Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
PAOLO MENGOZZI
prednesené 1. apríla 2014 [1]

Vec C-83/13

Fonnship A/S
proti
Svenska Transportarbetareförbundet,
Facket för Service och Kommunikation (SEKO)
a
Svenska Transportarbetareförbundet
proti
Fonnship A/S

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Arbetsdomstolen (Švédsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Dodatočná otázka jedného z účastníkov konania, ktorú však vnútroštátny súd nepoložil — Nariadenie (EHS) č. 4055/86 — Pôsobnosť — Poskytovanie služieb námornej dopravy — Námorná doprava do členského štátu, ktorú vykonáva plavidlo, ktoré vlastní spoločnosť so sídlom v štáte, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o Európskom hospodárskom priestore (EHP), a ktoré sa plaví pod vlajkou tretieho štátu, ktorý nie je členom EHP — Zneužitie práva — Kolektívna akcia začatá v prístave členského štátu, ktorá spoločnosť vlastniacu plavidlo doviedla k podpísaniu kolektívnej zmluvy — Čestná hospodárska súťaž“

I – **Úvod**

1. Týmto návrhom na začatie prejudiciálneho konania sa Arbetsdomstolen (Švédsko) v podstate pýta, či spoločnosť, ktorá má sídlo v štáte, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o Európskom hospodárskom priestore z 2. mája 1992 [2] (ďalej len „Dohoda o EHP“) a je vlastníkom lode plávajúcej pod vlajkou tretieho štátu, patrí do pôsobnosti slobodného poskytovania služieb, uplatňovaného na námornú dopravu podľa nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami [3], ktoré samotné je začlenené do Dohody o EHP. [4]

2. Táto otázka bola predložená v rámci sporov medzi nórskou spoločnosťou Fonnship A/S (ďalej len „Fonnship“) na jednej strane a švédskymi združeniami Svenska Transportarbetarförbundet (švédska federácia pracovníkov v doprave, ďalej len „ST“) a Facket för Service och Kommunikation (odborová organizácia zamestnancov v odvetví služieb a komunikácií, ďalej len „SEKO“) na strane druhej vo veci

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Ú. v. ES L 1, 1994, s. 3.

3 — Ú. v. ES L 378, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 174, zmenené a doplnené nariadením Rady (EHS) č. 3573/90 zo 4. decembra 1990 (Ú. v. ES L 353, s. 16, Mim. vyd. 06/001, s. 262, ďalej len „nariadenie č. 4055/86“).

4 — Pozri prílohu XIII Dohody o EHP (Ú. v. ES L 1, 1994, s. 422).

odborových protestných akcií vedených v rokoch 2001 a 2003, ktoré v rámci Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) údajne narušili poskytovanie služieb prostredníctvom plavidla, ktoré vlastní spoločnosť Fonnship (Sava Star), ktoré je zaregistrované v námornom registri Panamy, a pláva teda pod vlajkou tejto tretej krajiny. [5]

3. Konkrétne ST, ktorá sa domnievala, že posádka Sava Star, ktorá bola zamestnaná spoločnosťou Fonnship a ktorú v čase vzniku skutkových okolností konania vo veci samej tvorili iba štátni príslušníci tretích krajín [6], poberá mzdu, ktorá je nedostatočná z hľadiska toho, čo možno považovať za primerané pre plavidlo plaviace sa predovšetkým v Európe, začala v roku 2001 počas zastávky tohto plavidla v švédskom prístave odborovú protestnú akciu s cieľom zabrániť vykládke a nakládke Sava Star, pretože nemohla dosiahnuť, aby Fonnship podpísala kolektívnu zmluvu schválenú zo strany International Transport Workers' Federation (ďalej len „ITF"). [7] Hoci bola Fonnship zjavne viazaná ruskou kolektívnou zmluvou, v dôsledku odborovej protestnej akcie napriek tomu súhlasila s tým, že podpíše kolektívnu zmluvu schválenú ITF a zaplatí poplatky a príspevky požadované ST, čím umožní Sava Star opustiť prístav.

4. Po skončení platnosti kolektívnej zmluvy podpísanej v roku 2001 začala SEKO podobnú akciu pri novej zastávke Sava Star v švédskom prístave. Nie bez protestov podpísala Fonnship kolektívnu zmluvu schválenú ITF, ktorú požadovala SEKO, a zaplatila výdavky a príspevky požadované uvedenou zmluvou, čo umožnilo Sava Star pokračovať v plavbe.

5. Dvomi samostatnými podaniami Fonnship podala na vnútroštátnom súde žalobu proti ST a žalobu proti SEKO, ktorými sa najmä domáhala, aby bola týmto združeniam uložená náhrada škody, ktorá jej bola údajne spôsobená a vyplýva z protiprávnosti vedených odborových protestných akcií a z neplatnosti kolektívnych zmlúv, ktoré bola nútená podpísať. ST zase podala na vnútroštátny súd žalobu proti spoločnosti Fonnship, ktorou sa domáhala, aby bola tejto spoločnosti uložená povinnosť nahradiť jej škodu z dôvodu, že táto spoločnosť nezaplatila odmenu stanovenú kolektívnou zmluvou, ktorá bola podpísaná v roku 2001.

6. Vnútroštátny súd zastáva názor, že otázka oprávnenosti odborových protestných akcií je rozhodujúca pre vyriešenie sporov v konaniach vo veci samej a že pre odpoveď na túto otázku musí rozhodnúť, či je švédske právo v oblasti odborových protestných akcií zlučiteľné s pravidlami práva Únie (práva EHP) v oblasti slobodného poskytovania služieb. Napriek tomu vzhľadom na to, čo už Súdny dvor stanovil v už citovanom rozsudku Viking Line a v rozsudku Laval un Partneri [8], vnútroštátny súd, na rozdiel od toho, čo pred ním tvrdila Fonnship, zastáva názor, že nie je potrebné položiť Súdnemu dvoru otázku týkajúcu sa tejto problematiky.

5 — Zo spisu a z vyjadrenia spoločnosti Fonnship vyplýva, že Sava Star bola plavidlom s voľne loženým nákladom, ktoré prevádzkovalo „trampovú" dopravu predovšetkým v rámci EHP. Podľa článku 1 ods. 3 písm. a) nariadenia Rady (EHS) č. 4056/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 zmluvy na námornú dopravu (Ú. v. ES L 378, s. 4; Mim. vyd. 07/001, s. 241), sa (medzinárodnou) „trampovou" dopravou rozumie „dopravu voľne loženého alebo sypaného tovaru loďou, ktorá je prenajatá celkom alebo čiastočne jednému alebo viacerým lodným zasielateľom na základe dohody o podiele na zisku z plavby alebo dohody o prenájme, prípade inej formy zmluvy o využití nepravidelných alebo vopred neoznamovaných plavieb, tam, kde je dopravné voľne dojednané z prípadu na prípad, podľa situácie na strane ponuky a dopytu". Väčšinou teda ide o nepravidelnú dopravu jediného druhu tovaru, ktorým je naložené celé plavidlo, pozri tiež bod 11 Usmernení o uplatňovaní článku 81 Zmluvy o ES na služby námornej dopravy (Ú. v. EÚ C 245, 2008, s. 2).

6 — V čase vzniku skutkových okolností išlo o štyroch poľských dôstojníkov a dvoch ruských námorníkov.

7 — Ako to konštatoval Súdny dvor v rozsudku z 11. decembra 2007, International Transport Workers' Federation a Finnish Seamen's Union (nazývaný „Viking Line") (C-438/05, Zb. s. I-10779, body 7 a 8), ITF združuje odborové organizácie pracovníkov zamestnaných v odvetví dopravy, ktorých jednou z hlavných politík je kampaň boja proti „lacným vlajkám". Základnými cieľmi tejto politiky je jednak vytvorenie skutočnej väzby medzi vlajkou lode a štátnou príslušnosťou jej vlastníka a jednak ochrana a zlepšenie pracovných podmienok posádok lodí plaviacich sa pod lacnou vlajkou. ITF sa domnieva, že plavidlo je registrované pod lacnou vlajkou v prípade, ak skutočné vlastníctvo plavidla a kontrola nad ním sa nachádzajú v inom štáte ako v štáte vlajky, pod ktorou je plavidlo registrované.

8 — Rozsudok z 18. decembra 2007, Laval a Partneri (C-341/05, Zb. s. I-11767).

7. Naopak, Arbetsdomstolen zastáva názor, že otázka, ktorá pred ním bola prediskutovaná, ale ktorou sa Súdny dvor doposiaľ nezaoberal, teda či je právo EHP uplatniteľné v takej situácii, o akú ide v prejednávanej veci, keď je plavidlo zaregistrované v tretej krajine a vzťahy na palube sa v zásade riadia právom štátu vlajky, vyžaduje, aby bolo prerušené konanie a položená nasledujúca prejudiciálna otázka:

„Sú pravidlá Dohody o EHP týkajúce sa slobodného poskytovania služieb, a to námorných dopravných služieb – ktoré majú svoj ekvivalent v Zmluve o ES – uplatniteľné na spoločnosť so sídlom v štáte Európskeho združenia voľného obchodu (EZVO), pokiaľ ide o jej činnosť v podobe zabezpečenia dopravných služieb do členského štátu Európskeho spoločenstva alebo štátu EZVO s použitím lode, ktorá je zaregistrovaná v inej krajine mimo Európskeho spoločenstva a/alebo EHP (a plaví sa pod vlajkou tejto inej krajiny)?“

8. Táto otázka bola predmetom písomných vyjadrení účastníkov konania vo veci samej, švédskej a gréckej vlády, Dozorného úradu EZVO, ako aj Európskej komisie. Títo účastníci konania boli tiež vypočutí na pojednávaní konanom 28. januára 2014.

II – **Analýza**

A – *Úvodné poznámky k rozsahu návrhu na začatie prejudiciálneho konania*

9. Ako som poznamenal v bode 6 vyššie, vnútroštátny súd jednoznačne odmietol položiť Súdnemu dvoru otázku týkajúcu sa zlučiteľnosti odborových protestných akcií s právom EHP, keďže vzhľadom na už citované rozsudky Viking Line a Laval un Partneri zastával názor, že v prípade, ak sú pravidlá EHP pre slobodné poskytovanie služieb uplatniteľné na situácie, ktoré sú základom sporov v konaniach vo veci samej, prislúcha mu rozhodnúť o nevyhnutnosti a vhodnosti uvedených akcií. Vnútroštátny súd napriek tomu neuvádza, v akom zmysle zamýšľa túto problematiku rozhodnúť.

10. Fonnship venovala pred Súdnym dvorom značnú časť svojich vyjadrení tomu, že kritizovala vnútroštátny súd za to, že návrh na začatie prejudiciálneho konania obmedzil na otázku uplatniteľnosti práva EHP a odmietol položiť Súdnemu dvoru otázku týkajúcu sa zlučiteľnosti ustanovení švédskeho práva, ktoré povoľujú také odborové protestné akcie, aké viedli ST a SEKO proti Sava Star, s týmto právom.

11. Bez toho, aby výslovne žiadala, aby Súdny dvor do odpovede na návrh na začatie prejudiciálneho konania zahrnul úvahy o zlučiteľnosti odborových protestných akcií so slobodným poskytovaním služieb a ich primeranosti v prípade, že odpovie kladne na položenú otázku, Fonnship zastáva názor, vzhľadom na diskusie pred vnútroštátnym súdom mal vnútroštátny súd povinnosť predložiť Súdnemu dvoru všetky otázky práva Únie, ktoré sú užitočné pre rozhodnutie v konaní vo veci samej. V prípade, že by Súdny dvor konštatoval, že sa slobodné poskytovanie služieb uplatní v takých situáciách, ako sú situácie dotknuté v konaní vo veci samej, by totiž skutočnosť, že vnútroštátny súd by do svojho návrhu zahrnul otázku zlučiteľnosti odborových protestných akcií so slobodným poskytovaním služieb, podľa názoru spoločnosti Fonnship umožnila vzhľadom na nejasnosť práva EHP v tejto otázke zabrániť tomu, aby spor trvajúci už viac ako desať rokov musel byť znovu predmetom návrhu na začatie prejudiciálneho konania predloženého Súdnemu dvoru alebo aby bola Fonnship prípadne nútená podať žalobu o náhradu škody proti Švédskemu kráľovstvu.

