CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
PAOLO MENGOZZI
prezentate la 1 aprilie 2014[1]

Cauza C-83/13

Fonnship A/S
împotriva
Svenska Transportarbetareförbundet,
Facket för Service och Kommunikation (SEKO)
și
Svenska Transportarbetareförbundet
împotriva
Fonnship A/S

[cerere de decizie preliminară formulată de Arbetsdomstolen (Suedia)]

„Cerere de decizie preliminară — Întrebare suplimentară formulată de o parte, dar care nu a fost adresată de instanța de trimitere — Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 — Domeniu de aplicare — Prestare de servicii de transport maritim — Transporturi maritime efectuate către un stat membru de o navă aparținând unei societăți cu sediul într-un stat parte la Acordul privind Spațiul Economic European (SEE), care arborează pavilionul unui stat terț care nu este membru al SEE — Abuz de drept — Acțiune sindicală desfășurată într-un port al unui stat membru care a determinat societatea proprietară a navei să semneze o convenție colectivă — Concurență loială”

I – **Introducere**

1. Prin prezenta cerere de decizie preliminară, Arbetsdomstolen (Suedia) solicită, în esență, să se stabilească dacă o societate având sediul într-un stat care este parte la Acordul privind Spațiul Economic European din 2 mai 1992[2] (denumit în continuare „Acordul privind SEE”), proprietară a unei nave care arborează pavilionul unui stat terț, intră în domeniul de aplicare al liberei prestări a serviciilor, astfel cum este aceasta aplicabilă transporturilor maritime în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe[3], el însuși integrat în Acordul privind SEE[4].

2. Această problemă este ridicată în cadrul unor litigii între Fonnship A/S, societate norvegiană (denumită în continuare „Fonnship”), pe de o parte, și Svenska Transportarbetareförbundet (Federația Suedeză a Lucrătorilor din Transport, denumită în continuare „ST”) și Facket för Service och Kommunikation (Sindicatul Lucrătorilor din domeniul Serviciilor și al Comunicațiilor, denumit în

1 — Limba originală: franceza.

2 — JO 1994, L 1, p. 3, Ediție specială, 11/vol. 53, p. 4.

3 — JO L 378, p. 1, rectificare în JO 1987, L 93, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 173, regulament astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 3573/90 al Consiliului din 4 decembrie 1990 (JO L 353, p. 16, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 253, denumit în continuare „Regulamentul nr. 4055/86”).

4 — A se vedea anexa XIII la Acordul privind SEE (JO 1994, L 1, p. 422, Ediție specială, 11/vol. 53, p. 237).

continuare „SEKO”), asociații suedeze, pe de altă parte, cu privire la acțiuni sindicale desfășurate în anii 2001 și 2003, despre care se pretinde că ar fi perturbat, în cadrul Spațiului Economic European (SEE), prestarea de servicii furnizate cu o navă care aparținea Fonnship (Sava Star), înmatriculată în registrul navelor din Panama și care, prin urmare, arbora pavilionul acestei țări terțe [5].

3. Mai exact, apreciind că echipajul Sava Star angajat de Fonnship, compus exclusiv, la momentul săvârșirii faptelor din litigiul principal, din resortisanți ai unor țări terțe [6], primea un salariu insuficient față de ceea ce putea fi considerat rezonabil pentru o navă care își desfășura activitatea în principal în Europa, în anul 2001, în timpul unei escale a acestei nave într-un port suedez, ST a declanșat o acțiune sindicală cu scopul de a împiedica descărcarea și încărcarea Sava Star, ca urmare a faptului că nu a putut obține semnarea de către Fonnship a unei convenții colective agreate de International Transport Workers' Federation (denumită în continuare „ITF”) [7]. Deși era aparent obligată printr-o convenție colectivă rusă, Fonnship a fost totuși de acord, ca urmare a acțiunii sindicale, să semneze convenția colectivă agreată de ITF și să plătească redevențele și contribuțiile solicitate de ST, permițând astfel Sava Star să părăsească portul.

4. Ca urmare a expirării convenției colective semnate în anul 2001, o acțiune analogă a fost declanșată de SEKO cu ocazia unei noi escale a Sava Star într-un port suedez. Fonnship a semnat, nu fără a protesta, convenția colectivă agreată de ITF, solicitată de SEKO, și a achitat cheltuielile și contribuțiile impuse de convenția în cauză, ceea ce a permis Sava Star își continue cursa.

5. Prin două acțiuni separate introduse împotriva ST și a SEKO la instanța de trimitere, Fonnship a solicitat, printre altele, ca aceste asociații să fie obligate la repararea prejudiciului pretins suferit care ar fi rezultat din nelegalitatea acțiunilor sindicale desfășurate și din nulitatea convențiilor colective pe care a fost constrânsă să le semneze. În ceea ce o privește, ST a introdus la instanța de trimitere o acțiune împotriva Fonnship în vederea obligării acesteia la plata de daune interese, pentru motivul că această societate nu plătise remunerația prevăzută de convenția colectivă semnată în anul 2001.

6. Instanța de trimitere apreciază că problema legalității acțiunilor sindicale este decisivă pentru soluționarea litigiilor principale și că va fi de competența sa, pentru a rezolva această problemă, să statueze dacă dreptul suedez în materie de acțiuni sindicale este compatibil cu normele dreptului Uniunii (al SEE) în domeniul liberei prestări a serviciilor. Totuși, având în vedere cele constatate deja de Curte în Hotărârea Viking Line, citată anterior, și în Hotărârea Laval un Partneri [8], instanța de trimitere consideră, contrar celor susținute de Fonnship în fața sa, că nu este necesar să solicite Curții să se pronunțe cu privire la această problemă.

5 — Din dosar și din observațiile Fonnship reiese că Sava Star era un vrachier care efectua servicii ale navelor „tramp” în principal în cadrul SEE. Potrivit articolului 1 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de stabilire a regulilor detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 și 86 din tratat transportului maritim (JO L 378, p. 4, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 3), serviciile (internaționale) ale navelor „tramp” sunt definite ca reprezentând „transportul de bunuri în vrac sau în vrac plasat în ambalaj pe o navă navlosită integral sau parțial unuia sau mai multor expeditori pe baza unui contract de navlosire pe cursă sau timp sau a oricărei forme de contract cu dată de plecare neplanificată în mod regulat sau neanunțată unde navlul este negociat liber, de la caz la caz, în conformitate cu condițiile de cerere și ofertă”. Prin urmare, este vorba în esență despre transportul ocazional al unui singur tip de marfă cu care se încarcă întreaga navă: a se vedea de asemenea punctul 11 din Orientările privind aplicarea articolului 81 din Tratatul CE la serviciile de transport maritim (JO 2008, C 245, p. 2).

6 — La momentul săvârșirii faptelor din litigiul principal, era vorba despre patru ofițeri polonezi și doi marinari ruși.

7 — Astfel cum a constatat Curtea în Hotărârea din 11 decembrie 2007, International Transport Workers' Federation și Finnish Seamen's Union, cunoscută sub numele „Viking Line” (C-438/05, Rep., p. I-10779, punctele 7 și 8), ITF reunește sindicate ale muncitorilor angajați în sectorul transporturilor, una dintre principalele sale politici fiind campania de luptă împotriva „pavilioanelor de complezență”. Principalele obiective ale acestei politici sunt, pe de o parte, stabilirea unei legături reale între pavilionul unei nave și naționalitatea proprietarului, precum și, pe de altă parte, protecția și îmbunătățirea condițiilor de muncă ale echipajelor navelor sub pavilion de complezență. ITF consideră că o navă este înregistrată sub un pavilion de complezență atunci când proprietatea efectivă și controlul navei se situează într-un alt stat decât cel al pavilionului sub care aceasta este înmatriculată.

8 — Hotărârea din 18 decembrie 2007, Laval un Partneri (C-341/05, Rep., p. I-11767).

7. În schimb, Arbetsdomstolen apreciază că problema, de asemenea dezbătută în faţa sa, dar care nu ar fi fost încă examinată de Curte, dacă dreptul SEE este aplicabil într-o situaţie precum cea din speţă, în care o navă este înmatriculată într-o ţară terţă şi în care relaţiile la bordul său sunt guvernate în principiu de dreptul statului de pavilion, impune suspendarea judecării cauzei şi adresarea următoarei întrebări preliminare:

„Normele Acordului privind SEE în domeniul liberei prestări a serviciilor, mai precis a serviciilor de transport maritim – care au echivalent în Tratatul CE –, sunt aplicabile unei societăţi care are sediul într-un stat al Asociaţiei Europene a Liberului Schimb (AELS), în ceea ce priveşte activitatea acesteia care constă în asigurarea unor servicii de transport către un stat membru al Comunităţii Europene sau către un stat al AELS cu o navă înmatriculată într-un stat terţ din afara Comunităţii Europene şi/sau a SEE (care arborează pavilionul acestei ţări)?”

8. Această întrebare a făcut obiectul unor observaţii scrise ale părţilor din litigiile principale, ale guvernelor suedez şi elen, ale Autorităţii de Supraveghere AELS, precum şi ale Comisiei Europene. Aceste părţi interesate au fost de asemenea ascultate în şedinţa din 28 ianuarie 2014.

II – **Analiză**

A – *Observaţii introductive privind întinderea cererii de decizie preliminară*

9. Astfel cum am arătat la punctul 6 de mai sus, instanţa de trimitere a refuzat fără echivoc să solicite Curţii să se pronunţe cu privire la compatibilitatea acţiunilor sindicale cu dreptul SEE, întrucât a considerat, având în vedere Hotărârile citate anterior Viking Line şi Laval un Partneri, că, în cazul în care normele SEE privind libertatea de a presta servicii sunt aplicabile unor situaţii precum cele aflate la originea litigiilor principale, va fi de competenţa sa să statueze cu privire la caracterul necesar şi oportun al acţiunilor menţionate. Instanţa de trimitere nu precizează însă în ce sens intenţionează să soluţioneze această problemă.

10. În faţa Curţii, Fonnship a consacrat o mare parte a observaţiilor sale criticării instanţei de trimitere pentru că a circumscris cererea de decizie preliminară problemei aplicabilităţii dreptului SEE, refuzând să solicite Curţii să se pronunţe cu privire la compatibilitatea cu acest drept a dispoziţiilor dreptului suedez prin care se autorizează acţiuni sindicale de tipul celor desfăşurate de ST şi de SEKO împotriva Sava Star.

11. Fără a solicita în mod explicit Curţii să includă în răspunsul său la cererea de decizie preliminară consideraţii privind compatibilitatea şi proporţionalitatea acţiunilor sindicale cu libera prestare a serviciilor în cazul în care aceasta ar răspunde afirmativ la întrebarea adresată, Fonnship apreciază că, având în vedere dezbaterile în faţa instanţei de trimitere, aceasta ar fi fost obligată să adreseze Curţii toate întrebările privind dreptul Uniunii utile pentru soluţionarea litigiilor principale. Astfel, în ipoteza în care Curtea ar constata că libera prestare a serviciilor este aplicabilă în situaţii precum cele în discuţie în litigiile principale, includerea în cerere a problemei compatibilităţii acţiunilor sindicale cu libera prestare a serviciilor ar fi permis, în opinia Fonnship, să se evite, având în vedere incertitudinea dreptului SEE cu privire la acest aspect, ca un litigiu pendinte de mai mult de zece ani să trebuiască să facă din nou obiectul unei trimiteri preliminare la Curte sau, dacă acest lucru nu este posibil, ca Fonnship să fie obligată să introducă o acţiune în răspundere împotriva Regatului Suediei.

