ĢENERĀLADVOKĀTA PAOLO MENGOCI [PAOLO MENGOZZI]
SECINĀJUMI,
sniegti 2014. gada 1. aprīlī[1]

Lieta C-83/13

Fonnship A/S
pret
Svenska Transportarbetareförbundet,
Facket för Service och Kommunikation (SEKO)
un
Svenska Transportarbetareförbundet
pret
Fonnship A/S

(Arbetsdomstolen (Zviedrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Lietas dalībnieka papildu jautājums, kuru nav uzdevusi iesniedzējtiesa — Regula (EEK) Nr. 4055/86 — Piemērošanas joma — Jūras transporta pakalpojumu sniegšana — Jūras pārvadājumi, kurus dalībvalstij sniedz, izmantojot kuģi, kas pieder Eiropas Ekonomikas zonas līguma (EEZ) dalībvalstī reģistrētai sabiedrībai un kas kuģo ar trešās valsts karogu, kura nav EEZ dalībvalsts — Tiesību ļaunprātīga izmantošana — Dalībvalsts ostā veikta protesta akcija, kuras rezultātā sabiedrība, kas ir kuģa īpašniece, ir parakstījusi koplīgumu — Godīga konkurence

I – **Ievads**

1. Ar šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu *Arbetsdomstolen* (Zviedrija) [Darba tiesa] būtībā vēlas noskaidrot, vai sabiedrība, kuras galvenais birojs ir valstī, kas ir 1992. gada 2. maija Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu līgumslēdzēja puse (turpmāk tekstā – "EEZ līgums")[2], un kura ir kuģa, kas kuģo ar trešās valsts karogu, īpašniece, ietilpst tādas pakalpojumu sniegšanas brīvības piemērošanas jomā, kāda tā ir piemērojama jūras pārvadājumiem saskaņā ar Padomes 1986. gada 22. decembra Regulu (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm[3], kas pati ir iekļauta EEZ līgumā[4].

2. Šis jautājums ir izvirzīts tiesvedībās starp Norvēģijas sabiedrību *Fonnship A/S* (turpmāk tekstā – "*Fonnship*") un Zviedrijas apvienībām *Svenska Transportarbetareförbundet* (Zviedrijas Transporta darbinieku apvienība, turpmāk tekstā – "*ST*") un *Facket för Service och Kommunikation* (Darba ņēmēju pakalpojumu un komunikāciju jomā arodbiedrība, turpmāk tekstā – "*SEKO*") par arodbiedrību

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — OV 1994, L 1, 3. lpp.

3 — OV L 378, 1. lpp., un labojumi OV 1987, L 93, 17. lpp., regula, kurā izdarīti grozījumi ar Padomes 1990. gada 4. decembra Regulu (EEK) Nr. 3573/90 (OV L 353, 16. lpp.; turpmāk tekstā – "Regula Nr. 4055/86").

4 — Skat. EEZ līguma XIII pielikumu (OV 1994, L 1, 422. lpp.).

protesta akcijām, kuras tika veiktas 2001. un 2003. gadā un kuras Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) teritorijā, iespējams, kavēja tādu pakalpojumu sniegšanu, kuri tiek nodrošināti, izmantojot kuģi, kas pieder *Fonnship* (*Sava Star*) un ir reģistrēts Panamas Kuģu reģistrā un kas līdz ar to kuģo ar šīs trešās valsts karogu [5].

3. Precīzāk, uzskatot, ka *Sava Star* apkalpe, kuras darba devējs bija *Fonnship* un kuras sastāvā pamatlietu faktu norises laikā bija tikai trešo valstu pilsoņi [6], saņēma nepietiekamu atalgojumu, kuru varēja uzskatīt par samērīgu attiecībā uz kuģi, kas kuģo galvenokārt Eiropā, 2001. gadā *ST*, minētajam kuģim ieejot Zviedrijas ostā, uzsāka arodbiedrību protesta akciju, liedzot veikt *Sava Star* izkraušanu un iekraušanu, jo tā nebija varējusi panākt, ka *Fonnship* paraksta koplīgumu, kuru ir apstiprinājusi *International Transport Workers' Federation* [Starptautiskā Transporta darbinieku arodbiedrību federācija] (turpmāk tekstā – "*ITF*") [7]. Lai gan *Fonnship* acīmredzami bija noslēgts koplīgums ar Krievijas organizāciju, pēc arodbiedrību protesta akcijas tā tomēr piekrita parakstīt *ITF* apstiprināto koplīgumu un samaksāt *ST* prasītās dalības maksas un iemaksas, kas tādējādi ļāva *Sava Star* atstāt ostu.

4. Pēc tam, kad 2001. gadā parakstītais koplīgums vairs nebija spēkā, līdzīgu akciju uzsāka *SEKO*, *Sava Star* no jauna ieejot Zviedrijas ostā. Ne bez iebildumiem *Fonnship* parakstīja *ITF* apstiprināto un *SEKO* pieprasīto koplīgumu un samaksāja maksas un iemaksas, kas prasītas minētajā koplīgumā, un tas ļāva *Sava Star* turpināt savu ceļu.