12. Hoci nie som úplne ľahostajný k implicitnej žiadosti spoločnosti Fonnship zahrnúť, aj keď len subsidiárne, do preskúmania problematiky, ktorá je Súdnemu dvoru predložená, úvahy o nutnosti a primeranosti odborových protestných akcií z hľadiska príslušných predpisov EHP, a to najmä z dôvodu hospodárnosti konania a vzhľadom na okolnosť, že vnútroštátny súd musí rozhodnúť v poslednom stupni, taký postup by v prípade prejednávanej veci vyžadoval, aby sa Súdny dvor rozhodol výrazne zmeniť doterajšiu judikatúru týkajúcu sa výkladu článku 267 ZFEÚ.

13. Je známe, že táto judikatúra priznáva iba vnútroštátnemu súdu možnosť určiť otázky, ktoré budú predložené Súdnemu dvoru,[9] a výhradné právo vymedziť predmet otázok, ktoré zamýšľa položiť Súdnemu dvoru,[10] bez toho, aby Súdny dvor mohol byť jedným z účastníkov konania vo veci samej nútený zaoberať sa určitou otázkou[11], alebo zmeniť jej obsah.[12]

14. Táto judikatúra je odôvodnená jednak argumentom, že článok 267 ZFEÚ zavádza priamu spoluprácu medzi Súdnym dvorom a vnútroštátnymi súdmi v rámci konania, ktoré nie je sporovým konaním a v ktorom účastníci konania nemajú žiadnu možnosť iniciatívy,[13] a jednak povinnosťou Súdneho dvora zabezpečiť, aby vlády členských štátov a účastníci konania mohli predložiť svoje pripomienky podľa článku 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie, pričom treba prihliadnuť na to, že podľa tohto ustanovenia sa účastníkom konania oznámia iba návrhy na začatie prejudiciálneho konania.[14]

15. Súdny dvor tak v zásade odmieta odpovedať na doplňujúce otázky účastníkov konania vo veci samej alebo ostatných účastníkov, ktoré idú nad rámec otázky položenej vnútroštátnym súdom,[15] alebo v kontexte posúdenia platnosti aktu Únie rozšíriť toto preskúmanie na iné dôvody, než uvádza vnútroštátny súd.[16]

16. Nič to však nemení na tom, že zdá sa existuje určité napätie medzi touto judikatúrou a prúdom judikatúry Súdneho dvora, ktorý uprednostňuje potrebu poskytnúť vnútroštátnemu súdu užitočnú odpoveď.

17. Súdny dvor totiž v mnohých rozsudkoch neváha navzdory vymedzeniu návrhu na začatie prejudiciálneho konania vykonanému vnútroštátnym súdom buď vzhľadom na skutkové okolnosti a argumenty uplatnené počas konania overiť, či ustanovenie práva Únie, ktoré nebolo predmetom návrhu na začatie prejudiciálneho konania, môže byť napriek tomu uplatniteľné v prejednávanej veci[17], alebo na účely poskytnutia užitočnej odpovede vnútroštátnemu súdu vysloviť sa k opodstatnenosti tézy

9 — Pozri napríklad rozsudky z 12. novembra 1992, Kerafina – Keramische und Finanz-Holding a Vioktimatiki (C-134/91 a C-135/91, Zb. s. I-5699, bod 16); zo 17. júla 1997, Affish (C-183/95, Zb. s. I-4315, bod 23), a z 21. decembra 2011, Danske Svineproducenter (C-316/10, Zb. s. I-13721, bod 32).

10 — Pozri najmä rozsudky zo 6. júla 2006, Kersbergen-Lap a Dams-Schipper (C-154/05, Zb. s. I-6249, bod 21 a citovanú judikatúru), ako aj z 11. júla 2013, Belgian Electronic Sorting Technology (C-657/11, bod 28).

11 — Rozsudok z 9. decembra 1965, Singer (44/65, Zb. s. 1191, s. 1199).

12 — Tamže (s. 1198), ako aj najmä rozsudky Kerafina – Keramische und Finanz-Holding a Vioktimatiki (už citovaný, bod 16); zo 17. septembra 1998, Kainuun Liikenne a Pohjolan Liikenne (C-412/96, Zb. s. I-5141, bod 23), a z 15. októbra 2009, Hochtief a Linde-Kca-Dresden (C-138/08, Zb. s. I-9889, bod 21).

13 — Pozri najmä rozsudky Singer (už citovaný, s. 1199); z 19. januára 1994, SAT Fluggesellschaft (C-364/92, Zb. s. I-43, bod 9); zo 6. júla 2000, ATB a i. (C-402/98, Zb. s. I-5501, bod 29); zo 16. decembra 2008, Cartesio (C-210/06, Zb. s. I-9641, bod 90); z 15. októbra 2009, Acoset (C-196/08, Zb. s. I-9913, bod 34), a z 18. júla 2013, Consiglio Nazionale dei Geologi a Autorità garante della concorrenza e del mercato (C-136/12, bod 28).

14 — Pozri najmä rozsudky Kainuun Liikenne (už citovaný); Pohjolan Liikenne (už citovaný, bod 24); Hochtief a Linde-Kca-Dresden (už citovaný, bod 22), a Danske Svineproducenter (už citovaný, bod 32).

15 — Pozri napríklad rozsudky Kainuun Liikenne a Pohjolan Liikenne (už citovaný, bod 24); Kersbergen-Lap a Dams-Schipper (už citovaný, bod 22); Danske Svineproducenter (už citovaný, bod 33), ako aj zo 14. apríla 2011, Vlaamse Dierenartsenvereniging a Janssens (C-42/10, C-45/10 a C-57/10, Zb. s. I-2975, body 42 až 45), a z 13. októbra 2011, DHL International (C-148/10, Zb. s. I-9543, body 25, 28 a 30).

16 — Pozri najmä rozsudky ATB a i. (už citovaný, body 28, 30 a 31); z 26. júna 2007, Ordre des barreaux francophones et germanophones a i. (C-305/05, Zb. s. I-5305, bod 19), a z 15. apríla 2008, Nuovo Agricast (C-390/06, Zb. s. I-2577, bod 44).

17 — Pozri okrem iných rozsudky z 12. decembra 1990, Hennen Olie (C-302/88, Zb. s. I-4625, bod 20), a zo 17. októbra 2013, Welte (C-181/12, body 16 a 27).

jedného z účastníkov konania vo veci samej, týkajúcej sa uplatniteľnosti ustanovenia, ktoré nie je v návrhu na začatie prejudiciálneho konania uvedené,[18] alebo tiež – a to i z vlastného podnetu a stále v snahe poskytnúť vnútroštátnemu súdu užitočnú odpoveď – preformulovať položené otázky, aby do výkladu práva Únie zahrnul jedno alebo viac ustanovení uvedených jedným z účastníkov konania.[19]

18. Hoci sa teda judikatúra Súdneho dvora nezdá byť jednoznačná, nedomnievam sa, že je tu nutné podrobnejšie skúmať prípadné kritériá umožňujúce dosiahnuť konzistentný výklad všetkých týchto rozsudkov.

19. Existuje totiž prinajmenšom jeden prípad, ku ktorému podľa môjho názoru patrí prejednávaná vec, keď si Súdny dvor systematicky zakazuje zmeniť alebo rozšíriť predmet návrhu na začatie prejudiciálneho konania nad rámec definovaný vnútroštátnym súdom. Ide o prípad, keď vnútroštátny súd explicitne alebo implicitne odmietol položiť Súdnemu dvoru ďalšiu otázku týkajúcu sa výkladu práva Únie, ktorú výslovne vzniesol jeden z účastníkov konania vo veci samej.[20]

20. V prejednávanej veci je pravda, že na rozdiel od vecí, v ktorých Súdny dvor rozhodoval konkrétne o tejto otázke, vnútroštátny súd musí rozhodnúť v poslednom stupni a pripustil relevanciu otázky spoločnosti Fonnship za predpokladu, že by Súdny dvor odpovedal kladne na otázku, ktorá mu bola položená.[21]

21. Navyše objektívny výklad článku 267 tretieho odseku ZFEÚ by mohol viesť k domnienke, že pokiaľ je vo veci prejednávanej pred súdom, ktorý rozhoduje v poslednom stupni, „vznesená“ otázka týkajúca sa výkladu práva Únie, tento súd „je povinný“ obrátiť sa na Súdny dvor.

22. Takýto výklad článku 267 tretieho odseku ZFEÚ by mohol byť zvlášť prínosný v prípade, keď súd rozhodujúci v poslednom stupni na podporu svojho odmietnutia položiť ďalšiu otázku Súdnemu dvoru uvádza zjavne nesprávny výklad práva Únie alebo formuluje otázku na základe zjavne nesprávneho právneho predpokladu, čo by Súdnemu dvoru umožnilo na základe vyjadrenia účastníkov konania a návrhov generálneho advokáta preskúmať nesprávnosť navrhovaného výkladu alebo právneho predpokladu.[22] Predovšetkým vzhľadom na potrebu zabezpečiť jednotný výklad práva Únie totiž považujem za neprijateľné, aby Súdny dvor mohol na ťarchu jednotlivcov vedome nenapraviť také pochybenia, ktorých sa dopustil súd rozhodujúci v poslednom stupni, a tiež týchto jednotlivcov v skutočnosti zbaviť účinnej možnosti uplatňovať zodpovednosť členského štátu, v ktorom sa nachádza uvedený súd, za porušenie práva Únie.

18 — Pozri napríklad rozsudok z 3. júna 2010, Internetportal und Marketing (C-569/08, Zb. s. I-4871, body 27 až 30).

19 — Pozri napríklad rozsudky z 29. apríla 2004, Weigel (C-387/01, Zb. s. I-4981, bod 44); z 21. februára 2006, Ritter-Coulais (C-152/03, Zb. s. I-1711, bod 39); z 25. januára 2007, Dyson (C-321/03, Zb. s. I-687, bod 26); z 30. mája 2013, Worten (C-342/12, body 30 a 31), a z 12. decembra 2013, Hay (C-267/12, bod 23).

20 — Pozri rozsudky z 5. októbra 1988, Alsatel (247/86, Zb. s. 5987, body 7 a 8), a DHL International (už citovaný, body 25 a 30). Pozri tiež v tomto zmysle rozsudky z 2. júna 1994, AC-ATEL Electronics (C-30/93, Zb. s. I-2305, body 19 a 20), a z 10. júla 1997, Palmisani (C-261/95, Zb. s. I-4025, body 30 a 31). Pozri tiež bod 25 návrhov, ktoré predniesol generálny advokát Lenz vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok AC-ATEL Electronics (už citovaný); bod 46 návrhov, ktoré predniesla generálna advokátka J. Kokott vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i. (C-366/10, Zb. s. I-13755) ako aj bod 18 návrhov, ktoré som predniesol vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok Belgian Electronic Sorting Technology (už citovaný).

21 — V už citovanom rozsudku DHL International Súdny dvor v bode 30 spresnil, že vnútroštátny súd nepripustil „ani potrebu, ani relevantnosť“ otázok týkajúcich sa výkladu práva Únie, ktoré pred ním navrhla žalobkyňa v konaní vo veci samej.