12. Deși nu ignorăm în totalitate invitația implicită a Fonnship de a include, chiar cu titlu subsidiar, în examinarea problematicii care este supusă analizei noastre considerații privind necesitatea și proporționalitatea acțiunilor sindicale în raport cu dispozițiile SEE relevante, în special dintr-o preocupare pentru economia procedurii și având în vedere împrejurarea că instanța de trimitere trebuie să se pronunțe în ultimă instanță, o astfel de abordare ar necesita, în cazul concret din prezenta cauză, optarea de către Curte pentru modificarea semnificativă a jurisprudenței sale actuale cu privire la interpretarea articolului 267 TFUE.

13. Este cunoscut faptul că această jurisprudență recunoaște numai instanței de trimitere competența de a stabili întrebările care urmează a fi adresate Curții [9] și exclusivitatea în definirea obiectului întrebărilor pe care intenționează să i le adreseze [10], fără ca una dintre părțile din litigiul principal să poată constrânge Curtea să se sesizeze cu o problemă [11] sau să schimbe conținutul acestei competențe [12].

14. Această jurisprudență este motivată, pe de o parte, de un argument textual potrivit căruia articolul 267 TFUE instituie o cooperare directă între Curte și instanțele naționale în temeiul unei proceduri necontencioase și independente de orice inițiativă a părților [13] și, pe de altă parte, de obligația care revine Curții de a asigura guvernelor statelor membre și părților interesate posibilitatea de a prezenta observații, în conformitate cu articolul 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, având în vedere că, în temeiul acestei dispoziții, numai deciziile de trimitere sunt notificate părților interesate [14].

15. Astfel, Curtea refuză în principiu să răspundă la întrebări suplimentare menționate de părțile din litigiul principal sau de părțile interesate, care depășesc cadrul întrebării adresate de instanța națională [15], sau, în contextul aprecierii validității unui act al Uniunii, să extindă această examinare la alte motive decât cele avute în vedere de instanța de trimitere [16].

16. Nu este mai puțin adevărat că pare să existe o anumită tensiune între această jurisprudență și un curent jurisprudențial al Curții care tinde să privilegieze necesitatea de a furniza un răspuns util instanței de trimitere.

9 — A se vedea de exemplu Hotărârea din 12 noiembrie 1992, Kerafina-Keramische und Finanz-Holding și Vioktimatiki (C-134/91 și C-135/91, Rec., p. I-5699, punctul 16), Hotărârea din 17 iulie 1997, Affish (C-183/95, Rec., p. I-4315, punctul 23), precum și Hotărârea din 21 decembrie 2011, Danske Svineproducenter (C-316/10, Rep., p. I-13721, punctul 32).

10 — A se vedea în special Hotărârea din 6 iulie 2006, Kersbergen-Lap și Dams-Schipper (C-154/05, Rec., p. I-6249, punctul 21 și jurisprudența citată), precum și Hotărârea din 11 iulie 2013, Belgian Electronic Sorting Technology (C-657/11, punctul 28).

11 — Hotărârea din 9 decembrie 1965, Singer (44/65, Rec., p. 1191, p. 1199).

12 — *Idem* (p. 1198), precum și printre altele Hotărârea Kerafina-Keramische und Finanz-Holding și Vioktimatiki, citată anterior (punctul 16), Hotărârea din 17 septembrie 1998, Kainuun Liikenne și Pohjolan Liikenne (C-412/96, Rec., p. I-5141, punctul 23), precum și Hotărârea din 15 octombrie 2009, Hochtief și Linde-Kca-Dresden (C-138/08, Rep., p. I-9889, punctul 21).

13 — A se vedea în special Hotărârea Singer, citată anterior (p. 1199), Hotărârea din 19 ianuarie 1994, SAT Fluggesellschaft (C-364/92, Rec., p. I-43, punctul 9), Hotărârea din 6 iulie 2000, ATB și alții (C-402/98, Rec., p. I-5501, punctul 29), Hotărârea din 16 decembrie 2008, Cartesio (C-210/06, Rep., p. I-9641, punctul 90), Hotărârea din 15 octombrie 2009, Acoset (C-196/08, Rep., p. I-9913, punctul 34), precum și Hotărârea din 18 iulie 2013, Consiglio nazionale dei geologi și Autorità garante della concorrenza e del mercato (C-136/12, punctul 28).

14 — A se vedea în special Hotărârile Kainuun Liikenne și Pohjolan Liikenne (punctul 24), Hochtief și Linde-Kca-Dresden (punctul 22), precum și Danske Svineproducenter (punctul 32), citate anterior.

15 — A se vedea de exemplu Hotărârile Kainuun Liikenne și Pohjolan Liikenne (punctul 24) și Kersbergen-Lap și Dams-Schipper (punctul 22), citate anterior, Hotărârea din 14 aprilie 2011, Vlaamse Dierenartsenvereniging și Janssens (C-42/10, C-45/10 și C-57/10, Rep., p. I-2975, punctele 42-45), Hotărârea din 13 octombrie 2011, DHL International (C-148/10, Rep., p. I-9543, punctele 25, 28 și 30), precum și Hotărârea Danske Svineproducenter, citată anterior (punctul 33).

16 — A se vedea în special Hotărârea ATB și alții, citată anterior (punctele 28, 30 și 31), Hotărârea din 26 iunie 2007, Ordre des barreaux francophones et germanophones și alții (C-305/05, Rep., p. I-5305, punctul 19), precum și Hotărârea din 15 aprilie 2008, Nuovo Agricast (C-390/06, Rep., p. I-2577, punctul 44).

17. Astfel, în numeroase hotărâri, Curtea nu ezită, în pofida delimitării trimiterii preliminare efectuate de instanța națională, fie să verifice, având în vedere situațiile de fapt și argumentele invocate în cursul procedurii, dacă aplicabilitatea unei dispoziții din dreptul Uniunii care nu a făcut obiectul cererii de decizie preliminară poate fi totuși aplicabilă în speță [17], fie, pentru a oferi un răspuns util instanței naționale, să se pronunțe cu privire la temeinicia tezei uneia dintre părțile din litigiul principal referitoare la aplicabilitatea unei dispoziții care nu este avută în vedere în trimiterea preliminară [18], fie să reformuleze întrebările adresate pentru a include în interpretarea dreptului Uniunii una sau mai multe dispoziții amintite de una dintre părți sau chiar din oficiu, tot în scopul de a oferi un răspuns util instanței naționale [19].

18. În consecință, deși jurisprudența Curții nu pare să fie univocă, nu considerăm că este necesar aici să se examineze mai în detaliu eventualele criterii care permit o interpretare coerentă a tuturor acestor hotărâri.

19. Astfel, există cel puțin un caz, în care se încadrează, în opinia noastră, prezenta cauză, în care Curtea se abține în mod sistematic să modifice sau să extindă obiectul cererii de decizie preliminară dincolo de cadrul definit de instanța națională. Este vorba despre ipoteza în care instanța de trimitere a refuzat, în mod explicit sau implicit, să solicite Curții să se pronunțe cu privire la o problemă suplimentară privind interpretarea dreptului Uniunii invocată expres de una dintre părțile din litigiul principal [20].

20. În speță, este adevărat că, spre deosebire de cauzele în care Curtea s-a pronunțat în mod special cu privire la acest aspect, instanța de trimitere trebuie să se pronunțe în ultimă instanță și a admis relevanța problemei ridicate de Fonnship, în ipoteza în care Curtea ar răspunde afirmativ la întrebarea care i-a fost adresată [21].

21. În plus, o interpretare obiectivă a articolului 267 al treilea paragraf TFUE ar putea lăsa să se creadă că, atunci când „se invocă” o problemă de interpretare a dreptului Uniunii într-o cauză pendinte în fața unei instanțe de ultim grad, această instanță „este obligată” să sesizeze Curtea.

22. O astfel de interpretare a articolului 267 al treilea paragraf TFUE ar putea fi valorificată în special în cazurile în care instanța de ultim grad sugerează, în susținerea refuzului său de a adresa o întrebare suplimentară Curții, o interpretare vădit eronată a dreptului Uniunii sau își formulează întrebarea pe baza unei premise juridice vădit inexacte, ceea ce ar permite, așadar, Curții, în urma observațiilor părților interesate și a concluziilor avocatului general, să reexamineze caracterul eronat al interpretării

17 — A se vedea printre altele Hotărârea din 12 decembrie 1990, Hennen Olie (C-302/88, Rec., p. I-4625, punctul 20), precum și Hotărârea din 17 octombrie 2013, Welte (C-181/12, punctele 16 și 27).

18 — A se vedea de exemplu Hotărârea din 3 iunie 2010, Internetportal und Marketing (C-569/08, Rep., p. I-4871, punctele 27-30).

19 — A se vedea de exemplu Hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel (C-387/01, Rec., p. I-4981, punctul 44), Hotărârea din 21 februarie 2006, Ritter-Coulais (C-152/03, Rec., p. I-1711, punctul 39), Hotărârea din 25 ianuarie 2007, Dyson (C-321/03, Rep., p. I-687, punctul 26), Hotărârea din 30 mai 2013, Worten (C-342/12, punctele 30 și 31), precum și Hotărârea din 12 decembrie 2013, Hay (C-267/12, punctul 23).

20 — A se vedea Hotărârea din 5 octombrie 1988, Alsatel (247/86, Rec., p. 5987, punctele 7 și 8), precum și Hotărârea DHL International, citată anterior (punctele 25 și 30). A se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 2 iunie 1994, AC-ATEL Electronics (C-30/93, Rec., p. I-2305, punctele 19 și 20), precum și Hotărârea din 10 iulie 1997, Palmisani (C-261/95, Rec., p. I-4025, punctele 30 și 31). A se vedea de asemenea punctul 25 din Concluziile avocatului general Lenz prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea AC-ATEL Electronics, citată anterior, punctul 46 din Concluziile avocatului general Kokott prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 21 decembrie 2011, Air Transport Association of America și alții (C-366/10, Rep., p. I-13755), precum și punctul 18 din Concluziile noastre prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Belgian Electronic Sorting Technology, citată anterior.