5. *Fonnship* cēla divas atsevišķas prasības pret *ST* un *SEKO* ieniedzējtiesā, lai šīm apvienībām tiktu piespriests atlīdzināt zaudējumus, kas, iespējams, radušies arodbiedrības veikto protesta akciju prettiesiskuma dēļ, un atzīt koplīgumu, kurus tā bija spiesta parakstīt, spēkā neesamību. Savukārt *ST* cēla prasību pret *Fonnship* iesniedzējtiesā, lai tai tiktu piespriests samaksāt *ST* zaudējumu atlīdzību, pamatojot ar to, ka šī sabiedrība nebija samaksājusi atalgojumus, kas paredzēti 2001. gadā parakstītajā koplīgumā.

6. Iesniedzējtiesa uzskata, ka jautājums par arodbiedrību protesta akciju likumību ir izšķirošs pamata tiesvedību atrisināšanai un ka, lai lemtu par šo jautājumu, tai ir jānospriež, vai Zviedrijas tiesības par arodbiedrību protesta akcijām ir saderīgas ar Savienības (EEZ) tiesību normām pakalpojumu sniegšanas brīvības jomā. Tomēr, ņemot vērā, ko Tiesa jau ir atzinusi iepriekš minētajā spriedumā lietā "Viking Line" un spriedumā lietā *Laval* un Partneri [8], iesniedzējtiesa, pretēji tam, ko tajā norādīja *Fonnship*, uzskata, ka nav jāuzdod jautājums Tiesai par šo problēmu.

5 — No lietas materiāliem un *Fonnship* apsvērumiem izriet, ka *Sava Star* bija beramkravu kuģis, kas sniedza līgumreisu kuģu pakalpojumus galvenokārt EEZ teritorijā. Saskaņā ar Padomes 1986. gada 22. decembra Regulas (EEK) Nr. 4056/86, ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus par to, kā Līguma 85. un 86. pantu piemērot attiecībā uz jūras transportu (OV L 378, 4. lpp.), 1. panta 3. punkta a) apakšpunktu (starptautiskie) līgumreisu kuģu pakalpojumi ir definēti kā tādi, kuri ietver "kravu pārvadāšanu vienā veselumā vai sīkākā sadalījumā kuģī, ko pilnībā vai daļēji nofraktējis viens vai vairāki kravas sūtītāji, kura pamatā ir reisa frakts vai laika frakts, vai jebkura cita veida līgums, kas paredzēts neregulārai vai nereklamētai kuģošanai, kur katru reizi brīvi vienojas par pārvadājumu likmēm saskaņā ar piedāvājuma un pieprasījuma situāciju". Tādējādi tie galvenokārt ietver vienas atsevišķas preces, ar kurām kuģis ir piekrauts, bez noteikta grafika veiktus pārvadājumus – skat. arī Norādījumu par EK līguma 81. panta piemērošanu jūras transporta pakalpojumiem (OV 2008, C 245, 2. lpp.) 11. punktu.

6 — Pamatlietu faktu norises laikā runa bija par četriem poļu tautības virsniekiem un diviem krievu tautības jūrniekiem.

7 — Kā konstatēja Tiesa 2007. gada 11. decembra spriedumā lietā C-438/05 *International Transport Workers' Federation* un *Finnish Seamen's Union* (saukts par "Viking Line") (Krājums, I-10779. lpp., 7. un 8. punkts), *ITF* apvieno transporta darbinieku arodbiedrības un viens no tās politikas pamatvirzieniem ir kampaņa pret "izdevīguma karogiem". Šīs politikas pamatmērķi ir, pirmkārt, radīt patiesu saikni starp kuģa karogu un īpašnieka valsts piederību un, otrkārt, aizsargāt un uzlabot kuģu, kas kuģo ar izdevīguma karogiem, apkalpes darba apstākļus. *ITF* uzskata, ka kuģis ir reģistrēts ar izdevīguma karogu, ja faktiskās īpašumtiesības un kontrole pār kuģi ir citā, nevis karoga valstī, kurā kuģis ir reģistrēts.

8 — 2007. gada 18. decembra spriedums lietā C-341/05 *Laval* un Partneri (Krājums, I-11767. lpp.).

7. Savukārt *Arbetsdomstolen* uzskata, ka arī saistībā ar tajā apspriesto, bet vēl Tiesā neizskatīto jautājumu – vai EEZ tiesības ir piemērojamas tādā situācijā, kāda ir šajā lietā, kurā kuģis ir reģistrēts trešā valstī un ar kuģi saistītās attiecības principā tiek regulētas saskaņā ar karoga valsts tiesībām, – ir jāaptur tiesvedība un jāuzdod šāds prejudiciāls jautājums:

"Vai EEZ līguma noteikumi par pakalpojumu sniegšanas brīvību jūras transporta pakalpojumu jomā – kuriem ir ekvivalenti noteikumi EK līgumā – ir piemērojami sabiedrībai, kuras galvenais birojs ir Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) valstī, saistībā ar tās darbību, sniedzot transporta pakalpojumus uz Eiropas Kopienas dalībvalsti vai EBTA valsti un izmantojot kuģi, kas ir reģistrēts trešā valstī, kura ir ārpus Eiropas Kopienas un/vai EEZ, un kas kuģo ar tās karogu?"

8. Pamatlietu dalībnieki, Zviedrijas valdība, Grieķijas valdība, EBTA Uzraudzības iestāde, kā arī Eiropas Komisija par šo jautājumu iesniedza rakstveida apsvērumus. Šīs ieinteresētās puses tika arī uzklausītas tiesas sēdē 2014. gada 28. janvārī.

