoarele prevederi:

„Articolul 13. Străinii vor avea aplicată viza pe pașaport sau pe alte documente de călătorie înainte de intrare, cu excepția cazului în care persoana în cauză este scutită de obligația obținerii unei vize în temeiul articolului 14.”

„Articolul 16. Se poate elibera o viză uniformă valabilă pentru toate țările Schengen, cu condiția îndeplinirii următoarelor cerințe:

- 1) Persoana în cauză trebuie să dețină un pașaport valabil sau un alt document de călătorie care să confere dreptul de a călători în Danemarca și în celelalte țări Schengen. În cazul în care pașaportul este valabil numai pentru călătoriile în una sau mai multe țări Schengen, valabilitatea vizei se limitează la țara sau la țările respective. Nu este necesar să se precizeze în

- pașaport sau în alt document că pașaportul nu este valabil pentru întoarcerea în țara emitentă.
- 2) Persoana în cauză trebuie să dispună de mijloace suficiente de subzistență pentru perioada de ședere prevăzută în țările Schengen și pentru întoarcerea în țara de origine sau de domiciliu sau pentru călătoria într-o țară terță în care este sigură că urmează să fie admisă, ori să poată dobândi astfel de mijloace în mod legal.
 - 3) Cu excepția unor motive particulare care să se opună aplicării prezentei prevederi, persoana în cauză trebuie să fie în posesia unei asigurări de călătorie pentru a acoperi orice cheltuieți care ar putea apărea în legătură cu repatrierea pentru motive de sănătate, asistență medicală de urgență și tratament de urgență la spital sau deces, în timpul șederii prevăzute. Asigurarea de călătorie trebuie să acopere toate țările Schengen și întreaga durată a șederii preconizate sau a tranzitului preconizat. Valoarea minimă acoperită de asigurare este de 30 000 de euro. În cazul în care s-a depus o cerere de viză pentru mai mult de două intrări în țările Schengen, asigurarea de călătorie acoperă numai perioada primei intrări și a primei șederii preconizate în țările Schengen. În acest caz, persoana respectivă semnează declarația care figurează pe cererea de viză, conform căreia aceasta este conștientă de necesitatea deținerii unei asigurări de călătorie la momentul viitoarelor intrări și șederii în țările Schengen.

[omissis]”

„**Articolul 19.** [omissis]

[omissis] **[OR 8]**

Articolul 5. Direcția pentru Străini poate acorda un permis de întoarcere unui străin care are calitatea de rezident legal în Danemarca.

Alineatul 6. În temeiul abilitării acordate de Direcția pentru Străini, poliția poate, în special la frontieră, să emită o viză de ședere de până la 15 zile cu o singură intrare sau o viză de tranzit în temeiul alineatului 4 punctul 1. Alineatul 4 punctele 2 și 3 se aplică *mutatis mutandis*. O viză, astfel cum este definită la alineatul (1), nu poate fi eliberată dacă străinul este o persoană pentru care s-a emis o alertă în Sistemul de informații Schengen sau nu are dreptul să intre în Danemarca. În temeiul abilitării acordate de Direcția pentru Străini, poliția poate, în anumite cazuri, să acorde un permis de întoarcere în conformitate cu alineatul 5.”

- 16 Articolele 10 și 11 din Circulara nr. 70 din 10 August 2010 privind eliberarea vizelor la frontieră pentru marinarii aflați în tranzit supuși obligației de viză stabilesc normele privind eliberarea vizelor pentru marinari. Normele conțin, *inter alia*, următoarele prevederi:

„Articolul 10. În cazul în care un marinar debarcă de pe o navă care a intrat într-un port danez sau se preconizează că va intra într-un port danez în vederea trecerii unei frontiere externe în spațiul Schengen, se aplică următoarea procedură în cazul în care urmează să i se elibereze o viză la debarcare:

- 1) Societatea sau brokerul de transport maritim notifică poliția din districtul în care este situat portul de escală că marinarul supus obligației de viză va debarca în portul de escală și va trece ulterior o frontieră externă în spațiul Schengen. [*omissis*]
- 2) Poliția din districtul în care este situat portul de escală verifică în cel mai scurt timp posibil și în măsura posibilului dacă informațiile furnizate de societatea sau brokerul de transport maritim sunt corecte și dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 5. În cadrul acestei investigații, poliția verifică ruta marinarului în spațiul Schengen.