21 — În Hotărârea DHL International, citată anterior, Curtea a ținut să precizeze, la punctul 30 din hotărârea sa, că instanța de trimitere nu admisese „nici necesitatea, nici pertinența” întrebărilor suplimentare privind interpretarea dreptului Uniunii care i-au fost sugerate de reclamanta din litigiul principal.

propuse sau al premisei juridice [22]. Astfel, este greu de crezut, în special având în vedere necesitatea de a asigura interpretarea uniformă a dreptului Uniunii, că Curtea ar putea să nu rectifice în mod deliberat astfel de erori săvârșite de o instanță de ultim grad, în detrimentul justițiabililor, privându-i de asemenea pe aceștia, *de facto*, de posibilitatea efectivă de a invoca răspunderea statului membru de care aparține instanța în cauză pentru încălcarea dreptului Uniunii.

23. Totuși, aceste considerații nu sunt valabile în prezenta cauză, în special din cauza faptului că instanța de trimitere nu furnizează niciun element care să permită să se cunoască, printre altele, în ce sens ar soluționa problema necesității și a proporționalității acțiunilor sindicale în raport cu respectarea normelor Acordului privind SEE privind libertatea de a presta servicii.

24. Mai general, în Hotărârea Consiglio nazionale dei geologi și Autorità garante della concorrenza e del mercato, citată anterior, Curtea – sesizată de o instanță de ultim grad, și anume Consiglio di Stato (Italia), cu privire la întinderea competenței acestei instanțe de a alege și de a reformula întrebările propuse de una dintre părțile din litigiul principal - a respins existența unei obligații necondiționate de trimitere preliminară a unei întrebări privind interpretarea dreptului Uniunii formulate de una dintre aceste părți [23], amintind de asemenea că determinarea și formularea întrebărilor care îi sunt adresate revin exclusiv instanței naționale [24].

25. În aceste condiții, considerăm că Curtea ar trebui să se limiteze să răspundă la întrebarea care i-a fost adresată, care privește aplicabilitatea normelor Acordului privind SEE referitoare la libertatea de a presta servicii, fără a analiza, prin urmare, întrebarea ridicată de Fonnship în fața instanței de trimitere, dar respinsă în mod expres de aceasta din urmă, referitoare la eventuala compatibilitate a acțiunilor sindicale cu libera prestare a serviciilor.

B – *Cu privire la cererea de decizie preliminară și la interpretarea Regulamentului nr. 4055/86*

26. Deși, în întrebarea sa preliminară, instanța de trimitere s-a referit generic la normele Acordului privind SEE referitoare la libertatea de a presta servicii, răspunsul Curții ar trebui, în opinia noastră, să fie circumscris dispozițiilor Regulamentului nr. 4055/86, astfel cum au sugerat și părțile din litigiile principale, precum și celelalte părți interesate care au depus observații în fața Curții.

27. Astfel, este cert că libera prestare a serviciilor de transport este reglementată de dispozițiile tratatului referitoare la transporturi și că, în ceea ce privește în special navigația maritimă, revenea Consiliului Uniunii Europene sarcina de a decide, în conformitate cu articolul 84 alineatul (2) din Tratatul CEE, dacă puteau fi adoptate dispoziții corespunzătoare în acest sector, fapt pe care acesta l-a constatat și l-a realizat efectiv prin adoptarea, la 22 decembrie 1986, a Regulamentului nr. 4055/86, în versiunea inițială, de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1987. Întrucât, astfel cum s-a precizat deja, Regulamentul nr. 4055/86 a fost încorporat în Acordul privind SEE, este, prin urmare, necesar să se reformuleze întrebarea adresată prin limitarea sa la interpretarea acestui act.

22 — Acest lucru a fost de asemenea propus, în practică, de avocatul general Léger la punctul 46 din Concluziile prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 26 septembrie 2000, Engelbrecht (C-262/97, Rec., p. I-7321) și, respectiv, de avocatul general Bot la punctele 34 și 35 din Concluziile prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 8 septembrie 2010, Winner Wetten (C-409/06, Rep., p. I-8015), în vederea furnizării unui răspuns util instanțelor naționale. Acest lucru a fost de asemenea admis de Curte în Hotărârea sa din 12 februarie 2009, Vereniging Noordelijke Land-en Tuinbouw Organisatie (C-515/07, Rep., p. I-839, punctele 29 și 40), ca urmare a Concluziilor noastre în acest sens (a se vedea în special punctul 56 din concluziile respective). Motivele respingerii primelor două propuneri și ale admiterii celei de a treia nu transpar din motivările hotărârilor. Totuși, este interesant de arătat că numai cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Vereniging Noordelijke Land-en Tuinbouw Organisatie, citată anterior, fusese introdusă de o instanță națională de ultim grad.

23 — A se vedea Hotărârea Consiglio nazionale dei geologi și Autorità garante della concorrenza e del mercato, citată anterior (punctul 34). De remarcat că, la punctul 25 din această hotărâre, Curtea precizează că o instanță ale cărei decizii nu pot fi supuse niciunei căi de atac „are, *în principiu*, obligația de a sesiza Curtea în sensul articolului 267 al treilea paragraf TFUE atunci când o întrebare privind interpretarea Tratatului FUE este invocată în fața sa” (sublinierea noastră).

24 — *Idem* (punctul 29).

28. Având în vedere elementele din dosar, precum și observațiile părților interesate, întrebarea adresată poate fi circumscrisă și clarificării domeniului de aplicare personal al Regulamentului nr. 4055/86, care este enunțat la articolul 1 din acest regulament, pentru a se stabili dacă o societate stabilită legal în SEE, în speță în Norvegia, proprietară a unei nave care asigură servicii de transport maritim în cadrul SEE, dar care arborează pavilionul unei țări terțe, în speță Panama, intră sub incidența acestui act și, dacă este cazul, poate, în principiu, să se prevaleze de libertatea conferită de acesta.

1. Cu privire la domeniul de aplicare personal al Regulamentului nr. 4055/86

29. Un răspuns afirmativ, la prima vedere simplu, pare să rezulte chiar din modul de redactare a articolului 1 din Regulamentul nr. 4055/86 și din jurisprudența Curții.

30. Astfel, potrivit alineatului (1) al dispoziției menționate, libertatea de a presta servicii de transport maritim între statele membre și între statele membre și țările terțe se aplică resortisanților statelor membre stabiliți într-un stat membru, altul decât cel al destinatarului serviciilor, în timp ce, prin trimiterea făcută de alineatul (3) în special la articolul 58 din Tratatul CEE (devenit articolul 48 CE), societățile stabilite în interiorul Uniunii Europene (al SEE) sunt asimilate persoanelor fizice resortisante ale statelor membre.

31. Astfel, în contextul unei societăți stabilite într-un stat membru care opera un serviciu de linie regulat cu destinația într-un alt stat membru, dar ale cărei nave erau înmatriculate și arborau pavilionul panamez, Curtea a dedus din modul de redactare al articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86 că acesta „are în vedere resortisanții statelor membre stabiliți într-un stat membru, altul decât cel al destinatarului serviciilor, și *nu se referă la înmatricularea sau la pavilionul navelor exploatate de întreprinderea de transport*” [25].

32. Caracterul irelevant al înmatriculării și/sau al pavilionului navelor în scopul stabilirii domeniului de aplicare al articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86 este întărit, *a contrario*, de alineatul (2) al aceleiași dispoziții. Astfel, acest alineat prevede că actul în cauză se aplică de asemenea resortisanților statelor membre stabiliți în afara Uniunii și companiilor maritime stabilite în afara Uniunii și controlate de resortisanți ai un stat membru, în cazul în care navele lor sunt înmatriculate în respectivul stat membru în conformitate cu legislația acestuia.

33. Astfel cum a arătat Autoritatea de Supraveghere AELS în observațiile sale scrise, precizarea făcută la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul nr. 4055/86 reflectă ceea ce este numit în mod obișnuit „excepția greacă” [26]. Astfel, dat fiind că, în temeiul dreptului elen, resortisanții greci stabiliți în țări terțe sunt autorizați să își înmatriculeze navele în registrul maritim al acestui stat membru, neluarea în considerare a acestei situații ar fi condus la sustragerea din domeniul de aplicare al regulamentului menționat a unei proporții semnificative din tonajul total aparținând unor resortisanți ai statelor din SEE [27].

34. În consecință, este dincolo de orice îndoială faptul că legiuitorul Uniunii nu a înțeles să supună aplicarea articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86 unei condiții care privește locul de înmatriculare a navelor.

25 — Hotărârea din 17 mai 1994, Corsica Ferries (C-18/93, Rec., p. I-1783, punctul 29) (sublinierea noastră). Faptul că navele exploatate de această societate erau înmatriculate și arborau pavilionul panamez reiese din cuprinsul punctului 8 din această hotărâre. A se vedea de asemenea Hotărârea din 18 iunie 1998, Corsica Ferries France (C-266/96, Rec., p. I-3949, punctul 3).

26 — A se vedea în această privință, printre altele, Bredima-Savopoulou, A., și Tzoannos, J., *The Common Shipping Policy of the EC*, North Holland, Amsterdam, 1990, p. 176 și Baena Baena, P. J., *La politica comunitaria de los transportes maritimos*, Marcial Pons, Madrid, 1995, p. 127.

27 — Potrivit unui autor, era vorba despre 85 % din flota care arbora pavilionul elen: a se vedea Martinez Lage, S., „El régimen comunitario del transporte marítimo y el Real Decreto 990/1986 sobre ordenación del transporte marítimo en España”, în *Gaceta Juridica de la CEE*, nr. 10, 1988, p. 408.

35. Prin urmare, contrar celor susținute de ST și de SEKO în observațiile lor scrise, faptul că resortisanții statelor din SEE care intră în domeniul de aplicare al aceleiași dispoziții menționate anterior își înmatriculează navele într-o țară terță nu înseamnă că acești resortisanți nu mai sunt stabiliți într-un stat din SEE.

36. Raționamentului de mai sus nu i se poate opune nici argumentul invocat de ST și de SEKO potrivit căruia, în măsura în care litigiul principal privește condițiile de muncă ale echipajului unei nave care ar intra sub incidența dreptului unei țări terțe, dispozițiile Regulamentului nr. 4055/86 nu ar fi aplicabile sau, cel puțin, ar fi condiționate de o legătură suficientă între relația de muncă și teritoriul Uniunii (al SEE), care ar lipsi în speță.

37. Astfel, acest argument trebuie respins mai întâi pentru că, din punct de vedere procedural, urmărește în definitiv, întemeindu-se pe o enumerare a hotărârilor Curții referitoare la libera circulație a lucrătorilor [28], să conteste pertinența întrebării adresate de instanța de trimitere sub aspectul prestării serviciilor, în timp ce, potrivit jurisprudenței, această instanță rămâne în principiu singura competentă să definească obiectul întrebărilor sale și să aprecieze atât necesitatea, cât și pertinența acestora în ceea ce privește particularitățile litigiului cu care este sesizată [29].

38. În continuare, argumentul invocat de ST și de SEKO trebuie să fie de asemenea înlăturat întrucât domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 4055/86 este determinat de dispozițiile propriu-zise ale acestuia și nu depinde de dreptul aplicabil relațiilor de muncă ce leagă echipajul unei nave de prestatorul unor servicii de transport maritim care poate intra sub incidența regulamentului în cauză. Acest lucru este demonstrat de împrejurarea că Regulamentul nr. 4055/86 nu face, de exemplu, nicio mențiune privind criteriile de stabilire a dreptului aplicabil contractelor individuale de muncă ale membrilor echipajului, în special în ceea ce privește raporturile pe care acest act ar trebui să le aibă cu articolul 6 din Convenția privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale, semnată la Roma la 19 iunie 1980 (denumită în continuare „Convenția de la Roma”) [30].