II – **Analīze**

A – *Ievada piezīmes par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu piemērojamību*

9. Kā es norādīju iepriekš 6. punktā, iesniedzējtiesa nepārprotami atteicās jautāt Tiesai par arodbiedrību protesta akciju saderību ar EEZ tiesībām, uzskatot, ka, ņemot vērā iepriekš minētos spriedumus lietās "Viking Line" un *Laval* un Partneri, gadījumā, ja EEZ noteikumi par pakalpojumu sniegšanas brīvību ir patiešām piemērojami tādās situācijās, kādas ir pamatlietu pamatā, tai ir jālemj par minēto darbību nepieciešamo un atbilstošo raksturu. Tomēr tā nenorāda, kā tā paredz atrisināt šo problēmu.

10. Tiesā *Fonnship* lielu daļu no saviem apsvērumiem veltīja tam, lai kritizētu iesniedzējtiesu par to, ka tā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu ir vienīgi jautājusi par EEZ tiesību piemērojamību, atsakoties jautāt Tiesai par šo tiesību saderību ar tām Zviedrijas tiesību normām, kas atļauj veikt tāda veida arodbiedrību protesta akcijas, kādas pret *Sava Star* īstenoja *ST* un *SEKO*.

11. Skaidri nelūdzot, lai Tiesa savā atbildē uz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu iekļautu apsvērumus par arodbiedrību protesta akciju saderību un samērīgumu ar pakalpojumu sniegšanas brīvību gadījumā, ja tā atbildētu apstiprinoši uz uzdoto jautājumu, *Fonnship* uzskata, ka, ņemot vērā debates iesniedzējtiesā, tai bija pienākums iesniegt Tiesai visus pamata tiesvedību atrisināšanai noderīgos jautājumus par Savienības tiesībām. Tādā gadījumā, ja Tiesa konstatētu, ka pakalpojumu sniegšanas brīvība ir piemērojama tādās situācijās, kādas ir pamatlietās, jautājuma par arodbiedrību protesta akciju saderību ar pakalpojumu sniegšanas brīvību iekļaušana lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, pēc *Fonnship* domām, būtu ļāvusi izvairīties no tā, ka, ņemot vērā EEZ tiesību aktu nenoteiktību šajā jautājumā, saistībā ar tiesvedību, kas ilgst vairāk nekā desmit gadus, būtu jāsniedz atkārtots lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesā vai, ja tas netiktu darīts, ka *Fonnship* būtu spiesta celt prasību sakarā ar Zviedrijas Karalistes atbildību.

12. Lai gan man nav pilnīgi vienaldzīgs *Fonnship* netieši izteiktais lūgums iekļaut – lai arī pakārtoti – mums iesniegto problēmu izskatīšanā apsvērumus par arodbiedrību protesta akciju nepieciešamību un samērīgumu, ņemot vērā atbilstošās EEZ tiesību normas, it īpaši procesuālās ekonomijas interesēs un ņemot vērā apstākli, ka iesniedzējtiesai ir jālemj pēdējā instancē, šāds pavērsiens šīs lietas gadījumā prasītu, lai Tiesa izvēlētos būtiski mainīt savu pašreizējo judikatūru par LESD 267. panta interpretāciju.

13. Kā zināms, šajā judikatūrā ir atzīts, ka iespēja formulēt Tiesai uzdodamos jautājumus ir sniegta vienīgi iesniedzējtiesai [9] un tikai tās kompetencē ir noteikt jautājumu, kurus tā vēlas uzdot Tiesai, priekšmetu [10], liedzot, ka Tiesā varētu vērsties kāds no pamatlietas dalībniekiem, lai iesniegtu jautājumu [11] vai mainītu tā saturu [12].

14. Šī judikatūra ir balstīta, pirmkārt, uz argumentu saistībā ar tekstu, ka ar LESD 267. pantu ir ieviesta tieša sadarbība starp Tiesu un valsts tiesām saistībā ar pirmstiesas procedūru, kas nav atkarīga no jebkādas lietas dalībnieku iniciatīvas [13], un, otrkārt, uz Tiesas pienākumu nodrošināt iespēju dalībvalstu valdībām un ieinteresētajām pusēm iesniegt apsvērumus atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas statūtu 23. pantam, ņemot vērā faktu, ka saskaņā ar minēto tiesību normu ieinteresētajām pusēm tiek darīti zināmi tikai lēmumi par prejudiciālu jautājumu uzdošanu [14].

15. Tādējādi Tiesa principā atsakās atbildēt uz pamatlietas dalībnieku vai ieinteresēto pušu norādītajiem papildu jautājumiem, kas pārsniedz iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu apjomu [15], vai Savienības tiesību akta spēkā esamības vērtējuma kontekstā attiecināt šo pārbaudi uz pārējiem iemesliem, uz kuriem iesniedzējtiesa nav atsaukusies [16].

16. Tomēr šķiet, ka pastāv zināma spriedze starp šo judikatūru un Tiesas judikatūras virzienu, kurā tiek dota priekšroka nepieciešamībai sniegt iesniedzējtiesai lietderīgu atbildi.