22 — To tiež v skutočnosti navrhli generálny advokát Léger v bode 46 návrhov prednesených vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok z 26. septembra 2000, Engelbrecht (C-262/97, Zb. s. I-7321), a generálny advokát Bot v bodoch 34 a 35 návrhov prednesených vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok z 8. septembra 2010, Winner Wetten (C-409/06, Zb. s. I-8015), s cieľom poskytnúť vnútroštátnym súdom užitočnú odpoveď. To pripustil aj Súdny dvor v rozsudku z 12. februára 2009, Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (C-515/07, Zb. s. I-839, body 29 a 40), na základe môjho stanoviska v tomto zmysle (pozri najmä bod 56 týchto návrhov). Dôvody odmietnutia dvoch prvých návrhov a vyhovenia tretiemu návrhu sa neprejavujú v odôvodnení rozsudkov. Je však zaujímavé poznamenať, že iba vec, v ktorej bol vyhlásený už citovaný rozsudok Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie, bola predložená vnútroštátnym súdom rozhodujúcim v poslednom stupni.

23. Tieto úvahy však neplatia v prejednávanej veci najmä z dôvodu, že vnútroštátny súd neuvádza žiadnu skutočnosť umožňujúcu konkrétne zistiť, v akom zmysle by rozhodol otázku nutnosti a primeranosti odborových protestných akcií z hľadiska dodržiavania pravidiel Dohody o EHP týkajúcich sa slobodného poskytovania služieb.

24. Všeobecnejšie, Súdny dvor, ktorému súd rozhodujúci v poslednom stupni, a to Consiglio di Stato (Taliansko), položil otázku týkajúcu sa rozsahu právomocí tohto súdu zvoliť a preformulovať otázky navrhnuté jedným z účastníkov konania vo veci samej, v už citovanom rozsudku Consiglio nazionale dei geologi a Autorità garante della concorrenza e del mercato zamietol existenciu bezpodmienečnej povinnosti podať návrh na začatie prejudiciálneho konania týkajúci sa výkladu práva Únie, ktorú vzniesol jeden z týchto účastníkov konania,[23] a zároveň pripomenul, že určenie a formulácia otázok, ktoré sú mu predložené, prislúcha výlučne vnútroštátnemu súdu.[24]

25. Za týchto okolností zastávam názor, že Súdny dvor by mal odpovedať iba na otázku, ktorá mu bola predložená a ktorá sa týka uplatniteľnosti pravidiel Dohody o EHP na slobodné poskytovanie služieb, a nezaoberať sa teda otázkou, ktorej položenia sa domáhala Fonnship pred vnútroštátnym súdom, avšak tento súd to výslovne odmietol, a ktorá sa týka prípadnej zlučiteľnosti odborových protestných akcií so slobodným poskytovaním služieb.

B – *O návrhu na začatie prejudiciálneho konania a výklade nariadenia č. 4055/86*

26. Hoci vnútroštátny súd vo svojej prejudiciálnej otázke odkázal všeobecne na pravidlá Dohody o EHP o slobodnom poskytovaní služieb, odpoveď Súdneho dvora by podľa môjho názoru mala byť obmedzená na ustanovenia nariadenia č. 4055/86, ako navrhli tiež účastníci konania vo veci samej a ostatní účastníci konania, ktorí Súdnemu dvoru predložili vyjadrenia.

27. Je nesporné, že slobodné poskytovanie dopravných služieb upravujú ustanovenia Zmluvy týkajúce sa dopravy a že pokiaľ ide konkrétne o námornú dopravu, podľa článku 84 ods. 2 Zmluvy o EHS prislúchalo Rade Európskej únie rozhodnúť, či v tomto odvetví môžu byť prijaté príslušné ustanovenia, čo skutočne konštatovala a zrealizovala, keď 22. decembra 1986 prijala nariadenie č. 4055/86, v jeho pôvodnom znení, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu, ktoré sa stalo účinným 1. januára 1987. Vzhľadom na to, že nariadenie č. 4055/86 bolo – ako už bolo uvedené – začlenené do Dohody o EHP, je teda potrebné preformulovať položenú otázku a obmedziť ju na výklad tohto aktu.

28. Vzhľadom na skutočnosti v spise a vyjadrenia účastníkov konania môže byť položená otázka ďalej obmedzená na vyjasnenie osobnej pôsobnosti nariadenia č. 4055/86, ktorá je uvedená v článku 1 tohto nariadenia, a to na účely určenia, či sa na spoločnosť, ktorá je legálne usadená v EHP, v prejednávanom prípade v Nórsku, a je vlastníkom plavidla, ktoré zabezpečuje služby námornej dopravy v rámci EHP, avšak plaví sa pod vlajkou tretieho štátu, v prejednávanom prípade Panamy, tento akt vzťahuje a či sa prípadne táto spoločnosť môže v zásade domáhať slobody, ktorú tento akt poskytuje.

1. O osobnej pôsobnosti nariadenia č. 4055/86

29. Kladná odpoveď, ktorá je na prvý pohľad jednoduchá, zdá sa vyplýva zo samotného znenia článku 1 nariadenia č. 4055/86 a z judikatúry Súdneho dvora.

23 — Pozri rozsudok Consiglio nazionale dei geologi a Autorità garante della concorrenza e del mercato (už citovaný, bod 34). Treba poznamenať, že Súdny dvor v bode 25 tohto rozsudku uvádza, že súd, proti rozhodnutiu ktorého nemožno podať žiadny opravný prostriedok, „*v zásade* je povinný obrátiť sa na Súdny dvor v zmysle článku 267 tretieho odseku ZFEÚ, pokiaľ je v konaní pred ním nastolená otázka týkajúca sa výkladu Zmluvy o FEÚ“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

24 — Tamže (bod 29).

30. Podľa odseku 1 tohto ustanovenia sa totiž slobodné poskytovanie služieb námornej dopravy medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami uplatňuje na štátnych príslušníkov členských štátov usadených v inom členskom štáte, ako je štát osoby, pre ktorú sú služby určené, zatiaľ čo odkazom, ktorý uvádza jeho odsek 3 najmä na článok 58 Zmluvy o EHS (neskôr článok 48 ES), sú spoločnosti usadené v Európskej únii (v EHP) postavené na roveň fyzickým osobám, ktoré sú štátnymi príslušníkmi členských štátov.

31. Súdny dvor tak v kontexte spoločnosti usadenej v jednom členskom štáte, ktorá prevádzkuje pravidelnú linku do iného členského štátu, ale plavidlá ktorej boli zaregistrované v Paname a plavili sa pod panamskou vlajkou, zo znenia článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86 odvodil, že toto nariadenie „sa vzťahuje na štátnych príslušníkov členských štátov, ktorí sú usadení v inom členskom štáte, než je štát osoby, pre ktorú je služba určená, a *neodkazuje na registráciu alebo vlajku plavidiel prevádzkovaných dopravným podnikom*“.[25]

32. Irelevantnosť registrácie a/alebo vlajky lodí na účely určenia pôsobnosti článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86 je *a contrario* posilnená odsekom 2 toho istého ustanovenia. Tento odsek totiž uvádza, že sa vzťahuje aj na štátnych príslušníkov členských štátov usadených mimo Únie a na plavebné spoločnosti usadené mimo Únie a kontrolované štátnymi príslušníkmi členského štátu, ak sú ich lode registrované v tomto členskom štáte v súlade s jeho zákonodarstvom.

33. Ako uviedol Dozorný úrad EZVO v písomnom vyjadrení, spresnenie uvedené v článku 1 ods. 2 nariadenia č. 4055/86 odráža to, čo sa všeobecne nazýva „grécka výnimka“.[26] Vzhľadom na to, že podľa gréckeho práva sú grécki štátni príslušníci usadení v tretích krajinách oprávnení zaregistrovať svoje lode do námorného registra tohto členského štátu, nezohľadnenie tejto situácie by viedlo k vyňatiu podstatnej časti celkovej tonáže patriacej štátnym príslušníkom štátov EHP z pôsobnosti uvedeného nariadenia.[27]

34. Je teda nesporné, že normotvorca Únie nezamýšľal podmieniť uplatnenie článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86 miestom registrácie lodí.

35. Preto na rozdiel od toho, čo ST a SEKO uviedli v písomných vyjadreniach, skutočnosť, že štátni príslušníci štátov EHP, ktorí patria do pôsobnosti toho istého ustanovenia, registrujú svoje plavidlá v tretej krajine, neznamená, že títo štátni príslušníci už nie sú usadení v štáte EHP.

36. Proti vyššie uvedenému odôvodneniu tiež nemožno namietať argument ST a SEKO, že vzhľadom na to, že sa spor v konaní vo veci samej týka pracovných podmienok posádky plavidla, na ktoré sa vzťahuje právo tretej krajiny, ustanovenia nariadenia č. 4055/86 nie sú uplatniteľné, alebo sú prinajmenšom podmienené dostatočnou súvislosťou medzi pracovným pomerom a územím Únie (EHP), ktorá v prejednávanom prípade neexistuje.

25 — Rozsudok zo 17. mája 1994, Corsica Ferries (C-18/93, Zb. s. I-1783, bod 29) (kurzívou zvýraznil generálna advokát). Skutočnosť, že plavidlá prevádzkované touto spoločnosťou boli zaregistrované v Paname a plávali pod panamskou vlajkou, vyplýva z bodu 8 tohto rozsudku. Pozri tiež rozsudok z 18. júna 1998, Corsica Ferries France (C-266/96, Zb. s. I-3949, bod 3).

26 — Pozri v tejto súvislosti medzi iným BREDIMA SAVOPOULOU A. a TZOANNOS J.: *The Common Shipping Policy of the EC*. North Holland, Amsterdam, 1990, s. 176, a BAENA BAENA P.J.: *La politica comunitaria de los transportes maritimos*. Marcial Pons, Madrid, 1995, s. 127.

27 — Podľa jedného autora išlo o 85 % loďstva plávajúceho pod gréckou vlajkou: pozri MARTINEZ LAGE S.: El régimen comunitario del transport marítimo y el Real Decreto 990/1986 sobre ordenación del transporte marítimo en España. In: *Gaceta CEE*, nº 10, 1988, s. 408.

37. Toto tvrdenie sa totiž musí zamietnuť najprv z toho dôvodu, že z procesného hľadiska je jeho cieľom na základe vymenovania rozsudkov Súdneho dvora týkajúcich sa voľného pohybu pracovníkov [28] v konečnom dôsledku spochybniť relevantnosť otázky položenej vnútroštátnym súdom v súvislosti s poskytovaním služieb, zatiaľ čo podľa judikatúry zostáva tento súd v zásade jediným príslušným na vymedzenie predmetu týchto otázok a posúdenie ich potrebnosti, ako aj relevantnosti z hľadiska konkrétnych okolností sporu, ktorý mu bol predložený. [29]

38. V nadväznosti na to tvrdenie ST a SEKO treba tiež zamietnuť z dôvodu, že pôsobnosť nariadenia č. 4055/86 je stanovená jeho vlastnými ustanoveniami a nezávisí na práve rozhodnom pre pracovné vzťahy medzi posádkou plavidla a poskytovateľom služieb námornej dopravy, na ktorého sa môže vzťahovať toto nariadenie. Svedčí o tom okolnosť, že nariadenie č. 4055/86 napríklad v žiadnom ustanovení neuvádza kritériá určenia práva rozhodného pre individuálne pracovné zmluvy členov posádky, zvlášť pokiaľ ide o vzťahy, ktoré by mali existovať medzi týmto aktom a článkom 6 Dohovoru o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky, podpísaného 19. júna 1980 v Ríme (ďalej len „Rímsky dohovor“). [30]

39. Nakoniec predmetné tvrdenie nemôže obstáť ani z toho dôvodu, že hoci možno pripustiť – ako tvrdí ST a SEKO –, že pracovné vzťahy na palube lode na širom mori sa podľa článkov 91 a 94 Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve uzavretého v Montego Bay 10. decembra 1982 (ďalej len „Dohovor z Montego Bay“) [31] riadia právom štátu vlajky, čo uznáva aj judikatúra Súdneho dvora, [32] z nariadenia č. 4055/86 však v žiadnom prípade nevyplýva, že normotvorca Únie chcel obmedziť pôsobnosť tohto nariadenia na štátnych príslušníkov zabezpečujúcich služby námornej dopravy prostredníctvom plavidiel, na palubách ktorých sa pracovné vzťahy riadia právom členského štátu (alebo právom štátu EHP). [33]

40. Všeobecné podriadenie pôsobnosti nariadenia č. 4055/86 takejto ďalšej podmienke by mohlo ohroziť cieľ tohto nariadenia, ktorý spočíva v rozšírení slobodného poskytovania služieb na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami s cieľom postupného zrušenia existujúcich obmedzení a zabránenia zavedeniu nových obmedzení. [34]

28 — V bodoch 79 a 80 písomných pripomienok ST a SEKO na podporu svojho tvrdenia uvádzajú rozsudky z 12. júla 1984, Prodest (237/83, Zb. s. 3153, bod 6); z 27. septembra 1989, Lopes da Viega (9/88, Zb. s. 2989, bod 15); z 29. júna 1994, Aldewereld (C-60/93, Zb. s. I-2991, bod 14), a z 30. apríla 1996, Boukhalfa (C-214/94, Zb. s. I-2253, bod 15), ktoré sa všetky týkajú výkladu ustanovení Zmluvy alebo sekundárneho práva týkajúcich sa voľného pohybu pracovníkov.