39. În sfârșit, argumentul avut în vedere nu poate fi nici el primit, întrucât, deși este posibil să se admită, astfel cum susțin ST și SEKO, că relațiile de muncă la bordul unei nave aflate în marea liberă depind de dreptul statului de pavilion, în temeiul articolelor 91 și 94 din Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării, semnată la Montego Bay la 10 decembrie 1982 (denumită în continuare „Convenția de la Montego Bay”) [31], fapt care este de altfel recunoscut de jurisprudența

28 — La punctele 79 și 80 din observațiile lor scrise, ST și SEKO amintesc, în susținerea argumentului lor, Hotărârea din 12 iulie 1984, Prodest (237/83, Rec., p. 3153, punctul 6), Hotărârea din 27 septembrie 1989, Lopes da Viega (9/88, Rec., p. 2989, punctul 15), Hotărârea din 29 iunie 1994, Aldewereld (C-60/93, Rec., p. I-2991, punctul 14), și Hotărârea din 30 aprilie 1996, Boukhalfa (C-214/94, Rec., p. I-2253, punctul 15), care toate privesc interpretarea dispozițiilor tratatului sau ale dreptului derivat referitoare la libera circulație a lucrătorilor.

29 — A se vedea în acest sens în special Hotărârea Kersbergen-Lap și Dams-Schipper (punctul 21), precum și Hotărârea Danske Svineproducenter (punctul 32).

30 — JO L 266, p. 1. Amintim că articolul 6 din Convenția de la Roma, intitulat „Contractele individuale de muncă”, prevede în esență că, într-un contract de muncă, alegerea de către părți a legii aplicabile nu poate avea ca rezultat privarea angajatului de protecția care îi este asigurată prin normele imperative ale legii care ar fi aplicabilă în absența alegerii, în temeiul articolului 6 alineatul (2) menționat. Potrivit acestui alineat, contractul de muncă este supus, pe de o parte, legii țării în care angajatul își desfășoară în mod obișnuit munca în executarea contractului sau, pe de altă parte, dacă angajatul nu își desfășoară în mod obișnuit munca într-o singură țară, legii țării în care este situat sediul prin care a fost angajat. Aceste criterii se aplică cu excepția cazului în care reiese din ansamblul împrejurărilor că acel contract de muncă prezintă legături mai strânse cu o altă țară, caz în care contractul este supus legii acelei țări. A se vedea, cu privire la punerea în aplicare și la articularea acestor criterii de stabilire a legii aplicabile în contextul concedierii unui membru al echipajului unei nave, Hotărârea din 15 decembrie 2011, Voogsgeerd (C-384/10, Rep., p. I-13275).

31 — Incluse în partea a VII-a a Convenției de la Montego Bay, intitulată „Marea liberă”, articolele 91 și 94 menționate prevăd în special, pe de o parte, că navele au naționalitatea statului al cărui pavilion au dreptul de a-l arbora, fiind necesar să existe o legătură reală între stat și navă, și, respectiv, pe de altă parte, că orice stat își exercită în mod efectiv jurisdicția și controlul în domeniile administrativ, tehnic și social asupra navelor care îi arborează pavilionul, în special, în conformitate cu dreptul său intern, asupra comandantului, ofițerilor și echipajului, pentru problemele de ordin administrativ, tehnic și social cu privire la navă.

Curții [32], nu reiese nicidecum din cuprinsul Regulamentului nr. 4055/86 că legiuitorul Uniunii ar fi dorit să restrângă domeniul de aplicare al acestuia la resortisanții care prestează servicii de transport maritim prin intermediul unor nave la bordul cărora relațiile de muncă ale echipajului ar fi guvernate de dreptul unui stat membru (sau de cel al unui stat din SEE) [33].

40. Supunerea în general a domeniului de aplicare al Regulamentului nr. 4055/86 unei astfel de condiții suplimentare ar putea aduce atingere obiectivului acestuia care constă în extinderea libertății de a presta servicii la transportul maritim între statele membre și între statele membre și țările terțe, astfel încât să elimine în mod treptat restricțiile existente și introducerea de noi restricții [34].

41. În schimb, este mai delicată problema, de asemenea dezbătută de părțile interesate în fața Curții, privind definirea exactă a beneficiarilor libertății de prestare a serviciilor de transport maritim, astfel cum sunt menționați la articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86, în special aceea dacă, având în vedere reședința/stabilirea sa într-un stat din SEE, simplul proprietar al unei nave intră în domeniul de aplicare al dispoziției menționate.

42. Această problemă își are originea în dezacordul dintre părțile din litigiile principale cu privire la identitatea și la locul de stabilire a entității responsabile de administrarea și de exploatarea Sava Star, ST și SEKO susținând că aceste activități ar fi fost transferate unei societăți stabilite în Panama, în timp ce Fonnship susține că își asuma, în perioada relevantă, în totalitate, exploatarea comercială a Sava Star, din Norvegia.

43. În mod evident, nu revine Curții, în cadrul cooperării instituite prin articolul 267 TFUE, obligația de a soluționa această dispută factuală, a cărei apreciere va fi de competența instanței de trimitere, chiar dacă, potrivit formulării întrebării preliminare adresate, această instanță a pornit aparent de la premisa că Fonnship desfășura, în perioada săvârșirii faptelor din litigiile principale, o activitate „care consta în asigurarea unor servicii de transport” și că anumite elemente comunicate de această societate la solicitarea Curții, precum și în cadrul ședinței întăresc această impresie.

44. Dacă lăsăm însă la o parte această controversă de ordin factual și ne îndreptăm atenția, în vederea oferirii unui răspuns util instanței de trimitere, spre interpretarea articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86, trebuie mai întâi să amintim că această dispoziție definește beneficiarii libertății de prestare a serviciilor de transport maritim între statele membre și între statele membre și țările terțe în termeni care sunt în esență identici cu cei ai articolului 49 CE [35], și anume atât persoanele fizice, cât și cele juridice stabilite pe teritoriul unui stat membru al Uniunii (al SEE) care furnizează sau care beneficiază, în schimbul unei remunerații, de servicii transfrontaliere în cadrul SEE [36].

32 — A se vedea Hotărârea din 24 noiembrie 1992, Poulsen și Diva Navigation (C-286/90, Rec., p. I-6019, punctele 18 și 22).

33 — A se vedea în acest sens prin analogie Hotărârea din 9 martie 2006, Comisia/Spania (C-323/03, Rec., p. I-2161, punctul 26), privind refuzul Curții de a asimila termenii utilizați în Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, p. 7, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 83) celor utilizați în Convenția de la Montego Bay, ceea ce ar fi avut ca efect restrângerea domeniului de aplicare al regulamentului în discuție.

34 — A se vedea penultimul considerent al Regulamentului nr. 4055/86. Pentru un raționament analog, a se vedea Hotărârea Comisia/Spania, citată anterior (punctul 24).

35 — A se vedea Hotărârea din 14 iulie 1994, Peralta (C-379/92, Rec., p. I-3453, punctul 39), Hotărârea din 5 octombrie 1994, Comisia/Franța (C-381/93, Rec., p. I-5145, punctul 10), precum și Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, Rec., p. I-5235, punctul 30).

36 — A se vedea, în ceea ce privește articolul 36 din Acordul privind SEE (libertatea de a presta servicii), Hotărârea Curții AELS Granville Establishment (E-13/11, *Report of EFTA Court* 2012, p. 403, punctele 38 și 39).

45. Pe baza acestei premise generale, Curtea a admis deja că intrau în domeniul de aplicare personal al articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86 o societate de drept olandez care arma nave maritime [37], un agent maritim cu sediul într-un stat membru care exploata o navă pe care nu o deținea în proprietate, asigurând un serviciu de linie regulat între porturile a două state membre [38], armatori greci care își navloseau în totalitate vasele unor agenții de voiaj pentru excursii de o zi între un stat membru și o țară terță [39], precum și comandantul de origine italiană al unei nave care asigura un transport maritim între două porturi din state membre [40].

46. Această jurisprudență denotă o interpretare suplă a domeniului de aplicare personal al articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86, desigur, în concordanță cu preocuparea ca un număr cât mai mare posibil dintre activitățile economice care nu intră în domeniul liberei circulații a mărfurilor, a capitalurilor sau a persoanelor să nu fie excluse, din acest motiv, de la aplicarea Tratatului CE (sau a Acordului privind SEE) [41].

47. Nu este mai puțin adevărat că aceasta nu clarifică în mod explicit problema dacă simplul proprietar al unei nave poate fi considerat prestator de servicii de transport maritim.

48. Informații utile, în sensul unui răspuns negativ la întrebarea anterioară, pot fi obținute, în opinia noastră, din jurisprudența Curții privind alte mijloace de transport.

49. Astfel, rezultă din această jurisprudență, în special din Hotărârile Cura Anlagen [42], Jobra [43] și Waypoint Aviation [44], că, deși proprietarul unui vehicul este cu ușurință calificat drept prestator de servicii care intră sub incidența articolului 49 CE atunci când oferă spre închiriere un astfel de vehicul (în acest caz este vorba, în definitiv, despre o prestare de servicii de închiriere), în schimb, Curtea nu a mers niciodată până la a-l considera ca fiind un prestator de *servicii de transport*.

50. Pentru a fi calificat astfel, este, prin urmare, necesar ca proprietarul să desfășoare el însuși activități de transport, în speță activități de transport maritim prin exploatarea navelor sale.

51. Această calificare este coerentă cu definiția expresiei „armator comunitar” prevăzută la articolul 2 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 3577/92, care se referă la „resortisanți ai unui stat membru [...] *care exercită activități de transport maritim*” [45].

37 — A se vedea Hotărârea Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen, citată anterior (punctele 16 și 26-29). De remarcat că faptul că Curtea a lăsat instanței naționale sarcina de a verifica dacă situațiile de fapt aflate la originea litigiilor în cauza menționată intrau într-adevăr în domeniul de aplicare personal al Regulamentului nr. 4055/86 se datorează, după toate aparențele, având în vedere punctele 63-76 din Concluziile avocatului general Alber prezentate în cauza respectivă, împrejurării că cealaltă societate de transport maritim implicată în cauza principală (Sea-Land Service) era stabilită în Statele Unite ale Americii și că instanța de trimitere nu oferise suficiente indicații cu privire la îndeplinirea condițiilor prevăzute la articolul 1 alineatul (2) din regulamentul menționat.

38 — A se vedea Hotărârea Corsica Ferries, citată anterior (punctele 8 și 30), și punctul 2 din Concluziile avocatului general van Gerven prezentate în cauza respectivă. A se vedea de asemenea Hotărârea Corsica Ferries France, citată anterior (punctul 3). Astfel cum am arătat deja, navele arborau pavilionul panamez.