17. Vairākos spriedumos, neraugoties uz iesniedzējtiesas noteiktajām lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu robežām, Tiesa nevilcinās gan, ņemot vērā tiesvedībā izvirzītos faktus un argumentus, pārbaudīt, vai kādas Savienības tiesību normas piemērojamība, uz kuru neattiecas lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, tomēr nevar tikt attiecināta uz lietu [17], gan, lai sniegtu lietderīgu atbildi valsts tiesai, spriest par kāda pamatlietas dalībnieka apgalvojuma pamatotību saistībā ar tiesību normas, kas

9 — Skat., piemēram, 1992. gada 12. novembra spriedumu apvienotajās lietās C-134/91 un C-135/91) *Kerafina-Keramische und Finanz-Holding* un *Vioktimatiki* (*Recueil*, I-5699. lpp., 16. punkts), 1997. gada 17. jūlija spriedumu lietā C-183/95 *Affish* (*Recueil*, I-4315. lpp., 23. punkts), kā arī 2011. gada 21. decembra spriedumu lietā C-316/10 *Danske Svineproducenter* (Krājums, I-13721. lpp., 32. punkts).

10 — Skat. it īpaši 2006. gada 6. jūlija spriedumu lietā C-154/05 *Kersbergen-Lap* un *Dams-Schipper* (Krājums, I-6249. lpp., 21. punkts un tajā minētā judikatūra) un 2013. gada 11. jūlija spriedumu lietā C-657/11 *Belgian Electronic Sorting Technology* (28. punkts).

11 — 1965. gada 9. decembra spriedums lietā 44/65 *Singer* (*Recueil*, 1191. un 1199. lpp.).

12 — Turpat (1198. lpp.), kā arī it īpaši spriedums apvienotajās lietās *Kerafina-Keramische und Finanz-Holding* un *Vioktimatiki* (minēts iepriekš, 16. punkts), 1998. gada 17. septembra spriedums lietā C-412/96 *Kainuun Liikenne* un *Pohjolan Liikenne* (*Recueil*, I-5141. lpp., 23. punkts), kā arī 2009. gada 15. oktobra spriedums lietā C-138/08 *Hochtief* un *Linde-Kca-Dresden* (Krājums, I-9889. lpp., 21. punkts).

13 — Skat. it īpaši spriedumu lietā *Singer* (minēts iepriekš, 1199. lpp.), 1994. gada 19. janvāra spriedumu lietā C-364/92 *SAT Fluggesellschaft* (*Recueil*, I-43. lpp., 9. punkts), 2000. gada 6. jūlija spriedumu lietā C-402/98 *ATB* u.c. (*Recueil*, I-5501. lpp., 29. punkts), 2008. gada 16. decembra spriedumu lietā C-210/06 *Cartesio* (Krājums, I-9641. lpp., 90. punkts), 2009. gada 15. oktobra spriedumu lietā C-196/08 *Acoset* (Krājums, I-9913. lpp., 34. punkts), kā arī 2013. gada 18. jūlija spriedumu lietā C-136/12 *Consiglio nazionale dei geologi* un *Autorità garante della concorrenza e del mercato* (28. punkts).

14 — Skat. it īpaši spriedumu lietā *Kainuun Liikenne* un *Pohjolan Liikenne* (minēts iepriekš, 24. punkts), spriedumu lietā *Hochtief* un *Linde-Kca-Dresden* (minēts iepriekš, 22. punkts), kā arī spriedumu lietā *Danske Svineproducenter* (minēts iepriekš, 32. punkts).

15 — Skat., piemēram, spriedumu lietā *Kainuun Liikenne* un *Pohjolan Liikenne* (minēts iepriekš, 24. punkts), spriedumu lietā *Kersbergen-Lap* un *Dams-Schipper* (minēts iepriekš, 22. punkts), spriedumu lietā *Danske Svineproducenter* (minēts iepriekš, 33. punkts), kā arī 2011. gada 14. aprīļa spriedumu apvienotajās lietās C-42/10, C-45/10 un C-57/10 *Vlaamse Dierenartsenvereniging* un *Janssens* (Krājums, I-2975. lpp., 42.–45. punkts), 2011. gada 13. oktobra spriedumu lietā C-148/10 *DHL International* (Krājums, I-9543. lpp., 25., 28. un 30. punkts), kā arī spriedumu lietā *Danske Svineproducenter* (minēts iepriekš, 33. punkts).

16 — Skat. it īpaši spriedumu lietā *ATB* u.c. (minēts iepriekš, 28., 30. un 31. punkts), 2007. gada 26. jūnija spriedumu lietā C-305/05 *Ordre des barreaux francophones et germanophones* u.c. (Krājums, I-5305. lpp., 19. punkts), kā arī 2008. gada 15. aprīļa spriedumu lietā C-390/06 *Nuovo Agricast* (Krājums, I-2577. lpp., 44. punkts).

17 — Skat. citu starpā 1990. gada 12. decembra spriedumu lietā C-302/88 *Hennen Olie* (*Recueil*, I-4625. lpp., 20. punkts), kā arī 2013. gada 17. oktobra spriedumu lietā C-181/12 *Welte* (16. un 27. punkts).

nav norādīta lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, piemērojamību [18], gan arī pat pēc savas ierosmes pārformulēt uzdotos jautājumus, lai iekļautu Savienības tiesību interpretācijā vienu vai vairākas tiesību normas, kuras norādījis kāds no lietas dalībniekiem, joprojām tajā pašā aspektā, lai sniegtu lietderīgu atbildi iesniedzējtiesai [19].

18. Lai arī Tiesas judikatūra tādējādi nešķiet viennozīmīga, es nedomāju, ka šeit būtu detalizētāk jāizvērtē iespējamie kritēriji, kas ļauj panākt viendabīgu visu šo spriedumu izpratni.