29 — Pozri v tomto zmysle najmä rozsudky Kersbergen-Lap a Dams-Schipper (už citovaný, bod 21) a Danske Svineproducenter (už citovaný, bod 32).

30 — Ú. v. ES L 266, s. 1. Pripomínam, že článok 6 Rímskeho dohovoru s nadpisom „Individuálne pracovné zmluvy“, v podstate stanovuje, že zamestnanec v prípade pracovných zmlúv nesmie byť v dôsledku voľby rozhodného práva stranami zbavený ochrany, ktorú mu poskytujú kogentné ustanovenia práva, ktoré by bolo použité podľa uvedeného článku 6 ods. 2 v prípade neexistencie voľby rozhodného práva. Podľa tohto odseku sa pracovná zmluva riadi jednak právom krajiny, v ktorej zamestnanec pri plnení zmluvy obvykle vykonáva svoju prácu, alebo ďalej právom krajiny, v ktorej sa nachádza prevádzkareň, v ktorej je zamestnaný, pokiaľ nevykonáva obvykle svoju prácu v jedinej krajine. Tieto kritériá sa uplatnia, avšak pokiaľ z okolností vyplýva, že pracovná zmluva užšie súvisí s inou krajinou, použije sa na zmluvu právo tejto krajiny. K uplatneniu a formulácii týchto kritérií určenia rozhodného práva v kontexte prepustenia člena posádky plavidla pozri rozsudok z 15. decembra 2011, Voogsgeerd (C-384/10, Zb. s. I-132275).

31 — Uvedené články 91 a 94, ktoré sú zaradené do časti VII Dohovoru z Montego Bay s nadpisom „Šíre more“, predovšetkým uvádzajú, že plavidlá majú štátnu príslušnosť toho štátu, pod vlajkou ktorého sú oprávnené plávať, musí tu však byť skutočné puto medzi štátom a plavidlom, a ďalej, že každý štát účinne uplatňuje svoju jurisdikciu a kontrolu v správnych, technických a sociálnych záležitostiach nad plavidlami, ktoré plávajú pod jeho vlajkou, najmä podľa svojho vnútroštátneho práva nad jeho kapitánom, dôstojníkmi a posádkou v správnych, technických a sociálnych záležitostiach, ktoré sa plavidla týkajú.

32 — Pozri rozsudok z 24. novembra 1992, Poulsen a Diva Navigation (C-286/90, Zb. s. I-6019, body 18 a 22).

33 — Pozri v tomto zmysle analogicky rozsudok z 9. marca 2006, Komisia/Španielsko (C-323/03, Zb. s. I-2161, bod 26), s ohľadom na odmietnutie Súdneho dvora postaviť pojmy použité v nariadení Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, s. 7; Mim. vyd. 06/002, s. 10) na roveň pojmom Dohovoru z Montego Bay, čo by malo za následok obmedzenie pôsobnosti uvedeného nariadenia.

34 — Pozri predposledné odôvodnenie nariadenia č. 4055/86. Pokiaľ ide o podobné úvahy, pozri rozsudok Komisia/Španielsko (už citovaný, bod 24).

41. Naopak, delikátnejšia je otázka, o ktorej účastníci konania pred Súdnym dvorom diskutovali, týkajúca sa určenia presného okruhu osôb, na ktoré sa vzťahuje slobodné poskytovanie služieb námornej dopravy a ktoré sú uvedené v článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86, konkrétne otázka, či z dôvodu bydliska alebo sídla v štáte EHP patrí samotný vlastník plavidla do pôsobnosti tohto ustanovenia.

42. Táto otázka má pôvod v nezhode účastníkov konania vo veci samej týkajúcej sa identity a miesta usadenia subjektu povereného správou a prevádzkou Sava Star, keďže ST a SEKO uvádzajú, že tieto činnosti boli prevedené na spoločnosť usadenú v Paname, zatiaľ čo Fonnship tvrdí, že počas relevantného obdobia zabezpečovala celé komerčné prevádzkovanie Sava Star z Nórska.

43. Súdnemu dvoru zjavne neprislúcha, aby v rámci spolupráce zavedenej článkom 267 ZFEÚ, rozhodoval o tejto skutkovej otázke, ktorú bude musieť posúdiť vnútroštátny súd, aj keď podľa znenia jeho prejudiciálnej otázky tento súd zdá sa vychádzal z predpokladu, že Fonnship vykonávala počas doby vzniku skutkových okolností konania vo veci samej „činnosť spočívajúcu v zabezpečovaní dopravných služieb“ a že niektoré skutočnosti, ktoré táto spoločnosť oznámila na základe žiadosti Súdneho dvora a na pojednávaní, tento dojem potvrdzujú.

44. Pokiaľ však ponecháme stranou tento skutkový spor a na účely poskytnutia užitočnej odpovede vnútroštátnemu súdu budeme vychádzať z výkladu článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86, treba najprv pripomenúť, že toto ustanovenie určuje osoby, na ktoré sa vzťahuje slobodné poskytovanie služieb v námornej doprave medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami, v podstate rovnako ako článok 49 ES[35], teda fyzické a právnické osoby usadené na území členského štátu Únie (EHP), ktoré za odplatu poskytujú cezhraničné služby v rámci EHP, alebo sú ich príjemcami.[36]

45. Na základe tejto všeobecnej domnienky Súdny dvor už pripustil, že do osobnej pôsobnosti článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86 patrí spoločnosť založená podľa holandského práva, ktorá vybavovala námorné plavidlá,[37] námorný zástupca so sídlom v členskom štáte, ktorý prevádzkoval plavidlo, ktorého nebol vlastníkom, zabezpečujúce pravidelnú linku medzi prístavmi dvoch členských štátov[38], grécki vlastníci lodí, ktorí v celom rozsahu prenajímali svoje lode cestovným kanceláriám na jednodenné výlety medzi členským štátom a treťou krajinou[39], ako aj taliansky kapitán plavidla zabezpečujúceho námornú dopravu medzi dvoma prístavmi členských štátov[40].

46. Táto judikatúra svedčí o pružnom výklade osobnej pôsobnosti článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86, samozrejme v súlade so snahou zabezpečiť, aby sa čo najväčšie množstvo hospodárskych činností, na ktoré sa nevzťahuje voľný pohyb tovaru, kapitálu alebo osôb nevymyklo spod pôsobnosti Zmluvy o ES (alebo Dohody o EHP).[41]

47. Skutočnosťou však ostáva, že táto judikatúra výslovne neposkytuje informácie o tom, či možno samotného vlastníka lode považovať za poskytovateľa služieb v námornej doprave.

35 — Pozri rozsudky zo 14. júla 1994, Peralta (C-379/92, Zb. s. I-3453, bod 39); z 5. októbra 1994, Komisia/Francúzsko (C-381/93, Zb. s. I-5145, bod 10), a z 13. júna 2002, Sea-Land Service a Nedlloyd Lijnen (C-430/99 a C-431/99, Zb. s. I-5235, bod 30).

36 — Pozri, pokiaľ ide o článok 36 Dohody o EHP (slobodné poskytovanie služieb), rozsudok Súdu EZVO z 25. apríla 2012, Granville Establishment (E-13/11, *EFTA Court Report*, s. 403, body 38 a 39).

37 — Pozri rozsudok Sea-Land Service a Nedlloyd Lijnen (už citovaný, body 16, 26 až 29). Treba poznamenať, že aj keď Súdny dvor ponechal na vnútroštátnom súde, aby overil, či situácie, ktoré viedli k sporom v tejto veci, patria do osobnej pôsobnosti nariadenia č. 4055/86, vzhľadom na znenie bodov 63 až 76 návrhov, ktoré predniesol generálny advokát Alber v tejto veci, to tak bolo s najväčšou pravdepodobnosťou z dôvodu okolnosti, že iná námorná dopravná spoločnosť dotknutá v konaní vo veci samej (Sea-Land Service) bola usadená v Spojených štátoch amerických a že vnútroštátny súd neposkytol dostatok údajov o splnení podmienok stanovených v článku 1 ods. 2 uvedeného nariadenia.

38 — Pozri rozsudok Corsica Ferries (už citovaný, body 8 a 30) a bod 2 návrhov, ktoré predniesol generálny advokát van Gerven k tomuto rozsudku; pozri tiež Corsica Ferries France (už citovaný, bod 3). Ako už bolo uvedené, lode plávali pod panamskou vlajkou.

39 — Pozri rozsudok zo 14. novembra 2002, Geha Naftiliaki a i. (C-435/00, Zb. s. I-10615, body 5 a 6), ako aj body 5 a 6 návrhov, ktoré predniesol v tejto veci generálny advokát Alber.

40 — Rozsudok Peralta (už citovaný, bod 42). Vlastník plavidla bol Talian a loď plávala pod talianskou vlajkou.

41 — Pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. apríla 2009, Falco Privatstiftung a Rabitsch (C-533/07, Zb. s. I-3327, bod 35).

48. Užitočné poznatky, v zmysle zápornej odpovede na túto otázku, možno podľa môjho názoru vyvodiť z judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa iných dopravných prostriedkov.

49. Z tejto judikatúry, najmä z rozsudkov Cura Anlagen [42], Jobra [43] a Waypoint Aviation [44], totiž vyplýva, že aj keď je vlastníka vozidla ľahké kvalifikovať ako poskytovateľa služieb, na ktorého sa vzťahuje článok 49 ES, pokiaľ ponúka také vozidlo na prenájom (ide teda v konečnom dôsledku o poskytovanie služieb prenájmu), Súdny dvor ho napriek tomu nikdy nepovažoval za poskytovateľa *dopravných služieb*.

50. Aby bol takto kvalifikovaný, je teda potrebné, aby vlastník sám vykonával dopravné činnosti, v prejednávanom prípade činnosti námornej dopravy prostredníctvom prevádzkovania svojich lodí.