39 — A se vedea Hotărârea din 14 noiembrie 2002, Geha Naftiliaki și alții (C-435/00, Rec., p. I-10615, punctele 5 și 6), precum și punctele 5 și 6 din Concluziile avocatului general Alber prezentate în cauza respectivă.

40 — Hotărârea Peralta, citată anterior (punctul 42). Armatorul navei era italian și nava arbora pavilionul italian.

41 — A se vedea în acest sens Hotărârea din 23 aprilie 2009, Falco Privatstiftung și Rabitsch (C-533/07, Rep., p. I-3327, punctul 35).

42 — Hotărârea din 21 martie 2002 (C-451/99, Rec., p. I-3193, punctul 18). Această cauză privea obligația de înmatriculare în statul în care erau utilizate a vehiculelor luate în leasing de la o întreprindere stabilită într-un alt stat membru.

43 — Hotărârea din 4 decembrie 2008 (C-330/07, Rep., p. I-9099, punctul 22). Această cauză privea refuzul autorităților unui stat membru de a acorda o primă de investiții unei societăți care închiria în sistem leasing vehicule grele care erau utilizate în principal pe teritoriul altor state membre.

44 — Hotărârea din 13 octombrie 2011 (C-9/11, Rep., p. I-9697, punctele 17 și 20). Cauza privea, în esență, interdicția de a concesiona dreptul de folosință a unei aeronave unei societăți care nu era stabilită în statul membru care acordase un avantaj fiscal pentru finanțarea achiziției acesteia.

45 — Sublinierea noastră.

52. În opinia noastră, aceasta este de asemenea coerentă cu definiția termenului „armator” pe care o regăsim, de exemplu, în clauza 2 din anexa la Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST)[46], care desemnează „proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi managerul sau navlositorul, care și-a asumat responsabilitatea exploatării navei față de proprietarul navei și care, prin asumarea acestei responsabilități, a fost de acord să preia toate obligațiile și răspunderile aferente”. Astfel, reiese fără îndoială din această definiție că proprietatea asupra unei nave nu coincide cu responsabilitatea exploatării acesteia.

53. Astfel, în opinia noastră, numai proprietarul unei nave care își asumă responsabilitatea exploatării acesteia va putea fi considerat prestator de servicii de transport maritim. În schimb, dacă el încredințează această responsabilitate altor entități, prestarea va fi asigurată de acestea din urmă.

54. Problema dacă proprietarul unei nave poate fi calificat drept prestator de servicii de transport maritim în condițiile în care își asumă numai o parte dintre activitățile legate de exploatarea navei este totuși delicată și depinde fără îndoială de ansamblul împrejurărilor de fapt ale fiecărei cauze.

55. Totuși, considerăm că se pot face câteva reflecții generale în această privință, înțelegându-se că acestea rămân foarte schematice în raport cu complexitatea organizării activităților de transport maritim internațional.

56. Așadar, atunci când proprietarul unei nave o navlosește pentru o perioadă determinată (navlosire pe timp) sau pentru un anumit voiaj (navlosire pe voiaj), se poate prezuma că acesta va rămâne, în principiu, responsabil de echipajul navei. Deși navlositorul este cel care asigură transportul pentru clienții săi, acest operator va utiliza echipajul navei angajat și pus la dispoziție de proprietar. Într-o astfel de configurație, dacă proprietarul navei rămâne direct responsabil de echipajul navei, apreciem că se poate considera că atât navlositorul, cât și proprietarul asigură aceeași prestare de servicii de transport maritim. Prin urmare, se poate prezuma că ambii intră în domeniul de aplicare personal al Regulamentului nr. 4055/86[47].

57. În schimb, în cazul navlosirii unei nave nude, cu alte cuvinte închiriate fără echipaj, înclinăm să excludem proprietarul acestei nave din rândul persoanelor, fizice sau juridice, care se pot prevala de calitatea de prestator de servicii de transport maritim, întrucât poziția sa nu diferă în final de cea a proprietarilor altor mijloace de transport închiriate, care nu au fost niciodată până în prezent considerați de Curte ca făcând parte din cercul prestatorilor de servicii de transport.

46 — JO L 167, p. 33, Ediție specială, 05/vol. 5, p. 124. Această directivă era aplicabilă la momentul săvârșirii faptelor din litigiile principale, inclusiv în SEE, în temeiul Deciziei nr. 66/2000 a Comitetului mixt al SEE din 2 august 2000 de modificare a anexei XI (Servicii de telecomunicații) la Acordul SEE (JO 2000, L 250, p. 48, Ediție specială, 11/vol. 58, p. 5). Cerințele acestei directive au fost extinse prin Directiva 1999/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind aplicarea dispozițiilor referitoare la timpul de lucru al navigatorilor la bordul navelor care fac escală în porturile Comunității (JO 2000, L 14, p. 29, Ediție specială, 05/vol. 5, p. 166) la toate navele care fac escală în Uniune [această directivă fiind ea însăși integrată în Acordul privind SEE prin Decizia nr. 94/2000 a Comitetului mixt al SEE din 27 octombrie 2000 de modificare a anexei XIII (Transporturi) la Acordul SEE (JO 2001, L 7, p. 19, Ediție specială, 11/vol. 59, p. 21)]. Totuși, în temeiul articolului 11 din Directiva 1999/95, cerințele impuse se aplicau navelor care arborau pavilionul unor state terțe numai începând cu 10 ianuarie 2003, ziua intrării în vigoare a Protocolului din 1996 la Convenția nr. 147 a Organizației Internaționale a Muncii (OIM) privind standardele minime la bordul navelor comerciale, respectiv cu câteva săptămâni înainte de acțiunea sindicală desfășurată de SEKO. De remarcat de asemenea că, în ceea ce privește instrumente în totalitate ulterioare faptelor din litigiile principale, o definiție analogă se regăsește la articolul 2 litera (j) din Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim adoptată sub auspiciile OIM și care a intrat în vigoare la 20 august 2013. Această ultimă definiție a fost reluată în anexa la Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE (JO L 124, p. 30).

47 — Aparent, este vorba despre situația de fapt aflată la originea Hotărârii Geha Naftiliaki și alții, citată anterior.

58. Acestea fiind spuse, având în vedere toate elementele prezentate în faţa sa, revine instanţei de trimitere obligaţia să verifice dacă pe durata litigiilor principale Fonnship şi-a asumat exploatarea Sava Star cu scopul de a asigura servicii de transport maritim în sensul articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86.

59. Admiţând că situaţia se prezintă astfel, rămâne să se examineze dacă aplicabilitatea Regulamentului nr. 4055/86 ar putea fi totuşi înlăturată de împrejurarea, invocată de ST şi de SEKO, precum şi de guvernul suedez, potrivit căreia normele SEE nu urmăresc să protejeze întreprinderi de transport maritim care au decis să încalce dreptul unui stat din SEE, precum şi condiţiile rezonabile admise la nivel internaţional în materie de muncă şi de remunerare, înmatriculându-şi navele în ţări terţe, precum Panama la data săvârşirii faptelor din litigiile principale, care acordă pavilioane de complezenţă.

2. Cu privire la problema unui eventual abuz de drept

60. Într-o configuraţie inedită asupra căreia vom reveni ulterior, argumentul acestor părţi interesate trimite în mod indubitabil la interdicţia impusă pe cale pretoriană operatorilor economici de a invoca în mod abuziv dispoziţiile dreptului Uniunii fie pentru a se sustrage aplicării legislaţiei lor naţionale, fie pentru a obţine din aceasta avantaje într-un mod care contravine finalităţilor şi scopurilor dispoziţiilor în cauză [48].

61. În vederea delimitării cererii de decizie preliminară, examinarea problemei unui eventual „abuz de drept” nu este totuşi lipsită de dificultăţi procedurale, într-o asemenea măsură încât, în cadrul şedinţei, Autoritatea de Supraveghere AELS a apreciat că aceasta ar însemna tocmai să se analizeze întrebarea pe care, în definitiv, instanţa de trimitere a refuzat să o adreseze Curţii.

62. Deşi Autoritatea de Supraveghere AELS nu a dezvoltat mai mult poziţia sa, aceasta poate fi înţeleasă, în opinia noastră, dacă interpretăm noţiunea de abuz de drept ca fiind o normă sau un principiu [49] care permite limitarea exercitării unui drept (subiectiv) conferit de dispoziţiile dreptului Uniunii (al SEE), iar nu ca o normă care poate delimita domeniul de aplicare al dispoziţiilor respective.

63. În speţă, calificarea noţiunii de abuz de drept ca fiind o normă care limitează exercitarea unui drept conferit de dreptul Uniunii (al SEE) conduce astfel la recunoaşterea aplicabilităţii Regulamentului nr. 4055/86 şi la deplasarea analizei pe terenul raporturilor dintre dreptul acordat Fonnship de acest act şi acţiunile sindicale ale ST şi ale SEKO, problemă pe care instanţa de trimitere a refuzat să o ridice în faţa Curţii.

64. În sens contrar, admiterea faptului că noţiunea de abuz de drept operează ca o normă care permite delimitarea domeniului de aplicare al dreptului Uniunii (al SEE) ar autoriza, în prezenta cauză, legarea examinării unei eventuale practici abuzive de întrebarea preliminară adresată Curţii care se referă la domeniul de aplicare personal al Regulamentului nr. 4055/86.

65. În cadrul jurisprudenţei sale, Curtea nu pare să fi optat în mod ferm pentru niciuna dintre aceste calificări ale abuzului de drept.

48 — A se vedea în acest sens punctul 63 din Concluziile avocatului general Poiares Maduro prezentate în cauza în care s-a pronunţat Hotărârea din 21 februarie 2006, Halifax şi alţii (C-255/02, Rec., p. I-1609).

49 — Amintim că, în Hotărârea din 5 iulie 2007, Kofoed (C-321/05, Rep., p. I-5795, punctul 38), Curtea a statuat că interzicerea abuzului de drept constituia un principiu general al dreptului Uniunii.

66. Astfel, ea a afirmat că „rezultă dintr-o jurisprudență constantă că *aplicarea* regulamentelor Uniunii *nu poate fi extinsă până la acoperirea* anumitor practici abuzive ale operatorilor economici”[50], lăsând, în consecință, să se înțeleagă că noțiunea de abuz (de drept) constituie o normă de delimitare a domeniului de aplicare al dispozițiilor dreptului Uniunii[51], în timp ce, dimpotrivă, Curtea a constatat că „eventuala folosire abuzivă a drepturilor acordate de ordinea juridică [a Uniunii] în temeiul dispozițiilor referitoare la libera circulație a lucrătorilor *presupune că persoana interesată intră în domeniul de aplicare* ratione personae *al tratatului*, îndeplinind condițiile pentru a fi calificată drept «lucrător»”[52], și a examinat de asemenea combaterea practicilor abuzive în temeiul motivelor de interes general care pot justifica restricții privind libertățile de circulație[53], ceea ce presupune inclusiv că situațiile menționate intră într-adevăr în domeniul de aplicare al acestor libertăți.