19. Pastāv vismaz viens gadījums, kurš, manuprāt, attiecas uz šo lietu un kurā Tiesa sistemātiski atsakās mainīt vai paplašināt lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmetu, kas pārsniedz valsts tiesas definēto apjomu – runa ir par gadījumu, kurā iesniedzējtiesa tieši vai netieši ir atteikusies uzdot Tiesai papildu jautājumu par Savienības tiesību interpretāciju, kuru skaidri ir izvirzījis kāds no pamatlietas dalībniekiem [20].

20. Ir taisnība, ka šajā lietā, pretēji lietām, kurās Tiesa it īpaši ir spriedusi par šo jautājumu, iesniedzējtiesai ir jālemj pēdējā instancē un tā ir atzinusi *Fonnship* iesniegtā jautājuma atbilstību gadījumā, ja Tiesai būtu jāatbild apstiprinoši uz jautājumu, kas tai tika uzdots [21].

21. Turklāt LESD 267. panta trešās daļas objektīva izpratne varētu ļaut uzskatīt, ka gadījumā, ja jautājums par Savienības tiesību interpretāciju "ir uzdots" lietā, kura tiek izskatīta pēdējās instances tiesā, šai tiesai "ir pienākums" vērsties Tiesā.

22. Šāda LESD 267. panta trešās daļas interpretācija it sevišķi varētu tikt atbalstīta gadījumos, ja tiesa, kas lemj pēdējā instancē, sava atteikuma uzdot papildu jautājumu Tiesai pamatojumam sniedz acīmredzami kļūdainu Savienības tiesību interpretāciju vai formulē savu jautājumu, pamatojoties uz juridisku pieņēmumu, kas ir acīmredzami neprecīzs, un tad tas ļautu Tiesai, ņemot vērā ieinteresēto pušu apsvērumus un ģenerāladvokāta secinājumus, atkārtoti izvērtēt piedāvātās interpretācijas vai juridiskā pieņēmuma kļūdaino raksturu [22]. Man šķiet neiespējami, it īpaši ievērojot nepieciešamību nodrošināt Savienības tiesību vienotu interpretāciju, ka Tiesa varētu apzināti nelabot šādas kļūdas, kuras ir pieļāvusi pēdējās instances tiesa, kaitējot attiecīgajām personām un arī liedzot tām reālu iespēju saukt pie atbildības dalībvalsti, no kuras ir atkarīga minētā tiesa, par Savienības tiesību pārkāpumu.

23. Tomēr šie apsvērumi neattiecas uz šo lietu, it īpaši tādēļ, ka iesniedzējtiesa nesniedz nevienu apstākli, kas ļauj noskaidrot, kā tā izlemtu jautājumu par arodbiedrību protesta akciju nepieciešamību un samērīgumu ar EEZ līguma noteikumu par pakalpojumu sniegšanas brīvību ievērošanu.

18 — Skat., piemēram, 2010. gada 3. jūnija spriedumu lietā C-569/08 *Internetportal und Marketing* (Krājums, I-4871. lpp., 27.–30. punkts).

19 — Skat., piemēram, 2004. gada 29. aprīļa spriedumu lietā C-387/01 *Weigel* (*Recueil*, I-4981. lpp., 44. punkts), 2006. gada 21. februāra spriedumu lietā C-152/03 *Ritter-Coulais* (Krājums, I-1711. lpp., 39. punkts), 2007. gada 25. janvāra spriedumu lietā C-321/03 *Dyson* (Krājums, I-687. lpp., 26. punkts), 2013. gada 30. maija spriedumu lietā C-342/12 *Worten* (30. un 31. punkts), kā arī 2013. gada 12. decembra spriedumu lietā C-267/12 *Hay* (23. punkts).

20 — Skat. 1988. gada 5. oktobra spriedumu lietā 247/86 *Alsatel* (*Recueil*, 5987. lpp., 7. un 8. punkts), kā arī spriedumu lietā *DHL International* (minēts iepriekš, 25. un 30. punkts). Šajā ziņā skat. arī 1994. gada 2. jūnija spriedumu lietā C-30/93 *AC-ATEL Electronics* (*Recueil*, I-2305. lpp., 19. un 20. punkts), kā arī 1997. gada 10. jūlija spriedumu lietā C-261/95 *Palmisani* (*Recueil*, I-4025. lpp., 30 un 31. punkts). Skat. arī 25. punktu ģenerāladvokāta K. O. Lenca [*C. O. Lenz*] secinājumos, kas sniegti saistībā ar spriedumu lietā *AC-ATEL Electronics* (minēts iepriekš), 46. punktu ģenerāladvokātes J. Kokotes [*J. Kokott*] secinājumos, kas sniegti saistībā ar 2011. gada 21. decembra spriedumu lietā C-366/10 *Air Transport Association of America* u.c. (Krājums, I-13755. lpp.), kā arī 18. punktu secinājumos, kurus es sniedzu saistībā ar spriedumu lietā *Belgian Electronic Sorting Technology*(minēts iepriekš).

21 — Spriedumā lietā *DHL International* (minēts iepriekš) Tiesa 30. punktā precizēja, ka iesniedzējtiesa nav atzinusi "ne nepieciešamību, ne atbilstību" attiecībā uz prasītājas pamatlietā ierosināto papildu jautājumu par Savienības tiesību interpretāciju.