51. Táto kvalifikácia je koherentná s definíciou pojmu „majiteľ lode Spoločenstva“, ktorá je uvedená v článku 2 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 3577/92, ktorý odkazuje na „štátneho príslušníka členského štátu… *vykonávajúceho činnosti v lodnej doprave*“. [45]

52. Táto kvalifikácia je podľa môjho názoru tiež v súlade s definíciou pojmu „vlastník lode“, ktorý sa nachádza napríklad v ustanovení 2 prílohy smernice Rady 1999/63/ES z 21. júna 1999, ktorá sa týka Dohody o organizácii pracovného času námorníkov, uzavretej Združením majiteľov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Odborovou federáciou pracovníkov dopravy v Európskej únii (FST), [46] ktorý označuje „vlastníka lode alebo inú organizáciu alebo osobu, napríklad manažéra, agenta alebo nájomcu lode, ktorý prebral zodpovednosť za prevádzkovanie lode od vlastníka a ktorý pri preberaní tejto zodpovednosti súhlasil s prevzatím povinností a zodpovednosti“. Z tejto definície totiž nepochybne vyplýva, že vlastníctvo plavidla sa nekryje so zodpovednosťou za prevádzku tohto plavidla.

53. Podľa môjho názoru tak iba vlastník plavidla, ktorý nesie zodpovednosť za jeho prevádzku, bude môcť byť považovaný za poskytovateľa služieb námornej dopravy. Pokiaľ naopak zverí túto zodpovednosť iným subjektom, poskytovanie služieb budú zabezpečovať tieto subjekty.

54. Na otázku, či môže byť vlastník plavidla kvalifikovaný ako poskytovateľ služby námornej dopravy, pokiaľ vykonáva iba časť činností spojených s prevádzkou plavidla, je však ťažké odpovedať a táto otázka nepochybne závisí od všetkých skutkových okolností každej veci.

55. Zdá sa mi však, že možno uviesť niekoľko všeobecných úvah s tým, že zostávajú veľmi schematické vzhľadom na zložitosť organizácie činností medzinárodnej námornej dopravy.

42 — Rozsudok z 21. marca 2002, Cura Anlagen (C-451/99, Zb. s. I-3193, bod 18). Táto vec sa týkala povinnosti registrácie v štáte, v ktorom sú používané vozidlá získané na leasing od podniku usadeného v inom členskom štáte.

43 — Rozsudok zo 4. decembra 2008, Jobra (C-330/07, Zb. s. I-9099, bod 22). Táto vec sa týkala odmietnutia orgánov členského štátu poskytnúť investičnú prémiu spoločnosti, ktorá poskytla na leasing nákladné vozidlá používané predovšetkým na území iných členských štátov.

44 — Rozsudok z 13. októbra 2011, Waypoint Aviation (C-9/11, Zb. s. I-9697, body 17 a 20). Vec sa v podstate týkala zákazu prevodu užívacieho práva k lietadlu na spoločnosť, ktorá nie je usadená v členskom štáte, ktorý priznal daňovú výhodu na financovanie jeho kúpy.

45 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

46 — Ú. v. ES L 167, s. 33; Mim. vyd. 05/003, s. 363. Táto smernica bola uplatniteľná v čase vzniku skutkových okolností konaní vo veci samej, a to aj v EHP, na základe rozhodnutia Zmiešaného výboru EHP č. 66/2000 z 2. augusta 2000, ktorým sa mení príloha XI (Telekomunikačné služby) Dohody o EHP (*neoficiálny preklad*) (Ú. v. ES L 250, s. 48). Požiadavky uvedenej smernice boli smernicou Európskeho parlamentu a Rady 1999/95/ES z 13. decembra 1999, ktorá sa týka uplatňovania ustanovení pokiaľ ide o pracovný čas námorníkov na lodiach kotviacich v prístavoch spoločenstva (Ú. v. ES 2000, L 14, s. 29; Mim. vyd. 05/003, s. 407), rozšírené na všetky plavidlá, ktoré kotvia v prístavoch Únie [pričom samotná táto smernica bola začlenená do Dohody o EHP rozhodnutím Zmiešaného výboru EHP č. 94/2000 z 27. októbra 2000, ktorým sa mení príloha XIII (Doprava) Dohody o EHP (*neoficiálny preklad*) (Ú. v. ES L 7, 2001, s. 19)]. Podľa článku 11 smernice 1999/95 však boli stanovené požiadavky napriek tomu použiteľné na plavidlá plávajúce pod vlajkou tretích krajín až od 10. januára 2003, keď vstúpil do platnosti Protokol z roku 1996 k Dohovoru Medzinárodnej organizácie práce (KOP) o minimálnych normách na obchodných lodiach č. 147, teda niekoľko týždňov pred kolektívnou akciou, ktorú začal SEKO. Treba tiež poznamenať, že pokiaľ ide o právne nástroje, ktoré boli prijaté až po tom, čo nastali skutkové okolnosti konaní vo veci samej, podobná definícia sa nachádza v článku 2 písm. j) Dohovoru o práci na mori z roku 2006, ktorý bol prijatý pod záštitou MOP a vstúpil do platnosti 20. augusta 2013. Posledná uvádzaná definícia bola prevzatá v prílohe smernice Rady 2009/13/ES zo 16. februára 2009, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/63/ES (Ú. v. EÚ L 124, s. 30).

56. Pokiaľ teda vlastník plavidla prenajme toto plavidlo na dobu určitú (prenájom na čas), alebo na konkrétnu cestu (prenájom na cestu), možno predpokladať, že v zásade zostane naďalej zodpovedný za posádku plavidla. Hoci zabezpečovať dopravu pre svojich zákazníkov bude nájomca, tento subjekt využije posádku plavidla, ktorú zamestnal a poskytol vlastník. Pokiaľ za takých okolností zostáva vlastník plavidla priamo zodpovedný za posádku plavidla, je podľa môjho názoru možné považovať nájomcu aj vlastníka za osoby zabezpečujúce tú istú službu námornej dopravy. Možno teda predpokladať, že by obaja patrili do osobnej pôsobnosti nariadenia č. 4055/86. [47]

57. Naopak, v prípade charterového prenájmu lode, to znamená lode prenajatej bez posádky, sa prikláňam k vylúčeniu vlastníka tejto lode z radu fyzických alebo právnických osôb, ktoré sa môžu dovolávať postavenia poskytovateľa služieb námornej dopravy, keďže jeho pozícia sa v konečnom dôsledku neodlišuje od pozície vlastníkov iných dopravných prostriedkov poskytnutých na prenájom, ktorých Súdny dvor doposiaľ nikdy nepovažoval za patriacich do okruhu poskytovateľov dopravných služieb.

58. Vnútroštátnemu súdu tak vzhľadom na všetky skutočnosti, ktoré mu boli predložené, prislúcha overiť, či sa Fonnship v období, keď prebiehali konania vo veci samej, ujala prevádzkovania Sava Star tak, aby boli zabezpečené služby námornej dopravy v zmysle článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86.

59. Za predpokladu, že to tak je, zostáva preskúmať, či by uplatniteľnosť nariadenia č. 4055/86 mohla byť napriek tomu vylúčená okolnosťou, ktorú uviedli ST, SEKO a švédska vláda a podľa ktorej cieľom pravidiel EHP nie je chrániť podniky námornej dopravy, ktoré sa rozhodli, že sa právu štátu EHP a primeraným podmienkam, ktoré sú medzinárodne uznávané v oblasti práce a odmeny za prácu, vyhnú zaregistrovaním svojich plavidiel v takých tretích krajinách, ako bola v čase vzniku skutkových okolností konaní vo veci samej Panama, ktoré poskytujú tzv. lacné vlajky.

2. O problematike prípadného zneužitia práva

60. V takej konštelácii prípadu, o ktorej ešte nebolo rozhodnuté a ktorou sa budem zaoberať neskôr, tvrdenie týchto účastníkov konania nepochybne odkazuje na zákaz – stanovený súdnou cestou – aby sa hospodárske subjekty zneužívajúcim spôsobom dovolávali ustanovení práva Únie na to, aby buď obišli vlastné vnútroštátne právne predpisy, alebo aby z toho získali výhody spôsobom, ktorý je v rozpore s účelmi a cieľmi uvedených ustanovení. [48]

61. Vzhľadom na vymedzenie návrhu na začatie prejudiciálneho konania však preskúmanie otázky prípadného „zneužitia práva“ nie je bez procesných ťažkostí, takže Dozorný úrad EZVO zastával na pojednávaní názor, že by to viedlo práve ku skúmaniu otázky, ktorú vnútroštátny súd v konečnom dôsledku odmietol predložiť Súdnemu dvoru.

62. Hoci Dozorný úrad EZVO svoje stanovisko bližšie nešpecifikoval, možno ho podľa môjho názoru pochopiť, pokiaľ pojem „zneužitie práva“ budeme chápať ako pravidlo alebo zásadu [49] umožňujúcu obmedziť výkon (subjektívneho) práva priznaného ustanoveniami práva Únie (práva EHP), a nie ako pravidlo, ktoré môže vymedziť pôsobnosť uvedených ustanovení.

47 — Ide zjavne o situáciu vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok Geha Naftiliaki a i. (už citovaný).

48 — Pozri v tomto zmysle bod 63 návrhov, ktoré predniesol generálny advokát Poiares Maduro vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok z 21. februára 2006, Halifax a i. (C-255/02, Zb. s I-1609).

49 — Pripomínam, že Súdny dvor v rozsudku z 5. júla 2007, Kofoed (C-321/05, Zb. s. I-5795, bod 38), rozhodol, že zákaz zneužitia práva predstavuje všeobecnú zásadu práva Únie.

63. V prejednávanom prípade má totiž kvalifikácia pojmu „zneužitie práva“ ako pravidla obmedzujúceho výkon práva priznaného právom Únie (právom EHP) za následok uznanie uplatniteľnosti nariadenia č. 4055/86 a presunutie analýzy do oblasti vzťahov medzi právom priznaným týmto aktom spoločnosti Fonnship a odborovými protestnými akciami ST a SEKO, čo je otázka, ktorú vnútroštátny súd odmietol Súdnemu dvoru predložiť.

64. Naopak, pokiaľ pripustíme, že pojem „zneužitie práva“ je pravidlom umožňujúcim vymedziť pôsobnosť práva Únie (práva EHP), umožnilo by to v prejednávanej veci spojiť preskúmanie prípadnej zneužívajúcej praktiky s prejudiciálnou otázkou položenou Súdnemu dvoru, ktorá sa týka osobnej pôsobnosti nariadenia č. 4055/86.

65. Súdny dvor sa vo svojej judikatúre podľa všetkého pevne nerozhodol pre jednu alebo druhú z týchto kvalifikácií zneužitia práva.

66. Súdny dvor tak rozhodol, že „z ustálenej judikatúry vyplýva, že *uplatnenie* nariadení Únie *nemôže byť rozšírené do takej miery, aby sa tým zakrývalo* zneužívajúce konanie hospodárskych subjektov“,[50] čím v dôsledku toho uviedol, že pojem zneužitie (práva) predstavuje pravidlo pre vymedzenie pôsobnosti ustanovení práva Únie,[51] zatiaľ čo naopak konštatoval, že „prípadné zneužitie práv, ktoré priznáva právny poriadok [Únie] v ustanoveniach týkajúcich sa voľného pohybu pracovníkov, *predpokladá, že sa na dotknutú osobu vzťahuje osobná pôsobnosť Zmluvy*, pokiaľ splní podmienky stanovené na to, aby mohla byť kvalifikovaná ako ‚pracovník‘“[52] a tiež sa zaoberal bojom proti zneužívajúcim praktikám z dôvodov všeobecného záujmu, ktoré môžu odôvodniť obmedzenie slobôd pohybu,[53] čo tiež predpokladá, že predmetné situácie skutočne patria do pôsobnosti týchto slobôd.

67. Pokiaľ ide o môj názor, prikláňam sa k uprednostneniu posledného uvádzaného prístupu Súdneho dvora, skôr než aby bol pojem „zneužitie práva“ chápaný ako zásada vymedzenia pôsobnosti ustanovení práva Únie (práva EHP).