67. În ceea ce ne privește, înclinăm spre această din urmă orientare a Curții mai degrabă decât să concepem noțiunea de abuz de drept ca un principiu de delimitare a domeniului de aplicare al dispozițiilor dreptului Uniunii (al SEE).

68. O serie de motive ne întăresc convingerea în acest sens.

69. Mai întâi, un motiv semantic simplu, care poate fi rezumat după cum urmează: un drept nu poate face obiectul unei folosiri abuzive decât dacă acest drept a fost recunoscut în prealabil. Făcând în mod recurent trimitere la necesitatea de a împiedica „abuzul de drept”, „comportamentele abuzive” sau „practicile abuzive” ale persoanelor fizice sau ale operatorilor economici, Curtea intenționează, în opinia noastră, să acorde acestor diferite expresii o funcție limitativă a drepturilor subiective de care aceștia beneficiază în temeiul dispozițiilor dreptului Uniunii, în special al libertăților de circulație garantate de acesta. Întrucât astfel de drepturi sunt de asemenea conferite de Acordul privind SEE[54], nu există, în această privință, niciun impediment pentru adoptarea acestei concepții a noțiunii de abuz de drept.

70. În continuare, a considera interzicerea abuzului de drept un principiu care delimitează domeniul de aplicare al dispozițiilor dreptului Uniunii ar însemna, în opinia noastră, să se confere acestuia, în privința libertăților fundamentale de circulație, statutul analog celui al criteriului „a ceea ce este rezonabil” („rule of reason”), lucru pe care îl considerăm eronat și puțin oportun. Astfel, o asemenea

50 — Hotărârea din 12 septembrie 2013, Slancheva sila (C-434/12, punctul 27 și jurisprudența citată) (sublinierea noastră). A se vedea de asemenea, pentru o formulă analogă, Hotărârea Halifax și alții, citată anterior (punctul 69), precum și Hotărârea din 6 aprilie 2006, Agip Petroli (C-456/04, Rec., p. I-3395, punctul 20 și jurisprudența citată).

51 — Întemeindu-se pe o serie de hotărâri precedente ale Curții, dintre care în special Hotărârea din 21 iunie 1988, Lair (39/86, Rec., p. 3161, punctul 43), precum și Hotărârea din 23 septembrie 2003, Akrich (C-109/01, Rec., p. I-9607, punctul 57 și punctul 2 din dispozitiv), această calificare a noțiunii de abuz (de drept) a fost de asemenea susținută de avocatul general Poiares Maduro la punctul 69 din Concluziile sale prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Halifax și alții, citată anterior.

52 — Hotărârea din 6 noiembrie 2003, Ninni-Orasche (C-413/01, Rec., p. I-13187, punctul 31) (sublinierea noastră). A se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 9 martie 1999, Centros (C-212/97, Rec., p. I-1459, punctul 18), și Hotărârea din 21 februarie 2013, A (C-123/11, punctul 27), în care se precizează că „[p]roblema *aplicării*” articolelor din tratat care reglementează libertatea de stabilire este *„distinctă* de aceea dacă un stat membru poate să ia măsuri pentru a-i împiedica pe unii dintre resortisanții săi ca, recurgând la posibilitățile oferite de tratat, să încerce să se sustragă abuziv de la aplicarea legislației lor naționale” (sublinierea noastră).

53 — A se vedea, în ceea ce privește libertatea de stabilire, Hotărârea din 12 septembrie 2006, Cadbury Schweppes și Cadbury Schweppes Overseas (C-196/04, Rec., p. I-7995, punctul 55), Hotărârea din 13 martie 2007, Test Claimants in the Thin Cap Group Litigation (C-524/04, Rep., p. I-2107, punctele 74 și 80), precum și Hotărârea din 17 ianuarie 2008, Lammers & Van Cleeff (C-105/07, Rep., p. I-173, punctul 29), precum și Hotărârea Curții AELS Arcade Drilling (E-15/11, *Report of EFTA Court* 2012, p. 676, punctul 88). A se vedea, în ceea ce privește prestarea serviciilor, Hotărârea Jobra, citată anterior (punctul 35), și Hotărârea din 5 iulie 2012, SIAT (C-318/10, punctul 50).

54 — Ceea ce este confirmat prin dubla constatare că „unul dintre principalele obiective ale Acordului privind SEE este acela de a realiza în modul cel mai cuprinzător cu putință libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor pe tot cuprinsul SEE, astfel încât piața internă realizată pe teritoriul Uniunii să fie extinsă la statele membre ale AELS” [a se vedea Hotărârea din 23 septembrie 2003, Ospelt și Schlössle Weissenberg (C-452/01, Rec., p. I-9743, punctul 29), și Hotărârea din 26 septembrie 2013, Regatul Unit/Consiliul (C-431/11, punctul 50)], și că prevederile articolelor din Acordul privind SEE privind libertățile de circulație au aceeași valoare juridică precum dispozițiile, în esență identice, ale articolelor din Tratatul CE care garantează aceste libertăți. A se vedea de exemplu, referitor la articolul 36 din Acordul privind SEE (libertatea de a presta servicii), Hotărârea din 6 octombrie 2009, Comisia/Spania (C-153/08, Rep., p. I-9735, punctul 48). A se vedea de asemenea, în ceea ce privește caracterul *sui generis* al Acordului privind SEE și al drepturilor care sunt conferite persoanelor fizice și operatorilor economici, Hotărârea Curții AELS Eva María Sveinbjörnsdóttir (E-9/97, *Report of EFTA Court* 1998, p. 95, punctele 58 și 59), precum și în special, pe această temă, Baudenbacher, C., „L'individu, principal protagoniste de l'accord EEE”, în *Le droit à la mesure de l'homme: Mélanges en l'honneur de Philippe Léger*, Pedone, Paris, 2006, p. 335.

recunoaștere ar impune să se verifice, în toate cazurile concrete, dacă o situație dată nu implică un abuz de drept înainte ca această situație să fie considerată ca intrând în domeniul de aplicare al dreptului Uniunii. O astfel de articulare între abuz și drept, care privilegiază examinarea abuzului în defavoarea examinării dreptului, ar aduce, în opinia noastră, o atingere gravă efectului util al libertăților de circulație garantate de Tratatul CE și de Acordul privind SEE.

71. În plus, faptul că interzicerea abuzului de drept este calificată de Curte drept principiu general de drept al Uniunii [55] – statut care ar putea de asemenea, dacă este cazul, să fie admis în cadrul Acordului privind SEE [56] –, a cărui încălcare se poate traduce prin limitarea sau prin refuzul beneficiului dispozițiilor dreptului Uniunii invocate, întărește ideea că funcția acestei noțiuni o depășește pe aceea a unei norme de interpretare a dispozițiilor dreptului Uniunii [57].

72. În sfârșit, astfel cum se arată în Hotărârea Halifax și alții, citată anterior, pronunțată în domeniul taxei pe valoarea adăugată (TVA), jurisprudența demonstrează că, în orice caz, operațiunile implicate într-o practică abuzivă sunt acoperite de domeniul de aplicare al dispozițiilor dreptului Uniunii, ceea ce, în schimb, ar fi consecința constatării unui abuz de drept dacă acesta ar avea funcția de a delimita domeniul de aplicare al normelor acestui drept. Astfel, după cum reiese din hotărârea menționată mai sus, împrejurarea că operațiuni care constituie o practică abuzivă trebuie redefinite astfel încât să restabilească situația care ar fi existat în lipsa operațiunilor respective face ca abuzul de drept să aibă rolul unui principiu limitativ al drepturilor subiective acordate persoanelor fizice de dreptul Uniunii. Această abordare, pe de o parte, autorizează operatorul în cauză să beneficieze de exercitarea adecvată a drepturilor sale [58], în timp ce, pe de altă parte, funcționează ca un test de proporționalitate a comportamentelor abuzive și a măsurilor care urmăresc prevenirea acestora.

73. Având în vedere delimitarea întrebării preliminare efectuate de instanța de trimitere, consecința procedurală, în prezenta cauză, a tezei referitoare la asimilarea funcției abuzului de drept cu o normă de limitare a drepturilor subiective de care beneficiază persoanele fizice în temeiul dreptului Uniunii ar putea consta pur și simplu în neexaminarea unui eventual abuz de drept, în măsura în care această examinare ar putea aduce atingere problemei, care în mod intenționat nu a fost ridicată de instanța de trimitere, privind exercitarea dreptului la libera prestare a serviciilor de transport maritim în temeiul Regulamentului nr. 4055/86 și limitările care pot fi aduse acestuia în mod legitim. Înclinăm să privilegiem această orientare.

74. Dacă această soluție nu va fi adoptată de Curte, în special pentru motivul că conceptul de abuz de drept ar avea funcția de a delimita domeniul de aplicare al dreptului Uniunii, am dori să prezentăm Curții observațiile care urmează, astfel încât aceasta să dispună de cele mai bune condiții pentru a pronunța hotărârea.

55 — A se vedea Hotărârea Kofoed, citată anterior (punctul 38). Interzicerea abuzului de drept este în prezent consacrată și la articolul 54 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, care nu era însă obligatorie la momentul săvârșirii faptelor din litigiile principale.

56 — Natura Acordului privind SEE nu exclude posibilitatea ca principii generale de drept al SEE („general principles of EEA law") să rezulte, pe cale de interpretare, din obiectivele sale (precum cel al interpretării omogene a dispozițiilor în esență identice cu cele ale Tratatului CE) și din dispozițiile sale. A se vedea, în ceea ce privește principiul protecției jurisdicționale efective, Hotărârea Curții AELS Posten Norge (E-15/10, *Report of EFTA Court 2012*, p. 246, punctul 86), în care Curtea AELS se referă de asemenea atât la articolul 6 din Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, semnată la Roma la 4 noiembrie 1980, cât și la articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. A se vedea de asemenea, în ceea ce privește respectarea securității juridice, Hotărârea Curții AELS EFTA Surveillance Authority/Norway (E-9/11, *Report of EFTA Court 2012*, p. 442, punctul 99) și, referitor la protecția încrederii legitime, Hotărârea Curții AELS DB Schenker/EFTA Surveillance Authority (E-7/12, *Report of EFTA Court 2013*, punctul 117).

57 — A se vedea în acest sens în special Ionescu, R. N., *L'abus de droit de l'Union européenne*, Bruylant, Bruxelles, 2012, p. 428.

58 — A se vedea Hotărârea Halifax și alții, citată anterior (punctele 94-97).

75. Mai întâi, dorim să amintim că Curtea a admis în mai multe rânduri că un stat membru este îndreptățit să ia măsuri destinate prevenirii situațiilor în care unii dintre resortisanții săi, datorită facilităților create în temeiul tratatului, încearcă să se sustragă în mod abuziv de la aplicarea legislației naționale și în care justițiabilii se pot prevala în mod abuziv ori fraudulos de normele dreptului Uniunii [59].