22 — Lai sniegtu lietderīgu atbildi valsts tiesām, tas pats faktiski ir piedāvāts attiecīgi 46. punktā ģenerāladvokāta F. Ležē [*P. Léger*] secinājumos, kas sniegti saistībā ar 2000. gada 26. septembra spriedumu lietā C-262/97 *Engelbrecht* (*Recueil*, I-7321. lpp.), un 34. un 35. punktā ģenerāladvokāta Ī. Bota [*Y. Bott*] secinājumos, kas sniegti saistībā ar 2010. gada 8. septembra spriedumu lietā C-409/06 *Winner Wetten* (Krājums, I-8015. lpp.). Šādi ir atzinusi arī Tiesa savā 2009. gada 12. februāra spriedumā lietā C-515/07 *Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie* (Krājums, I-839. lpp., 29. un 40. punkts), ņemot vērā manus secinājumus šajā ziņā (skat. it īpaši šo secinājumu 56. punktu). Abu pirmo priekšlikumu noraidījuma un trešā pieņemšanas iemesli nav atspoguļoti spriedumu motīvu daļā. Tomēr ir interesanti norādīt, ka vienīgi lietu, kurā tika pasludināts spriedums lietā *Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie* (minēts iepriekš), bija iesniegusi valsts tiesa, kas lemj pēdējā instancē.

24. Vispārīgāk, iepriekš minētajā spriedumā lietā *Consiglio nazionale dei geologi* un *Autorità garante della concorrenza e del mercato* Tiesa – kurā vērsās pēdējās instances tiesa, proti, *Consiglio di Stato* [Augstākā administratīvā tiesa] (Itālija), saistībā ar šīs tiesas pilnvaru apjomu izvēlēties un pārformulēt jautājumus, kurus ir ierosinājis kāds no pamatlietas dalībniekiem, - noraidīja to, ka pastāv beznosacījuma pienākums uzdot Tiesai prejudiciālu jautājumu par Savienības tiesību interpretāciju, kuru tai ir iesniedzis kāds no lietas dalībniekiem [23], atgādinot arī, ka Tiesai uzdodamos jautājumus nosaka un formulē vienīgi valsts tiesa [24].

25. Šādos apstākļos es uzskatu, ka Tiesai būtu jāatbild tikai uz tai iesniegto jautājumu, kurš attiecas uz EEZ līguma noteikumu par pakalpojumu sniegšanas brīvību piemērojamību, līdz ar to neizskatot jautājumu par arodbiedrību protestu akciju iespējamo saderību ar pakalpojumu sniegšanas brīvību, kuru iesniedzējtiesai ir uzdevusi *Fonnship*, bet kuru tā skaidri ir noraidījusi.

B – *Par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu un Regulas Nr. 4055/86 interpretāciju*

26. Lai arī savā prejudiciālajā jautājumā iesniedzējtiesa vispārīgi ir atsaukusies uz EEZ līguma noteikumiem par pakalpojumu sniegšanas brīvību, Tiesas atbilde, manuprāt, būtu jāsniedz tikai attiecībā uz Regulas Nr. 4055/86 tiesību normām, kā to ir ierosinājuši arī pamatlietas dalībnieki un citas ieinteresētās puses, kuras ir iesniegušas apsvērumus Tiesā.

27. Ir skaidrs, ka transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību reglamentē Līguma tiesību normas par transportu un ka it īpaši attiecībā uz kuģošanu pa jūru Eiropas Savienības Padomei atbilstoši EEK līguma 84. panta 2. punktam bija jānolemj, vai varēja tikt pieņemtas atbilstošas tiesību normas saistībā ar šo nozari, kas faktiski tika konstatēts un īstenots, pieņemot 1986. gada 22. decembra Regulu Nr. 4055/86 (sākotnējā redakcija), ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem, kura stājās spēkā 1987. gada 1. janvārī. Tādējādi, tā kā Regula Nr. 4055/86, kā jau norādīts, tika iekļauta EEZ līgumā, ir jāpārformulē uzdotais jautājums, to ierobežojot attiecībā uz šī tiesību akta interpretāciju.

28. Ņemot vērā lietas materiālus, kā arī ieinteresēto pušu apsvērumus, uzdotais jautājums vēl var tikt ierobežots attiecībā uz Regulas Nr. 4055/86 piemērošanas personām jomas, kura ir norādīta šīs regulas 1. pantā, skaidrojumu, lai noteiktu, vai uz sabiedrību, kas ir likumīgi reģistrēta EEZ teritorijā, kura šajā gadījumā ir Norvēģija, un kas ir tāda kuģa īpašniece, ar kuru tiek nodrošināti jūras transporta pakalpojumi EEZ teritorijā, bet kurš kuģo ar trešās valsts karogu, kas šajā gadījumā ir Panamas karogs, attiecas šis tiesību akts un vai vajadzības gadījumā tā principā var atsaukties uz brīvību, kura izriet no šīs regulas.

1) Par Regulas Nr. 4055/86 piemērošanas personām jomu

29. Pirmajā acumirklī šķiet, ka apstiprinoša atbilde izriet no paša Regulas Nr. 4055/86 1. panta formulējuma un Tiesas judikatūras.