68. Toto moje presvedčenie formuje rad dôvodov.

50 — Rozsudok z 12. septembra 2013, Slancheva sila EOOD (C-434/12, bod 27 a citovaná judikatúra) (kurzívou zvýraznil generálny advokát). Pozri tiež pokiaľ ide o analogickú formuláciu, rozsudok Halifax a i. (už citovaný, bod 69) a zo 6. apríla 2006, Agip Petroli (C-456/04, Zb. s. I-3395, bod 20 a citovaná judikatúra).

51 — Vychádzajúc z radu skorších rozsudkov Súdneho dvora, medzi ktoré patria rozsudky z 21. júna 1988, Lair (39/86, Zb. s. 3161, bod 43), a z 23. septembra 2003, Akrich (C-109/01, Zb. s. I-9607, bod 57 a bod 2 výroku), zastával túto kvalifikáciu pojmu zneužitie (práva) tiež generálny advokát Poiares Maduro v bode 69 návrhov predniesených vo veci, ktorej sa týkal rozsudok Halifax a i. (už citovaný).

52 — Rozsudok zo 6. novembra 2003, Ninni-Orasche (C-413/01, Zb. s. I-13187, bod 31) (kurzívou zvýraznil generálny advokát). Pozri tiež v tomto zmysle rozsudky z 9. marca 1999, Centros (C-212/97, Zb. s. I-1459, bod 18), a z 21. februára 2013, A (C-123/11, bod 27), v ktorých sa uvádza, že „otázka uplatnenia“ článkov Zmluvy, ktoré upravujú slobodu usadiť sa, „je odlišná od otázky, či členský štát môže prijať opatrenia, aby zabránil tomu, že pri využití možností daných Zmluvou sa budú niektorí jeho štátni príslušníci snažiť neoprávnene obísť uplatnenie svojej vnútroštátnej právnej úpravy“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

53 — Pozri, pokiaľ ide o slobodu usadiť sa, rozsudky z 12. septembra 2006, Cadbury Schweppes a Cadbury Schweppes Overseas (C-196/04, Zb. s. I-7995, bod 55); z 13. marca 2007, Test Claimants in the Thin Cap Group Litigation (C-524/04, Zb. s. I-2107, body 74 a 80), a zo 17. januára 2008, Lammers & Van Cleeff (C-105/07, Zb. s. I-173, bod 29), ako aj rozsudok Súdu EZVO Arcade Drilling (E-15/11, *EFTA Court Report* 2012, s. 676, bod 88). Pozri, pokiaľ ide o poskytovanie služieb, rozsudky Jobra (už citovaný, bod 35) a z 5. júla 2012, SIAT (C-318/10, bod 50).

69. Na úvod samotný sémantický dôvod, ktorý možno zhrnúť tak, že právo môže byť zneužité iba vtedy, pokiaľ bolo predtým uznané. Súdny dvor tým, že pravidelne odkazuje na nutnosť zabrániť „zneužitiu práva“, „zneužívajúcim konaniam“ alebo „zneužívajúcim praktikám“ jednotlivcov alebo hospodárskych subjektov, zamýšľa podľa môjho názoru priznať týmto jednotlivým pojmom funkciu obmedzujúcu subjektívne práva, ktoré uvedení jednotlivci a subjekty vyvodzujú z ustanovení práva Únie, predovšetkým slobôd pohybu, ktoré zaručuje. Keďže také práva priznáva tiež Dohoda o EHP,[54] neexistuje v tomto bode prekážka, aby bol prijatý tento koncept pojmu zneužitie práva.

70. V nadväznosti na to považovať zákaz zneužitia práva za zásadu vymedzujúcu pôsobnosť ustanovení práva Únie by podľa môjho názoru znamenalo priznať mu vo vzťahu k základným slobodám pohybu podobné postavenie, ako má pravidlo rozumného uváženia („rule of reason“), čo by podľa môjho názoru bolo chybné a nie celkom vhodné. Také uznanie by totiž viedlo k tomu, že by v každom prípade bolo overované, či daná situácia nezahŕňa zneužitie práva, skôr, než by sa táto situácia považovala za patriacu do pôsobnosti práva Únie. Také prepojenie medzi zneužitím a právom, ktoré uprednostňuje preskúmanie zneužitia pred preskúmaním práva, by podľa môjho názoru výrazne ohrozilo potrebný účinok slobôd pohybu zaručených Zmluvou o ES a Dohodou o EHP.

71. Navyše skutočnosť, že Súdny dvor kvalifikuje zákaz zneužitia práva ako všeobecnú zásadu práva Únie[55] – čo je status, ktorý by mohol byť prípadne pripustený tiež v rámci Dohody o EHP[56] – ktorej porušenie môže viesť k obmedzeniu alebo odopreniu požívania výhod vyplývajúcich z uplatňovaných ustanovení práva Únie, posilňuje myšlienku, že funkcia tohto pojmu presahuje funkciu pravidla pre výklad noriem práva Únie.[57]

72. Nakoniec, ako ilustruje už citovaný rozsudok Halifax a i., ktorý bol vyhlásený v oblasti dane z pridanej hodnoty (DPH), z judikatúry vyplýva, že plnenia uskutočnené v rámci zneužívajúcich praktík sa v každom prípade nevymykajú z pôsobnosti ustanovení práva Únie, čo by naopak bolo dôsledkom konštatovania zneužitia práva, pokiaľ by jeho funkciou bolo vymedziť pôsobnosť pravidiel tohto práva. Ako totiž vyplýva z tohto rozsudku, okolnosť, že plnenia predstavujúce zneužívajúcu praktiku musia byť znovu definované tak, aby bola nastolená situácia, ktorá by existovala v prípade neexistencie uvedených plnení, zabezpečuje, že zneužitie práva je zásadou obmedzujúcou subjektívne práva jednotlivcov priznané právom Únie. Tento prístup na jednej strane oprávňuje predmetný subjekt, aby vhodne využil svoje práva,[58] zatiaľ čo na druhej strane pôsobí ako test primeranosti zneužívajúcich konaní a opatrení, ktoré im majú predchádzať.

54 — Čo je potvrdené dvojitým konštatovaním, že „jedným zo základných cieľov Dohody o EHP je v čo najväčšej miere dosiahnuť voľný pohyb tovarov, osôb, služieb a kapitálu v celom EHP tak, aby sa vnútorný trh na úrovni Únie rozšíril na štáty EZVO“ [pozri rozsudky z 23. septembra 2003, Ospelt a Schlössle Weissenberg (C-452/01, Zb. s. I-9743, bod 29) a z 26. septembra 2013, Spojené kráľovstvo/Rada (C-431/11, bod 50)] a že ustanovenia článkov Dohody o EHP, ktoré sa týkajú slobôd pohybu, majú rovnakú právnu pôsobnosť ako v podstate totožné ustanovenia článkov Zmluvy o ES, ktoré zaručujú tieto slobody. Pokiaľ ide o článok 36 Dohody o EHP (slobodné poskytovanie služieb), pozri napríklad rozsudok zo 6. októbra 2009, Komisia/Španielsko (C-153/08, Zb. s. I-9735, bod 48). K povahe *sui generis* Dohody o EHP a práv, ktoré sú priznané jednotlivcom a hospodárskym subjektom, pozri tiež rozsudok Súdu EZVO, Eva María Sveinbjörnsdóttir (E-9/97, *EFTA Court Report* 1998, s. 95, body 58 a 59), a k tejto téme okrem iného BAUDENBACHER C.: L'individu, principal protagoniste de l'accord EEE. In: *Le droit à la mesure de l'homme: Mélanges en l'honneur de Philippe Léger*, Pedone, Paris, 2006, s. 335.

55 — Pozri rozsudok Kofoed (už citovaný, bod 38). Zákaz zneužitia práva je teraz zakotvený tiež v článku 54 Charty základných práv Európskej únie, ktorá však v čase vzniku skutkových okolností konaní vo veci samej nemala záväznú povahu.

56 — Povaha Dohody o EHP nebráni tomu, aby všeobecné zásady práva EHP („general principles of EEA law“) mohli byť pomocou výkladu vyvodené z ich cieľov (ako je cieľ jednotného výkladu ustanovení, ktoré sú v podstate totožné s ustanoveniami Zmluvy o ES) a ich ustanovení. Pokiaľ ide o zásadu účinnej súdnej ochrany, pozri rozsudok Súdu EZVO, Posten Norge (E-15/10, *EFTA Court Report* 2012, s. 246, bod 86), v ktorom Súd EZVO tiež odkazuje na článok 6 Európskeho dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd, podpísaného 4. novembra 1950 v Ríme, a na článok 47 Charty základných práv Európskej únie. Pokiaľ ide o dodržiavanie právnej istoty, pozri tiež rozsudok Súdu EZVO, Dozorný úrad EZVO v. Nórsko (E-9/11, *EFTA Court Report* 2012, s. 442, bod 99), a pokiaľ ide o ochranu legitímnej dôvery, pozri rozsudok Súdu ESVO, DB Schenker v. EFTA Surveillance Authority (E-7/12, *EFTA Court Report* 2013, bod 117).

57 — V tomto zmysle pozri tiež IONESCU R. N.: *L'abus de droit de l'Union européenne*. Bruylant, Bruxelles, 2012, s. 428.

58 — Pozri rozsudok Halifax a i. (už citovaný, body 94 až 97).

73. Vzhľadom na vymedzenie prejudiciálnej otázky vnútroštátnym súdom by v prejednávanej veci procesný dôsledok tézy spočívajúcej v postavení funkcie zneužitia práva na úroveň pravidlu obmedzenia subjektívnych práv, ktoré pre jednotlivcov vyplývajú z práva Únie, mohol jednoducho spočívať v nevykonaní preskúmania prípadného zneužitia práva, pokiaľ by toto preskúmanie mohlo zasahovať do otázky, ktorá nebola úmyselne vnútroštátnym súdom predložená a týka sa výkonu práva na slobodné poskytovanie služieb námornej dopravy podľa nariadenia č. 4055/86 a obmedzení, ktoré môžu byť pre toto právo legitímne stanovené. Osobne by som uprednostnil tento prístup.

74. Pokiaľ by Súdny dvor s týmto riešením nesúhlasil, konkrétne z dôvodu, že funkciou pojmu zneužitie práva je vymedziť pôsobnosť práva Únie, chcel by som do pozornosti Súdneho dvora dať nasledujúce poznámky, aby mal čo najlepšie podmienky pre vydanie svojho rozsudku.

75. Hneď na úvod by som chcel pripomenúť, že Súdny dvor opakovane pripustil, že členský štát je oprávnený prijať opatrenia zabraňujúce tomu, aby sa niektorí z jeho štátnych príslušníkov vyhli pôsobnosti vnútroštátnej právnej úpravy tým, že zneužijú práva zavedené Zmluvou, a aby sa neoprávnene alebo podvodne dovolávali práva Únie.[59]

76. Uznanie oprávneného záujmu členských štátov bojovať proti zneužívajúcemu obchádzaniu ich vlastných vnútroštátnych právnych predpisov zjavne nezodpovedá situácii, ktorá existuje v konaniach vo veci samej.

77. Zo spisu a z vyjadrení účastníkov konania vo veci samej totiž jasne vyplýva, že cieľom švédskych odborových protestných akcií proti spoločnosti Fonnship za predpokladu, že by boli postavené na úroveň akcií orgánov členského štátu,[60] nebolo zabrániť tomu, aby táto spoločnosť pri využití ustanovení nariadenia č. 4055/86 uplatniteľných v zásade na lode plávajúce pod vlajkou tretej krajiny vyňala pracovné zmluvy členov posádky Sava Star z pôsobnosti švédskeho práva, alebo prinajmenšom kogentných ustanovení švédskeho zákona.[61]

78. Podľa písomných podaní ST a SEKO boli tieto akcie začaté s cieľom zabrániť tomu, aby sa Fonnship mohla vyhnúť nórskemu pracovnému právu alebo „primeraným podmienkam, ktoré sú medzinárodne uznávané v oblasti práce a odmeny za prácu“.