76. Recunoașterea interesului legitim al statelor membre de a lupta împotriva încălcării abuzive a propriei legislații naționale nu corespunde în mod vădit situației aflate la originea litigiilor principale.

77. Astfel, reiese în mod clar din dosar, precum și din observațiile părților din litigiile principale că acțiunile sindicatelor suedeze împotriva Fonnship, admițând că sunt asimilate celor ale autorităților unui stat membru [60], nu urmăreau obiectivul de a preveni, beneficiind de dispozițiile Regulamentului nr. 4055/86 aplicabile în principiu navelor care arborează pavilionul unei țări terțe, sustragerea de către această societate a contractelor de muncă ale membrilor echipajului Sava Star de la aplicarea dreptului suedez sau, cel puțin, a dispozițiilor imperative ale legii suedeze [61].

78. Potrivit înscrisurilor ST și SEKO, aceste acțiuni au fost desfășurate cu scopul de a evita ca Fonnship să poată încălca dreptul norvegian al muncii sau „condițiile rezonabile admise la nivel internațional în materie de muncă și de remunerare”.

79. Prin urmare, pentru a se admite activarea în litigiile principale a ipotezei „sustragerii abuzive a anumitor resortisanți de la aplicarea legislației lor naționale” în sensul jurisprudenței, ar trebui, în consecință, nu numai ca acțiunile sindicale să fie asimilate celor ale unui stat membru, ci și să se recunoască posibilitatea unui stat din SEE de a lupta în mod legitim împotriva încălcării de către operatori economici stabiliți într-un alt stat din SEE a legislației muncii din acest alt stat, chiar, potrivit ST și SEKO, a „condițiilor rezonabile admise la nivel internațional în materie de remunerare”, fără ca astfel de condiții să fie mai mult detaliate și fără să existe, la nivelul SEE, o apropiere a legislațiilor naționale în domeniul remunerației minime, în special a celei a personalului navigant [62].

80. În orice caz, chiar presupunând că Curtea ar fi dispusă să facă acest pas, rezultă de asemenea din jurisprudență că, dacă instanțele naționale au dreptul să țină seama de comportamentul abuziv al persoanelor vizate, de la caz la caz, întemeindu-se pe elemente obiective, în vederea refuzării beneficiului dispozițiilor dreptului Uniunii invocate, aceste instanțe trebuie, cu ocazia aprecierii unui astfel de comportament, să ia în considerare obiectivele urmărite prin *dispozițiile* de drept al Uniunii în cauză [63].

59 — A se vedea în special Hotărârea Centros, citată anterior (punctul 24), Hotărârea Cadbury Schweppes și Cadbury Schweppes Overseas, citată anterior (punctul 35), precum și Hotărârea din 23 octombrie 2008, Comisia/Spania (C-286/06, Rep., p. I-8025, punctul 69).

60 — Ipoteză pe care am respins-o însă la punctele 136 și 137 din Concluziile noastre prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Laval un Partneri, citată anterior.

61 — Ceea ce ar fi fost teoretic posibil dacă, pe de o parte, sindicatele ar fi considerat, având în vedere, de exemplu, rutele și escalele în porturi și în zonele de ancoraj ale Sava Star, că membrii echipajului își desfășurau în mod obișnuit activitatea în Suedia si dacă, pe de altă parte, alegerea de către părți a legii aplicabile ar fi avut ca rezultat privarea acestor lucrători de protecția care le-ar fi fost asigurată prin dispozițiile legii țării în care aceștia își desfășurau în mod obișnuit munca, în sensul articolului 6 alineatul (2) litera (a) din Convenția de la Roma. Astfel, rezultă din Hotărârea Voogsgeerd, citată anterior, că Curtea privilegiază criteriul de legătură prevăzut la articolul 6 alineatul (2) litera (a) din Convenția de la Roma față de dreptul statului de pavilion al navei dacă acesta din urmă are ca rezultat privarea lucrătorului de protecția de care ar fi beneficiat prin aplicarea dispozițiilor imperative ale legii care i-ar fi fost aplicabilă în lipsa alegerii făcute de părți.

62 — Astfel cum am arătat deja (a se vedea nota de subsol 46 din prezentele concluzii), la data săvârșirii faptelor din litigiile principale era aplicabilă Directiva 1999/63, care urmărea punerea în aplicare a acordului dintre partenerii sociali europeni privind organizarea timpului de lucru al navigatorilor, care a fost extinsă prin Directiva 1999/95 la toate navele care fac escală în porturile Uniunii, indiferent de pavilionul acestora, începând cu 10 ianuarie 2003. În conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Directiva 1999/95, statele membre trebuiau să ia măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că navele care nu arborează pavilionul lor respectă clauzele 1-12 din acordul reprodus în anexa la Directiva 1999/63, și anume, în esență, clauzele referitoare la timpul de lucru și la timpul de odihnă la bordul navelor, dar nu pe cea privind protecția personalului navigant în materie de securitate și de sănătate (clauza 15), nici pe cea privind durata concediilor plătite (clauza 16), care includeau cerințe care nu erau prevăzute de Convenția OIM nr. 180 privind timpul de lucru al marinarilor și efectivele navelor, adoptată la 22 octombrie 1996 și intrată în vigoare la 8 august 2002.

63 — A se vedea în special Hotărârea Centros, citată anterior (punctul 25), Hotărârea Agip Petroli, citată anterior (punctul 21), și Hotărârea din 21 iulie 2011, Oguz (C-186/10, Rep., p. I-6957, punctul 25).

81. În plus, tot în opinia Curții, proba unei practici abuzive impune, pe de o parte, un ansamblu de circumstanțe obiective din care rezultă că, în pofida respectării formale a condițiilor prevăzute de reglementarea Uniunii, obiectivul urmărit de *această reglementare* nu a fost atins și, pe de altă parte, un element subiectiv care constă în intenția de a obține un avantaj rezultat din reglementarea Uniunii creând în mod artificial condițiile necesare pentru obținerea acestuia [64].

82. Dacă, în conformitate cu jurisprudența menționată la punctul 80 din prezentele concluzii, ne limităm la examinarea obiectivului urmărit de dispoziția în cauză, și anume articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86, acest obiectiv este, astfel cum am arătat deja, de a acorda resortisanților statelor din SEE dreptul la libera prestare a serviciilor de transport maritim între statele din SEE și între acestea și țările terțe, fără a se ține seama de locul înmatriculării sau de pavilionul navelor exploatate de acești resortisanți.

83. Prin urmare, nu poate constitui în sine o folosire abuzivă a libertății de a presta servicii, consacrată la articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86, de către un resortisant stabilit într-un stat din SEE simplul fapt de a exploata în acest scop o navă care arborează pavilionul unei țări terțe.

84. În plus, nu constituie o astfel de folosire nici exploatarea de către un astfel de resortisant a unei nave care arborează pavilionul de complezență al unei țări terțe, mai exact, deși nu există o definiție oficială, o navă care nu are o legătură reală („genuine link”) cu statul al cărui pavilion îl arborează, în sensul articolului 91 alineatul (1) din Convenția de la Montego Bay [65], fiind înmatriculată în acesta de către sau în numele unui proprietar străin pentru motive de oportunitate, în principal cu scopul de a beneficia de avantaje privind garanții de confidențialitate, fiscalitatea veniturilor și aplicarea normelor locale în domeniul social și al securității, inclusiv în domeniul mediului [66].

64 — A se vedea în special Hotărârea din 16 octombrie 2012, Ungaria/Slovacia (C-364/10, punctul 58) și Hotărârea din 12 martie 2014, O. și B. (C-456/12, punctul 58). Reiese în mod clar din aceste hotărâri, precum și din Hotărârea din 14 decembrie 2000, Emsland-Stärke (C-110/99, Rec., p. I-11569, punctele 52 și 53), că condițiile menționate sunt relevante inclusiv în contexte în care actele de drept derivat al Uniunii nu fac trimitere la acestea.

65 — Cerința unei legături reale între o navă și statul al cărui pavilion îl arborează, prevăzută la articolele 91 și 94 din Convenția de la Montego Bay, urmărește să asigure o respectare mai eficace de către statele de pavilion a obligațiilor lor, în special a celor privind exercitarea efectivă a jurisdicției și a controlului în domeniile administrativ, tehnic și social. A se vedea Hotărârea Tribunalului Internațional pentru Dreptul Mării din 1 iulie 1999, Saint-Vincent-et-les-Grenadines/Guineea, cazul navei „Saiga” (nr. 2), *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, vol. 3, 1999 (punctele 81-83), precum și Hotărârea Curții din 14 octombrie 2004, Comisia/Țările de Jos (C-299/02, Rec., p. I-9761, punctul 23), care face trimitere la punctele 51-59 din Concluziile avocatului general Léger prezentate în această cauză. Rezultă de asemenea din cuprinsul acestor hotărâri că absența unei astfel de legături între o navă și statul de pavilion nu autorizează celelalte state să conteste validitatea înmatriculării navei respective (a se vedea de asemenea cu privire la această temă și la măsurile care ar fi autorizate: 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”, în *Nordic Journal of International Law*, nr. 2, 2013, p. 283). Fără îndoială că Saint Vincent și Grenadine, care este la originea cauzei privind nava „Saiga”, aflată pe rolul Tribunalului Internațional pentru Dreptul Mării, face parte dintre statele care acordă pavilioane de complezență. A se vedea de exemplu Mandaraka-Sheppard, A., *Modern Maritime Law and Risk Management*, ediția a doua, Routledge-Cavendish, Londra, New-York, 2007, p. 279.

66 — Prima ocurență oficială a expresiei „pavilion de complezență” se regăsește în preambulul Convenției nr. 147 a OIM privind standardele minime la bordul navelor comerciale, adoptată la 29 octombrie 1976 și intrată în vigoare la 28 noiembrie 1981, fără însă a se da o definiție a acesteia. A se vedea în special, cu privire la definiția și la caracteristicile pavilioanelor de complezență, Unterm, http://unterm.un.org/DGAACS/unterm.nsf, Mandaraka-Sheppard, A., *op. cit*., p. 278 și 279, Masutti, A., „Genuine link e bandiere ombra”, în Antonini A., *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. I, Giuffrè, Milano, 2007, p. 430 și 431, precum și Slim, H., „Les pavillons de complaisance”, în *Le Pavillon*, Actes du colloque tenu les 2 et 3 mars 2007 à l'Institut océanographique de Paris, Pedone, Paris, 2007, p. 93.

85. Astfel, în timp ce este cert că, cel puțin până la data săvârșirii faptelor din litigiile principale, Panama era unul dintre principalii furnizori mondiali de pavilioane de complezență [67], Curtea nu a exprimat nicio rezervă, în Hotărârile sale Corsica Ferries și Corsica Ferries France, citate anterior, privind admiterea aplicabilității articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86 unor întreprinderi de transport care exploatau nave ce arborau pavilionul țării terțe menționate.

86. Totuși, în lumina jurisprudenței menționate la punctul 81 din prezentele concluzii, proba unei practici abuzive necesită inclusiv luarea în considerare a obiectivului urmărit nu numai de dispozițiile în cauză, ci, în general, de *reglementarea* vizată, în speță însuși Regulamentul nr. 4055/86.