[*omissis*]

„Articolul 11. În cazul în care un marinar debarcă de pe o navă care a intrat într-un port danez sau se preconizează că va intra într-un port danez și se îmbarcă într-un alt port din spațiul Schengen, se va aplica următoarea procedură în cazul în care acesta va primi o viză la debarcare:

- 1) Societatea sau brokerul de transport maritim notifică poliția din districtul în care este situat portul de escală că marinarul supus obligației de viză va debarca în portul de escală pentru a se îmbarca pe o navă diferită în alt port din spațiul Schengen [*omissis*]
- 2) Poliția din districtul în care este situat portul de escală verifică în cel mai scurt timp posibil și în măsura posibilului dacă informațiile furnizate de societatea sau brokerul de transport maritim sunt corecte și dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 5. În cadrul acestei investigații, poliția verifică ruta marinarului în spațiul Schengen.
- 3) Poliția din districtul în care este situat portul de escală solicită, prin telefon, fax, e-mail sau prin alte mijloace, autorității de control la frontieră, în portul în care marinarul urmează să se îmbarce pe cealaltă navă, să verifice dacă nava pe care urmează să se îmbarce navigatorul a intrat sau urmează să intre în port. Informațiile privind numerele de fax și alte informații de contact pentru autoritatea de control la frontieră de la frontierele externe ale spațiului Schengen sunt disponibile și actualizate pe intranetul poliției.

[*omissis*]” [OR. 9]

E. Îndoieli cu privire la dreptul Uniunii și argumentele părților

Îndoieli legate de dreptul Uniunii

- 17 În temeiul articolului 49 primul paragraf, sunt interzise restricțiile privind libertatea de stabilire a resortisanților unui stat membru pe teritoriul altui stat membru (sediul principal). Această interdicție vizează și restricțiile privind înființarea de agenții, sucursale sau filiale de către resortisanții unui stat membru stabiliți pe teritoriul oricărui alt stat membru (sediul secundar). În temeiul articolului 49 al doilea paragraf TFUE, libertatea de stabilire presupune, sub rezerva dispozițiilor capitolului privind capitalurile, accesul la activități independente și exercitarea acestora, precum și constituirea și administrarea întreprinderilor și, în special, a societăților în înțelesul articolului 54 al doilea paragraf, în condițiile definite pentru resortisanții proprii de legislația țării de stabilire (a se vedea, de exemplu, Hotărârea pronunțată în cauza C-212/97, Centros, punctul 19, și Hotărârea pronunțată în cauza C-170/05, Denkavit Internationaal și Denkavit Franța, punctul 20).
- 18 În temeiul articolului 54 primul alineat TFUE, libertatea de stabilire include societățile (i) constituite în conformitate cu legislația unui stat membru și (ii) care au sediul social, administrația centrală sau locul principal de desfășurare a activității în cadrul Uniunii.
- 19 În sensul dispozițiilor capitolului privind stabilirea (și serviciile), societățile menționate anterior trebuie să fie tratate în același fel ca persoanele resortisante ale statelor membre.
- 20 O societate căreia i se aplică articolul 54 TFUE poate, prin urmare, să înființeze agenții, sucursale sau filiale și să înființeze alte sedii secundare în alte state membre, fără ca statul de origine sau statul gazdă să aibă dreptul să îngreudească dreptul de a proceda astfel.
- 21 Noțiunea de „stabilire” în sensul articolului 49 TFUE nu este definită în mod expres în tratat, dar conform jurisprudenței Curții, aceasta comportă exercițiul efectiv al unei activități economice prin intermediul unei unități fixe într-un alt stat membru, pe o durată nedeterminată (a se vedea, de exemplu, Hotărârea pronunțată în cauza C-161/07, Comisia/Austria, punctul 27 și Hotărârea pronunțată în cauza C-221/89, Factortame și alții, punctul 20). În această din urmă hotărâre, Curtea a stabilit că înmatricularea unei nave nu implică neapărat o stabilire în sensul tratatului, mai ales în cazul în care nava nu este utilizată în scopul [OR 10] unei activități economice sau în cazul în care cererea de înmatriculare se face de către o persoană sau în numele unei persoane care nu este stabilită și care nu se va stabili în statul în cauză. Totuși, Curtea a observat prin analogie că în cazul în care nava reprezintă un instrument pentru exercitarea unei activități economice care presupune o unitate fixă pe teritoriul statului în cauză, înmatricularea sa nu poate fi separată de exercitarea libertății de stabilire (a se vedea Cauza C-221/89, Factortame și alții, punctele 21 și 22).