30. Saskaņā ar šīs tiesību normas pirmo punktu jūras pārvadājumu pakalpojumu brīva sniegšana starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm ir piemērojama attiecībā uz dalībvalstu pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, kura nav to personu dalībvalsts, kam minētie pakalpojumi paredzēti, savukārt, ņemot vērā šī panta trešajā punktā norādīto atsauci uz EEK līguma 58. pantu (tagad – EKL 48. pants), sabiedrības, kas reģistrētas Eiropas Savienības (EEZ) teritorijā, tiek pielīdzinātas tām fiziskajām personām, kas ir dalībvalstu pilsoņi.

23 — Skat spriedumu lietā *Consiglio nazionale dei geologi* un *Autorità garante della concorrenza e del mercato* (minēts iepriekš, 34. punkts). Jānorāda, ka šī sprieduma 25. punktā Tiesa norāda, ka tiesai, kuras nolēmumi nevar tikt pārsūdzēti, "*principā* ir pienākums vērsties Tiesā LESD 267. panta trešās daļas izpratnē, ja tai ir jāizskata jautājums par LESD interpretāciju" (mans izcēlums).

24 — Turpat (29. punkts).

31. Tādējādi saistībā ar sabiedrību, kas reģistrēta dalībvalstī un kura nodrošināja regulārus līnijpārvadājumu pakalpojumus uz citu dalībvalsti, bet kuras kuģi bija reģistrēti un kuģoja ar Panamas karogu, Tiesa no Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punkta formulējuma secināja, ka šajā regulā "ir paredzēti dalībvalstu pilsoņi, kas veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, kura nav to personu dalībvalsts, kam minētie pakalpojumi paredzēti, un *nav veikta atsauce uz kuģu, kurus izmanto transporta uzņēmums, reģistrāciju vai karogu*" [25].

32. Tas, ka kuģu reģistrācijai un/vai karogam nav nozīmes, lai noteiktu Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punkta piemērošanas jomu, *a contrario* ir nostiprināts šīs pašas tiesību normas 2. punktā. Šajā punktā ir norādīts, ka šo tiesību aktu piemēro arī dalībvalstu pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību ārpus Kopienas, un kuģniecības sabiedrībām, kas reģistrētas ārpus Kopienas un kuras kontrolē dalībvalstu pilsoņi, *ja to kuģi ir reģistrēti kādā dalībvalstī saskaņā ar tās tiesību aktiem*.

33. Kā savos rakstveida apsvērumos norādījusi EBTA Uzraudzības iestāde, Regulas Nr. 4055/86 1. panta 2. punktā veiktais precizējums atspoguļo to, kas parasti tiek dēvēts par "Grieķijas izņēmumu" [26]. Ņemot vērā, ka saskaņā ar Grieķijas tiesībām Grieķijas pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību trešās valstīs, ir atļauts reģistrēt to kuģus šīs dalībvalsts kuģu reģistrā, šīs situācijas neņemšana vērā varētu izraisīt, ka no regulas piemērošanas jomas tiek izslēgta būtiska daļa no kopējās tonnāžas, kas pieder EEZ valstu pilsoņiem [27].

34. Tādējādi nav šaubu, ka Savienības likumdevējs nav vēlējies pakārtot Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punkta piemērošanu nosacījumam saistībā ar kuģu reģistrācijas vietu.

35. Līdz ar to, pretēji tam, ko savos rakstveida apsvērumos norādījušas *ST* un *SEKO*, tas, ka EEZ valstu pilsoņi, kuri ietilpst šīs pašas tiesību normas piemērošanas jomā, reģistrē savus kuģus trešā valstī, nenozīmē, ka šie pilsoņi vairs neveic uzņēmējdarbību EEZ valstī.

36. Uz iepriekš minēto argumentāciju nevar tikt attiecināts arī *ST* un *SEKO* sniegtais arguments, ka, tā kā pamatlieta ir saistīta ar kuģa apkalpes darba apstākļiem, uz kuriem attiecoties trešās valsts tiesības, Regulas Nr. 4055/86 tiesību normas neesot piemērojamas vai vismaz esot pakārtotas pietiekamai saiknei, kāda šajā gadījumā nepastāvot, starp darba tiesiskajām attiecībām un Savienības (EEZ) teritoriju.

37. Šis arguments tūlīt ir jānoraida, jo, raugoties no procesuālā viedokļa, ar to, pamatojoties uz virkni Tiesas spriedumu lietās par darba ņēmēju brīvu pārvietošanos [28], galu galā tiek apšaubīta iesniedzējtiesas uzdotā jautājuma atbilstība pakalpojumu sniegšanas aspektā, turpretī atbilstoši judikatūrai principā vienīgi šīs tiesas kompetencē ir definēt jautājumu priekšmetu un izvērtēt gan to nepieciešamību, gan atbilstību, ņemot vērā tajā ierosinātās lietas īpatnības [29].

25 — 1994. gada 17. maija spriedums lietā C-18/93 *Corsica Ferries* (*Recueil*, I-1783. lpp., 29. punkts) (mans izcēlums). No sprieduma 8. punkta izriet, ka šīs sabiedrības izmantotie kuģi bija reģistrēti Panamā un kuģoja ar tās karogu. Skat. arī 1998. gada 18. jūnija spriedumu lietā C-266/96 *Corsica Ferries France* (*Recueil*, I-3949. lpp., 3. punkts).