79. Preto, pokiaľ má byť pripustené, že v konaniach vo veci samej existuje situácia, keď „sa niektorí štátni príslušníci protiprávne vyhýbajú svojim vnútroštátnym právnym predpisom“ v zmysle judikatúry, bolo by teda potrebné nielen postaviť odborové protestné akcie na úroveň akcií členského štátu, ale tiež uznať, že štát EHP môže legitímne bojovať proti tomu, aby hospodárske subjekty usadené v inom štáte

59 — Pozri najmä rozsudky Centros (už citovaný, bod 24) a Cadbury Schweppes a Cadbury Schweppes Overseas (už citovaný, bod 35), ako aj z 23. októbra 2008, Komisia/Španielsko (C-286/06, Zb. s. I-8025, bod 69).

60 — Hypotéza, ktorú som však zamietol v bodoch 136 a 137 mojich návrhov prednesených vo veci, ktorej sa týkal rozsudok Laval un Partneri (už citovaný).

61 — Čo by bolo teoreticky mysliteľné, pokiaľ by sa na jednej strane odbory napríklad vzhľadom na spojenie, kotvenie a zastávky Sava Star domnievali, že členovia posádky obvykle vykonávajú prácu vo Švédsku, a na druhej strane by v dôsledku voľby rozhodného práva vykonanej účastníkmi konania boli títo pracovníci zbavení ochrany, ktorú by im zabezpečili ustanovenia zákona krajiny, v ktorej prácu obvykle vykonávajú v zmysle článku 6 ods. 2 písm. a) Rímskeho dohovoru. Z už citovaného rozsudku Voogsgeerd totiž vyplýva, že Súdny dvor uprednostňuje hraničný určovateľ stanovený v uvedenom článku 6 ods. 2 písm. a) Rímskeho dohovoru pred právom štátu vlajky plavidla, pokiaľ je v dôsledku tohto práva pracovník zbavený ochrany, ktorú by získal uplatnením kogentných ustanovení zákona, ktorý by sa na neho vzťahoval v prípade, že by si účastníci konania nezvolili rozhodné právo.

EHP obchádzali pracovnoprávne predpisy tohto iného štátu, či dokonca – podľa ST a SEKO – „primerané podmienky odmeňovania uznávané medzinárodne“, bez toho, aby boli také podmienky bližšie spresnené a aby na úrovni EHP existovala aproximácia vnútroštátnych právnych predpisov v oblasti minimálnej mzdy, konkrétne minimálnej mzdy námorníkov. [62]

80. V každom prípade za predpokladu, že by Súdny dvor bol pripravený urobiť tento krok, z judikatúry tiež vyplýva, že aj keď sú vnútroštátne súdy v jednotlivých prípadoch oprávnené zohľadniť na základe objektívnych skutočností zneužívajúce konanie dotknutých osôb, aby v ich prípade odmietli uplatnenie ustanovení práva Únie, ktorých sa dovolávajú, tieto súdy musia pri posudzovaní takého konania brať do úvahy ciele, ktoré predmetné *ustanovenia* práva Únie sledujú. [63]

81. Navyše podľa Súdneho dvora dôkaz o zneužívajúcej praktike si vyžaduje na jednej strane všetky objektívne okolnosti z ktorých vyplýva, že napriek formálnemu dodržaniu podmienok stanovených právnou úpravou Únie nedošlo k naplneniu účelu tejto *právnej úpravy*, a subjektívny prvok, spočívajúci v úmysle získať výhodu, vyplývajúcu z dotknutej právnej úpravy Únie, umelým vytvorením podmienok pre jej získanie. [64]

82. Pokiaľ sa v súlade s judikatúrou uvedenou v bode 80 týchto návrhov obmedzíme na preskúmanie cieľa sledovaného dotknutým ustanovením, teda článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86, týmto cieľom je – ako už bolo uvedené – poskytnúť štátnym príslušníkom štátov EHP právo slobodného poskytovania služieb námornej dopravy medzi štátmi EHP a medzi týmito štátmi a tretími krajinami, a to bez ohľadu na miesto registrácie alebo vlajku lodí prevádzkovaných týmito štátnymi príslušníkmi.

83. Preto samotná skutočnosť, že štátny príslušník usadený v štáte EHP prevádzkuje na ten účel plavidlo plávajúce pod vlajkou tretej krajiny, nemôže predstavovať zneužitie slobodného poskytovania služieb zakotveného v článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86.

62 — Ako už bolo uvedené (pozri poznámku pod čiarou 46 týchto návrhov), v dobe vzniku skutkových okolností konaní vo veci samej bola uplatniteľná smernica 1999/63, účelom ktorej bolo vykonanie dohody o úprave pracovnej doby námorníkov uzavretej medzi európskymi sociálnymi partnermi, pričom táto úprava bola smernicou 1999/95 rozšírená od 10. januára 2003 na všetky plavidlá využívajúce prístavy Únie bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa plavia. Podľa článku 1 ods. 2 smernice 1995/95 mali členské štáty prijať zodpovedajúce opatrenia, aby plavidlá, ktoré sa neplavia pod ich vlajkou, dodržiavali ustanovenia 1 až 12 dohody pripojenej k smernici 1999/63, teda v podstate ustanovenia týkajúce sa pracovnej doby a doby odpočinku na palubách plavidiel, avšak nie ustanovenia týkajúce sa bezpečnosti námorníkov a ochrany ich zdravia (ustanovenie 15), ani ustanovenia týkajúce sa doby platenej dovolenky (ustanovenie 16), ktoré obsahovali požiadavky idúce nad rámec požiadaviek stanovených Dohovorom MOP č. 180 o pracovnom čase námorníkov a o obsadzovaní posádky lodí, ktorý bol prijatý 22. októbra 1996 a vstúpil do platnosti 8. augusta 2002.

63 — Pozri najmä rozsudky Centros (už citovaný, bod 25) a Agip Petroli (už citovaný, bod 21), ako aj z 21. júla 2011, Oguz (C-186/10, Zb. s. I-6957, bod 25).

64 — Pozri najmä rozsudky zo 16. októbra 2012, Maďarsko/Slovensko (C-364/10, bod 58), a z 12. marca 2014, O. a B. (C-456/12, bod 58). Z týchto rozsudkov a z rozsudku zo 14. decembra 2000, Emsland-Stärke (C-110/99, Zb. s. I-11569, body 52 a 53), jasne vyplýva, že uvedené podmienky sú relevantné aj v kontexte, keď na ne akty sekundárneho práva Únie neodkazujú.

84. Navyše také zneužitie nepredstavuje ani skutočnosť, že taký štátny príslušník prevádzkuje plavidlo plávajúce pod lacnou vlajkou tretej krajiny, a síce – aj keď neexistuje oficiálna definícia – plavidlo, ktoré nemá skutočné puto („genuine link“) so štátom, pod vlajkou ktorého pláva, v zmysle článku 91 ods. 1 Dohovoru z Montego Bay,[65] a z dôvodov účelnosti je v tomto štáte zaregistrované zahraničným vlastníkom alebo na jeho meno predovšetkým s cieľom získať výhody zo záruk dôvernosti, zdaňovania príjmov a použitia miestnych predpisov v sociálnej oblasti a v oblasti bezpečnosti, vrátane oblasti životného prostredia.[66]

85. Pokiaľ je totiž nesporné, že prinajmenšom do času vzniku skutkových okolností vecí samých bola Panama jedným z hlavných svetových poskytovateľov lacných vlajok[67], Súdny dvor vo vyššie uvedených rozsudkoch Corsica Ferries a Corsica Ferries France neuviedol žiadnu výhradu, keď pripustil uplatniteľnosť článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86 na dopravné podniky prevádzkujúce plavidla plávajúce pod vlajkou tejto tretej krajiny.

86. Napriek tomu vo svetle judikatúry uvedenej v bode 81 týchto návrhov dôkaz o zneužívajúcej praktike tiež vyžaduje, aby bol zohľadnený nielen cieľ sledovaný predmetnými ustanoveniami, ale všeobecne cieľ sledovaný predmetnou *právnou úpravou*, v prejednávanom prípade samotným nariadením č. 4055/86.

87. Treba poznamenať, že šieste a siedme odôvodnenie uvedeného nariadenia zdôrazňujú okolnosť, že pokiaľ ide o spoločnosti námornej dopravy v oblasti hromadnej dopravy tovaru alebo „trampovej“ dopravy, Únia sa v tejto oblasti činnosti zameriava najmä na udržanie režimu „čestnej hospodárskej súťaže“, a že uvedeným spoločnostiam sa konkrétne nemá brániť v činnosti, „pokiaľ je zachovaná zásada čestnej hospodárskej súťaže na komerčnej báze“.

65 — Požiadavkou na skutočné puto medzi plavidlom a štátom, pod vlajkou ktorého pláva, uvedenou v článkoch 91 a 94 Dohovoru z Montego Bay, je zabezpečiť, aby štáty vlajky účinnejšie dodržiavali svoje povinnosti, okrem iného povinnosti týkajúce sa efektívneho uplatnenia ich jurisdikcie a dohľadu v správnej, technickej a sociálnej oblasti. Pozri rozsudok Medzinárodného tribunálu pre morské právo z 1. júla 1999, Svätý Vincent a Grenadíny v. Guinea, vec plavidla „Saiga“ (č. 2) (*Zbierka rozsudkov, stanovísk a nariadení*, zv. 3, 1999, body 81 až 83), ako aj rozsudok Súdneho dvora zo 14. októbra 2004, Komisia/Holandsko (C-299/02, Zb. s. I-9761, bod 23), ktorý odkazuje na body 51 až 59 návrhov, ktoré predniesol generálny advokát Léger v tejto veci. Z týchto rozsudkov tiež vyplýva, že neexistencia takého puta medzi plavidlom a štátom vlajky neoprávňuje ostatné štáty spochybniť platnosť registrácie uvedeného plavidla (k tejto téme a opatreniam, ktorá sú povolené, pozri tiež TAKEI, Y.: International legal responses to the flag State in breach of its duties: possibilities for other States to take action against the flag State. In: *Nordic Journal of International Law*, č. 2, 2013, s. 283). Niet pochýb o tom, že Svätý Vincent a Grenadíny, ktorý sa vo veci plavidla „Saiga“ obrátil na Medzinárodný tribunál pre morské právo, patrí medzi štáty, ktoré poskytujú lacné vlajky. Pozri napríklad MANDARAKA SHEPPARD A.: *Modern Maritime Law and Risk Management*. 2. vydanie, Routledge-Cavendish, London - New York, 2007, s. 279.

66 — Výraz „lacná vlajka“ bol po prvýkrát oficiálne uvedený v preambule Dohovoru MPO č. 147 o minimálnych normách na obchodných lodiach, ktorý bol prijatý 29. októbra 1976 a vstúpil do platnosti 28. novembra 1981, avšak nie je v nej definovaný. Najmä k definícii a charakteristikám lacných vlajok pozri Unterm, http://unterm.un.org/DGAACS/unterm.nsf; MANDARAKA SHEPPARD, A: c. d., s. 278 a 279; MASUTTI A.: Genuine link e bandiere ombra: In: ANTONINI A.: *Trattato breve di diritto marittimo*. zv. I., Giuffrè Milan, 2007, s. 430 a 431, ako aj SLIM H.: Les pavillons de complaisance. In: *Le Pavillon*, Actes du colloque tenu les 2 et 3 mars 2007 à l'Institut océanographique de Paris, Pedone, Paris, s. 93.