- 22 Părțile nu contestă că obligația deținerii unui permis de muncă prevăzută la articolul 13 alineatul (1) din Legea privind străinii coroborat cu articolul 33 alineatul (4) din Regulamentul privind străinii poate constitui o restricție privind libertatea de stabilire în sensul articolului 49 TFUE.
- 23 Obiectivul asigurării stabilității pieței forței de muncă și, astfel, evitarea perturbării acesteia poate, în principiu, să justifice o restricție a libertății de circulație (a se vedea Hotărârea din 14 noiembrie 2018, *Danieli & C. Officine Meccaniche SpA*, C-18/17, EU:C:2018:904).

Argumentele invocate de Ministerul Public

- 24 Prevederile articolului 13 alineatul (1) din Legea privind străinii coroborat cu articolul 33 alineatul (4) din Regulamentul privind străinii constituie o restricție nediscriminatorie privind libertatea de stabilire, deoarece acestea sunt menite să asigure stabilitatea pieței forței de muncă și, astfel, să evite perturbarea ei.
- 25 Normele de drept danez respective sunt proporționale, adică adecvate pentru asigurarea atingerii obiectivului urmărit și nu depășesc ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv. Prin urmare, Ministerul Public consideră că restricția privind libertatea de stabilire este compatibilă cu dreptul Uniunii.

Argumentele invocate de VAS Shipping ApS

- 26 Obligația deținerii unui permis de muncă nu este necesară pentru un motiv imperativ de interes general, mai precis obiectivul de a asigura stabilitatea pieței muncii și, prin urmare, de a evita perturbarea acesteia. Sirius Shipping ApS consideră, prin urmare, că normele daneze în discuție în prezenta cauză sunt contrare dreptului Uniunii.
- 27 Normele nu sunt adecvate pentru asigurarea stabilității pieței muncii. Aceasta deoarece, *inter alia*, (1) normele nu se aplică navelor înmatriculate în registrele navale ale altor țări, (2) echipajul trebuie, în orice caz, să dețină un permis de muncă pentru a lucra în interiorul portului [OR. 11] sau oriunde pe teritoriul danez (3) normele nu împiedică resortisanții țărilor terțe să intre într-un port danez de mai mult de 25 de ore, deoarece singurul factor decisiv este numărul intrărilor navei respective într-un port danez și (4) normele daneze privind vizele îndeplinesc în mod efectiv obiectivul menționat anterior de a asigura stabilitatea pieței muncii.
- 28 Pe de o parte, normele daneze au un domeniu de aplicare limitat și, pe de altă parte, sunt foarte restrictive pentru armatori, care sunt obligați să își schimbe politica în domeniul ocupării forței de muncă.

F. Contextul întrebării adresate de Østre Landsret

- 29 Într-o serie de hotărâri, Curtea s-a pronunțat asupra elementelor care, în temeiul TFUE, trebuie incluse într-o evaluare a proporționalității restricțiilor privind libertatea angajatorului de a-și selecta lucrătorii.
- 30 Totuși, jurisprudența respectivă se referă în principal la relația cu normele aplicabile în materia serviciilor. În consecință, deciziile anterioare ale Curții nu oferă orientări utile pentru evaluarea raportului dintre normele daneze în cauză și articolul 49 TFUE din perspectiva libertății de stabilire.
- 31 Pentru a pronunța o soluție în litigiul principal, Østre Landsret consideră, prin urmare, că este necesar să se stabilească dacă articolul 49 TFUE se opune unor norme precum cele din legislația daneză care impun obligația deținerii unui permis de muncă pentru resortisanții țărilor terțe care lucrează pe nave aflate sub pavilionul Danemarcei și deținute de resortisanți ai unui alt stat membru al Uniunii.
- 32 În consecință, Østre Landsret a hotărât să suspende judecarea recursului penal și să adreseze Curții o cerere de decizie preliminară, în temeiul articolului 267 TFUE.
- 33 În lumina considerațiilor precedente, se solicită Curții să răspundă la întrebarea de mai jos.

Se decide după cum urmează: **[OR. 12]**

Østre Landsret solicită Curții de Justiție a Uniunii Europene să răspundă la următoarea întrebare:

Întrebare

Articolul 49 TFUE se opune reglementării unui stat membru care prevede că cetățenii străini, membri ai echipajului unei nave care poartă pavilionul aceluși stat membru și care este deținută în proprietate de un armator resortisant al unui alt stat membru al Uniunii Europene, trebuie să dețină permise de muncă, cu excepția situației în care nava face escală în porturile statului membru respectiv de maxim 25 de ore calculat în mod continuu pe parcursul anului anterior?

(Semnătura)

[omissis]