87. Or, trebuie să se arate că al șaselea și al șaptelea considerent ale regulamentului în discuție insistă pe împrejurarea că, în ceea ce privește companiile maritime care efectuează transporturi în vrac sau „tramp", Uniunea urmărește în special menținerea în acest domeniu de activități a „unui regim de concurență loială" și că respectivele companii, în special, nu ar trebui să fie împiedicate să funcționeze „atât timp cât respectă principiul concurenței loiale pe o bază comercială".

88. Deși este adevărat că noțiunea „concurență loială" nu este definită, cu toate că se regăsește nu numai în preambulul Tratatului CE [68], ci și în multiple acte de drept derivat al Uniunii, Curtea a admis că „prevenirea concurenței neloiale" din partea întreprinderilor care își remunerează angajații la un nivel inferior celui corespunzător salariului minim putea fi considerată un obiectiv legitim [69].

89. Respectarea unei concurențe loiale, urmărită de Regulamentul nr. 4055/86, ar fi compromisă, în opinia noastră, în special în cazul în care s-ar demonstra că o întreprindere de transport maritim, care efectuează transporturi în vrac sau „tramp" între statele din SEE exploatând o navă înmatriculată într-o țară terță, cu care nava respectivă nu are nicio legătură reală, remunerează echipajul navei sale la un nivel sensibil inferior celui corespunzător salariului minim sau, dacă nu este cazul, salariului general acceptat în acest sector, care ar fi în principiu aplicabil dacă nava ar fi fost înmatriculată în statul din SEE în care își are sediul întreprinderea în cauză [70].

67 — Potrivit studiului lui Slim, H., *op. cit.* (p. 89), în anii 2000, Panama împărțea cu Liberia ponderea cea mai mare a pavilioanelor de complezență în flota mondială. În plus, potrivit raportului senatorului francez Ph. Marini, în anul 1998, aproximativ 30 % dintre navigatori navigau sub pavilion de complezență, ponderea cea mai importantă fiind cea a pavilionului panamez, cu 104 000 de navigatori. A se vedea *Rapport sur les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France*, nr. 345, Paris, 1998, p. 29. În perioada anilor 2001-2003, Panama figura de asemenea pe lista neagră a pavilioanelor care acopereau nave „subnorme", întocmită de Memorandumul de înțelegere de la Paris (ParisMoU) privind controlul statului portului (a se vedea Paris MoU, *2003 Annual Report on Port State Control*, Paris, p. 25), un acord adoptat în anul 1982 și a cărui structură organizațională reunește în prezent, în cadrul comitetului său, 27 de administrații maritime naționale și Comisia. Experiența dobândită în cadrul Memorandumului de înțelegere de la Paris în materie de inspecție a navelor rămâne o referință pentru cele efectuate pe navele care fac escală în Uniune. A se vedea, în primul rând, trimiterile făcute la memorandum și la criteriile și la procedurile de inspecție dezvoltate sub egida sa de Directiva 95/21/CE Consiliului din 19 iunie 1995 privind punerea în aplicare, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare sau în apele care intră sub jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor (controlul statului de port) (JO L 157, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 3, p. 160) și, în ultimul rând, cele făcute de Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, p. 57), astfel cum a fost modificată de Directiva 2013/38/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 august 2013 (JO L 218, p. 1).

68 — Potrivit preambulului, Înaltele părți contractante recunosc „că eliminarea obstacolelor existente presupune o acțiune concertată în vederea garantării [...] loialității în concurență".

69 — A se vedea Hotărârea din 12 octombrie 2004, Wolff & Müller (C-60/03, Rec., p. I-9553, punctul 41).

70 — Numeroase state din SEE nu au instituit propriu-zis un salariu minim aplicabil pe teritoriul lor, nivelul salariilor fiind astfel în general stabilit prin convenții colective. De altfel, trebuie remarcat că mai multe state din SEE au introdus, pentru a împiedica armatorii europeni să recurgă la pavilioane de complezență, registre numite internaționale, precum, în cazul Regatului Norvegiei, Norwegian International Ship Register (NIS), care permite angajarea ca membri ai echipajului a resortisanților unor state terțe, dar care garantează, prin încheierea de convenții colective agreate de ITF, respectarea condițiilor salariale considerate adecvate (a se vedea Massuti, A., *op. cit.*, p. 444). În Franța, Legea nr. 2005-412 din 3 mai 2005 de creare a unui registru internațional francez (JORF din 4 mai 2005, p. 7697), care a fost declarată compatibilă cu Constituția franceză prin Decizia nr. 2005-514 DC a Conseil constitutionnel (Consiliul Constituțional) din 28 aprilie 2005, prevede că navigatorii care au reședința în afara Franței și care sunt angajați la bordul navelor înmatriculate în registrul internațional francez beneficiază de normele de ordine publică socială, cu respectarea articolului 6 din Convenția de la Roma și a angajamentelor internaționale și comunitare ale Franței, și instituie garanții minimale în materie de salarii și de protecție socială. Registrul internațional german și cel danez au făcut obiectul, sub aspectul dreptului ajutoarelor de stat, al unor cauze în care s-au pronunțat Hotărârea din 17 martie 1993, Sloman Neptun (C-72/91 și C-73/91, Rec., p. I-887), Hotărârea din 9 iulie 2009, 3F/Comisia (C-319/07 P, Rep., p. I-5963), și, respectiv, Hotărârea din 24 ianuarie 2013, Falles Fagligt Forbund (3F)/Comisia (C-646/11 P). Punctul comun al acestor registre internaționale, care asigură întreprinderilor de transport maritim avantaje fiscale și sociale, este că, spre deosebire de pavilioanele de complezență, statele își mențin controlul asupra navelor înmatriculate pe teritoriul lor. A se vedea Massuti, A., *op. cit.*, p. 444.

90. Prin urmare, într-un astfel de caz, în pofida respectării formale a condițiilor de aplicare a Regulamentului nr. 4055/86, obiectivul acestuia de a asigura respectarea concurenței loiale în sectorul serviciilor de „tramp” și de vrac în SEE nu ar fi atins.

91. În conformitate cu jurisprudența, revine instanței de trimitere sarcina să verifice dacă această condiție este îndeplinită în litigiile principale, în funcție de normele privind probele din dreptul național, atât timp cât nu se aduce atingere eficacității dreptului Uniunii [71].

92. În ceea ce privește elementul subiectiv care constituie proba unei practici abuzive, condiție de a cărei îndeplinire instanța de trimitere ar trebui de asemenea să se asigure [72], apreciem, pe baza jurisprudenței, că ar merita să fie verificate două împrejurări, nu în mod necesar cumulative.

93. Pe de o parte, un comportament abuziv ar putea fi constatat dacă rezultă dintr-un ansamblu de elemente obiective că „scopul esențial” urmărit de resortisantul unui stat din SEE, proprietar al unei nave care arborează pavilionul de complezență al unei țări terțe, era de a evita aplicarea condițiilor de remunerare a echipajului acestei nave care ar fi fost în mod normal aplicabile dacă aceasta ar fi fost înmatriculată în statul din SEE în care este stabilit proprietarul [73], compromițând, în consecință, obiectivul respectării unei concurențe loiale, astfel cum este prevăzut de Regulamentul nr. 4055/86 [74].

94. Pe de altă parte, instanța de trimitere ar putea de asemenea să fie obligată să verifice dacă resortisantul unui stat din SEE, proprietar al unei nave care arborează pavilionul de complezență al unei țări terțe, a „creat în mod artificial” condițiile de aplicare a dispozițiilor Regulamentului nr. 4055/86 prin intermediul unor aranjamente prin care ar exercita doar fictiv exploatarea navei respective, în tot sau în parte, în favoarea uneia sau mai multor societăți cu care are legături, stabilite într-o țară terță [75]. Astfel, în acest din urmă caz, resortisantul respectiv ar trebui să fie considerat simplu proprietar al acestei nave și nu ar putea, prin urmare, astfel cum am arătat anterior, să intre în mod valabil în rândul persoanelor care beneficiază de libertatea de a presta servicii de transport maritim, astfel cum este consacrată la articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86 [76].

III – **Concluzie**

95. Având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară *adresată* de Arbetsdomstolen după cum urmează:

„Articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 3573/90 al Consiliului din 4 decembrie 1990, el însuși integrat în Acordul privind Spațiul Economic European, semnat la 2 mai 1992, trebuie interpretat în sensul că libertatea de a presta servicii de transport

71 — A se vedea în acest sens în special Hotărârile citate anterior Emsland-Stärke (punctul 54) și Agip Petroli (punctul 24 și jurisprudența citată).

72 — Cele două elemente care constituie o practică abuzivă sunt astfel cumulative, a se vedea în special Hotărârea Emsland-Stärke, citată anterior (punctul 55).

73 — A se vedea prin analogie Hotărârea Agip Petroli, citată anterior (punctul 23 și jurisprudența citată).

74 — Trebuie remarcat că, în urma unei întrebări scrise a Curții și în cadrul ședinței, Fonnship a precizat că Sava Star ar fi fost înmatriculată în Panama pentru motive care țin de restricții în materie de cabotaj maritim în Norvegia, fără a prezenta și a susține explicații mai precise și mai cuprinzătoare. Or, este necesar să se amintească faptul că, în temeiul Regulamentului nr. 3577/92, integrat în Acordul privind SEE [a se vedea Decizia nr. 70/97 a Comitetului mixt al SEE din 4 octombrie 1997 de modificare a anexei XIII (Transporturi) la Acordul SEE (JO 1998, L 30, p. 42, Ediție specială, 11/vol. 56, p. 86], libera prestare a serviciilor în materie de cabotaj maritim se aplică exclusiv armatorilor din statele din SEE care exploatează nave înmatriculate într-un stat din SEE și care arborează pavilionul statului respectiv. În consecință, este greu de înțeles susținerea potrivit căreia înmatricularea Sava Star în Panama ar fi putut facilita cabotajul maritim în Norvegia.

75 — A se vedea prin analogie, pentru luarea în considerare a unor legături de natură juridică, economică și/sau personală între persoanele implicate într-o operațiune în vederea stabilirii caracterului artificial al beneficierii de condițiile de aplicare a legislației Uniunii, Hotărârile citate anterior Emsland-Stärke (punctul 58) și Slancheva sila (punctul 40).

76 — Adăugăm, pentru orice eventualitate, că această situație nu intră în domeniul de aplicare al articolului 1 alineatul (2) din Regulamentul nr. 4055/86, cel puțin pentru că nava nu îndeplinește condiția înmatriculării în statul din SEE al cărui resortisant este proprietarul navei.

maritim se aplică unei societăți stabilite într-un stat din Spațiul Economic European (SEE), proprietară a unei nave, care arborează pavilionul unei țări terțe și care efectuează servicii de transport maritim între statele din SEE, cu condiția ca această societate să își asume ea însăși responsabilitatea exploatării navei respective, verificarea acestui aspect fiind de competența instanței de trimitere.”