67 — Podľa štúdie SLIM, H. (c. d., s. 89) mala v roku 2000 Panama spoločne s Libériou najvyšší podiel lacných vlajok na svetovej flotile. Navyše podľa správy francúzskeho senátora Mariniho v roku 1998 takmer 30 % námorníkov plávalo pod lacnou vlajkou, pričom najvýznamnejšiu časť tvorila panamská vlajka so 104 000 námorníkmi. Pozri *Rapport sur les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France*, č. 345, Paris, 1998, s. 29. V období od roku 2001 do roku 2003 bola Panama tiež uvedená na čiernej listine vlajok zahŕňajúcich plavidlá „nespĺňajúce normy“, ktorá bola vypracovaná v rámci Parížskeho memoranda o porozumení (Paris MoU) o štátnej prístavnej inšpekcii (pozri Paris MoU, 2003 *Annual Report on Port State Control*, Paris, s. 25), čo je dohoda prijatá v roku 1982, ktorej organizačná štruktúra v súčasnosti v rámci jej výboru zahŕňa 27 vnútroštátnych námorných správ a Komisiu. Skúsenosť získaná v rámci Parížskeho memoranda o porozumení v oblasti kontroly plavidiel zostáva referenciou pre kontroly uskutočňované na plavidlách, ktorá využívajú prístavy Únie. Pozri najprv odkazy na memorandum a na kritériá a postupy kontrol vytvorené pod jej záštitou v smernici Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 týkajúca sa presadzovania medzinárodných štandardov pre bezpečnosť lodí, ochranu proti znečisteniu a životné a pracovné podmienky na lodiach (prístavná štátna kontrola) vzhľadom k lodnej preprave, ktorá využíva prístavy spoločenstva a plaví sa vo vodách pod jurisdikciou členských štátov (Ú. v. ES L 157, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 263) a nakoniec odkazy uvádzané smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, s. 57), zmenenou a doplnenou smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2013/38/EU z 12. augusta 2013 (Ú. v. EÚ L 218, s. 1).

88. Hoci je pravda, že pojem „čestná hospodárska súťaž“ nie je definovaný, napriek tomu, že sa nachádza nielen v preambule Zmluvy o ES,[68] ale tiež v mnohých aktoch sekundárneho práva Únie, Súdny dvor pripustil, že „predchádzanie nekalej hospodárskej súťaži“ zo strany podnikov, ktoré svojich pracovníkov odmeňujú na úrovni nižšej, než je minimálna mzda, možno považovať za legitímny cieľ.[69]

89. Dodržiavanie čestnej hospodárskej súťaže, ktoré sleduje nariadenie č. 4055/86, by podľa môjho názoru bolo ohrozené predovšetkým v prípade, keby bolo preukázané, že námorná dopravná spoločnosť prevádzkujúca hromadnú dopravu tovaru a „trampovú“ dopravu medzi štátmi EHP prostredníctvom prevádzkovania plavidla zaregistrovaného v tretej krajine, s ktorou toto plavidlo nemá skutočné puto, vypláca posádke svojho plavidla mzdu, ktorá je výrazne nižšia než minimálna mzda, alebo ak neexistuje minimálna mzda, mzda všeobecne prijímaná v danom odvetví, ktorá by bola v zásade uplatniteľná, pokiaľ by plavidlo bolo zaregistrované v štáte EHP, v ktorom je usadená táto spoločnosť.[70]

90. Preto za takej situácie, napriek formálnemu splneniu podmienok uplatnenia nariadenia č. 4055/86, nie je dosiahnutý cieľ tohto nariadenia, ktorým je zabezpečiť dodržiavanie čestnej hospodárskej súťaže v odvetví služieb „trampovej“ dopravy a hromadnej dopravy tovaru v EHP.

91. V súlade s judikatúrou prislúcha vnútroštátnemu súdu, aby na základe pravidiel dokazovania stanovených vnútroštátnym právom overil, či je táto podmienka v konaniach vo veci samej splnená, pokiaľ to neohrozuje účinnosť práva Únie.[71]

92. Pokiaľ ide o subjektívny prvok predstavujúci dôkaz o zneužívajúcej praktike, ktorý je podmienkou, o splnení ktorej by sa mal vnútroštátny súd tiež ubezpečiť[72], na základe judikatúry zastávam názor, že treba overiť dve okolnosti, ktoré nie sú nevyhnutne kumulatívne.

68 — Podľa znenia preambuly Vysoké zmluvné strany uznávajú, „že odstránenie existujúcich prekážok si vyžaduje zosúladený postup na zabezpečenie… zdravej hospodárskej súťaže“.

69 — Pozri rozsudok z 12. októbra 2004, Wolff & Müller (C-60/03, Zb. s. I-9553, bod 41).

70 — Mnohé štáty EHP nestanovili – v pravom zmysle slova – minimálnu mzdu uplatniteľnú na ich území, takže úroveň miezd je všeobecne stanovená prostredníctvom kolektívnych zmlúv. Okrem toho treba poznamenať, že niekoľko štátov EHP zaviedlo na účely toho, aby potlačili využívanie lacných vlajok európskymi vlastníkmi plavidiel, tzv. medzinárodné registre, ako je v prípade Nórskeho kráľovstva Norwegian International Ship Register (NIS), ktorý umožňuje najať členov posádky z radov štátnych príslušníkov tretích krajín, ale ktorý prostredníctvom uzavretia kolektívnych zmlúv schválených ITF zaručuje dodržiavanie mzdových podmienok, ktoré sú považované za primerané (pozri MASSUTI, A.: c. d., s. 444). Vo Francúzsku zákon č. 2005-412 z 3. mája 2005 o vytvorení francúzskeho medzinárodného registra (la loi nº 2005-412, du 3 mai 2005, créant un registre international français, JORF zo 4. mája 2005, s. 7697), ktorý bol vyhlásený za zlučiteľný s francúzskou ústavou rozhodnutím Ústavnej rady č. 2005-514 DC z 28. apríla 2005, stanovuje, že na námorníkov s bydliskom mimo územia Francúzska, ktorí sú zamestnaní na palube plavidiel zaregistrovaných vo francúzskom medzinárodnom registri, sa vzťahujú kogentné sociálne pravidlá v súlade s článkom 6 Rímskeho dohovoru a záväzky Francúzska na medzinárodnej úrovni a na úrovni Spoločenstva, a zavádza minimálne záruky v oblasti miezd a sociálnej ochrany. Nemecký a dánsky medzinárodný register boli z hľadiska práva štátnej pomoci predmetom vecí, ktorých sa týkali rozsudky zo 17. marca 1993, Sloman Neptun (C-72/91 a C-73/91, Zb. s. I-887); z 9. júla 2009, 3F/Komisia (C-319/07 P, Zb. s. I-5963), a z 24. januára 2013, Falles Fagligt Forbund (3F)/Komisia (C-646/11 P). Spoločným bodom týchto medzinárodných registrov, ktorý námorným dopravným spoločnostiam zabezpečuje daňové a sociálne výhody, je, že na rozdiel od lacných vlajok si štáty ponechávajú dohľad nad plavidlami zaregistrovanými na ich území. Pozri MASSUTI, A.: c. d., s. 444.

71 — Pozri v tomto zmysle najmä rozsudky zo 14. decembra 2000, Emsland-Stärke (už citovaný, bod 54) a Agip Petroli (už citovaný, bod 24 a citovaná judikatúra).

72 — Oba prvky predstavujúce zneužívajúcu praktiku sú totiž kumulatívne: pozri najmä rozsudok Emsland-Stärke (už citovaný, bod 55).

93. Na jednej strane môže byť zneužívajúce konanie konštatované, pokiaľ zo súhrnu objektívnych skutočností vyplýva, že „hlavným cieľom“ štátneho príslušníka štátu EHP, ktorý vlastní plavidlo plávajúce pod lacnou vlajkou tretej krajiny, bolo vyhnúť sa uplatneniu podmienok pre odmeňovanie posádky tohto plavidla, ktoré by boli za normálnych okolností uplatniteľné, pokiaľ by toto plavidlo bolo zaregistrované v štáte EHP, v ktorom je vlastník usadený,[73] čím v konečnom dôsledku ohrozil cieľ dodržiavania čestnej hospodárskej súťaže, ktorý je stanovený nariadením č. 4055/86.[74]

94. Na druhej strane by vnútroštátny súd mohol mať tiež povinnosť kontrolovať, či štátny príslušník štátu EHP, ktorý je vlastníkom lode plávajúcej pod lacnou vlajkou tretej krajiny, „umelo vytvoril“ podmienky pre uplatnenie ustanovení nariadenia č. 4055/86 prostredníctvom umelých konštrukcií, v ktorých len fiktívne – celkom alebo čiastočne – prevádzkoval toto plavidlo v prospech jednej alebo niekoľkých spoločností, ktoré sú s ním spojené a sú usadené v tretej krajine.[75] V poslednom uvedenom prípade by totiž tento štátny príslušník musel byť považovaný iba za vlastníka tohto plavidla, a nemohol by teda – ako som uviedol vyššie – platne patriť do okruhu osôb, na ktoré sa vzťahuje slobodné poskytovanie služieb námornej dopravy, ktoré je zakotvené v článku 1 ods. 1 nariadenia č. 4055/86.[76]

III – **Návrh**

95. So zreteľom na uvedené skutočnosti navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázku položenú Arbetsdomstolen takto:

Článok 1 ods. 1 nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami, zmeneného a doplneného nariadením Rady (EHS) č. 3573/90 zo 4. decembra 1990, ktoré samotné bolo začlenené do Dohody o Európskom hospodárskom priestore podpísanej 2. mája 1992, treba vykladať v tom zmysle, že slobodné poskytovanie služieb námornej dopravy sa uplatňuje na spoločnosť usadenú v štáte Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP), ktorá je vlastníkom plavidla plávajúceho pod vlajkou tretej krajiny a vykonávajúceho služby námornej dopravy medzi štátmi EHP, pod podmienkou, že táto spoločnosť nesie sama zodpovednosť za prevádzku tohto plavidla, čo prislúcha overiť vnútroštátnemu súdu.

73 — Pozri analogicky rozsudok Agip Petroli (už citovaný, bod 23 a citovaná judikatúra).

74 — Treba poznamenať, že na základe písomnej otázky Súdneho dvora a na pojednávaní Fonnship uviedla, že Sava Star bola zaregistrovaná v Paname z dôvodov súvisiacich s obmedzením v oblasti námornej kabotáže v Nórsku, bez uvedenia a podloženia presnejších a zrozumiteľnejších vysvetlení. Pritom treba pripomenúť, že podľa nariadenia Rady č. 3577/92, ktoré bolo začlenené do Dohody o EHP [pozri rozhodnutie č. 70/97 Zmiešaného výboru EHP zo 4. októbra 1997, Ú. v. ES L 30, 1998, s. 42), sa slobodné poskytovanie služieb v oblasti námornej kabotáže vzťahuje iba na vlastníkov plavidiel zo štátov EHP prevádzkujúcich plavidlá zaregistrované v štáte EHP a plávajúce pod vlajkou uvedeného štátu. Je teda ťažké porozumieť tvrdeniu, že registrácia Sava Star v Paname mohla uľahčiť námornú kabotáž v Nórsku.

75 — Pokiaľ ide o zohľadnenie právnych, hospodárskych, a/alebo osobných vzťahov medzi osobami zúčastňujúcimi sa plnenia na účely určenia umelej povahy využitia podmienok pre uplatnenie právnych predpisov Únie, pozri analogicky rozsudky Emsland-Stärke (už citovaný, bod 58) a Slancheva sila (už citovaný, bod 40).

76 — Pre každý prípad dodávam, že táto situácia nepatrí do pôsobnosti článku 1 ods. 2 nariadenia č. 4055/86, keďže prinajmenšom plavidlo nespĺňa podmienku registrácie v štáte EHP, ktorého štátnym príslušníkom je vlastník plavidla.