26 — Šajā ziņā citu starpā skat. Bredima-Savopoulou, A., un Tzoannos, J., *The Common Shipping Policy of the EC*, North Holland, Amsterdama, 1990, 176. lpp., un Baena Baena, P. J., *La politica comunitaria de los transportes maritimos*, Marcial Pons, Madride, 1995, 127. lpp.

27 — Saskaņā ar autora norādīto runa bija par 85 % flotes, kas kuģo ar Grieķijas karogu; skat. Martinez Lage, S., "El régimen comunitario del transporte marítimo y el Real Decreto 990/1986 sobre ordenación del transporte marítimo en España", *Gaceta Juridica de la CEE*, Nr. 10, 1988, 408. lpp.

28 — *ST* un *SEKO* savu argumentu pamatošanai rakstveida apsvērumu 79. un 80. punktā norāda uz Tiesas 1984. gada 12. jūlija spriedumu lietā 237/83 *Prodest* (*Recueil*, 3153. lpp., 6. punkts), 1989. gada 27. septembra spriedumu lietā 9/88 *Lopes da Viega* (*Recueil*, 2989. lpp., 15. punkts), 1994. gada 29. jūnija spriedumu lietā C-60/93 *Aldewereld* (*Recueil*, I-2991. lpp., 14. punkts) un 1996. gada 30. aprīļa spriedumu lietā C-214/94 *Boukhalfa* (*Recueil*, I-2253. lpp., 15. punkts), kuri visi attiecas uz Līguma vai atvasināto tiesību normu par darba ņēmēju brīvu pārvietošanos interpretāciju.

29 — Šajā ziņā skat. it īpaši spriedumu lietā *Kersbergen-Lap* un *Dams-Schipper* (minēts iepriekš, 21. punkts), kā arī spriedumu lietā *Danske Svineproducenter* (minēts iepriekš, 32. punkts).

38. *ST* un *SEKO* arguments ir jānoraida vēl arī tāpēc, ka Regulas Nr. 4055/86 piemērošanas joma ir noteikta pašās tās tiesību normās un tā nav atkarīga no tiesībām, kas piemērojamas darba tiesiskajām attiecībām, saistot kuģa apkalpi ar jūras transporta pakalpojumu sniedzēju, uz kuru šī regula varētu attiekties. Par to liecina apstāklis, ka Regulā Nr. 4055/86, piemēram, nav ietverta neviena norāde uz kritērijiem saistībā ar to tiesību noteikšanu, kuras piemērojamas apkalpes locekļu individuālajiem darba līgumiem, it īpaši attiecībā uz saikni, kāda šim tiesību aktam būtu jāietver, ar 6. pantu 1980. gada 19. jūnijā Romā parakstītajā konvencijā par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (turpmāk tekstā – "Romas konvencija") [30].

39. Visbeidzot, izskatāmais arguments nevar tikt pieņemts arī tāpēc, ka, lai arī, kā to apgalvo *ST* un *SEKO*, ir iespējams atzīt, ka darba tiesiskās attiecības uz kuģa atklātā jūrā ir atkarīgas no karoga valsts tiesībām, piemērojot 1982. gada 10. decembrī Montego līcī parakstīto Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas (turpmāk tekstā – "Montego līča konvencija") [31] 91. un 94. pantu, un tas ir atzīts arī Tiesas judikatūrā [32], no Regulas Nr. 4055/86 nekādā ziņā neizriet, ka Savienības likumdevējs būtu vēlējies regulas piemērošanas jomu attiecināt tikai uz pilsoņiem, kas nodrošina jūras transporta pakalpojumus ar to kuģu starpniecību, uz kuriem apkalpes darba tiesiskās attiecības būtu reglamentētas ar dalībvalsts tiesībām (vai EEZ valsts tiesībām) [33].

40. Regulas Nr. 4055/86 piemērošanas jomas vispārīga pakārtošana šādam papildu nosacījumam varētu kaitēt tās mērķim, proti, paplašināt pakalpojumu sniegšanas brīvību attiecībā uz jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm, lai pakāpeniski likvidētu esošos ierobežojumus un nepieļautu jaunu ierobežojumu noteikšanu [34].

41. Savukārt sarežģītāks ir jautājums, kuru Tiesā ir apspriedušas arī ieinteresētās puses, par precīzas piemērojamības noteikšanu saistībā ar jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvības labuma guvējiem, kuri ir paredzēti Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punktā, it īpaši jautājums, vai vienkāršs kuģa īpašnieks ietilpst šīs tiesību normas piemērošanas jomā, ņemot vērā atrašanās/uzņēmējdarbības faktu EEZ valstī.

42. Šā jautājuma pamatā ir pamatlietas dalībnieku domstarpības attiecībā uz organizācijas, kas ir atbildīga par *Sava Star* administrāciju un izmantošanu, identitāti un uzņēmējdarbības veikšanas vietu, *ST* un *SEKO* norādot, ka šīs darbības esot tikušas nodotas sabiedrībai, kas ir reģistrēta Panamā, turpretī *Fonnship* apgalvo, ka atbilstošajā laikposmā tā no Norvēģijas uzņēmās atbildību par visu *Sava Star* komerciālo izmantošanu.

30 — OV L 266, 1. lpp. Es atgādinu, ka Romas konvencijas 6. pantā "Individuālie darba līgumi" būtībā ir paredzēts, ka pušu izdarītā tiesību akta izvēle darba līgumā neliedz darbiniekam to imperatīvo tiesību normu aizsardzību, kas būtu piemērojamas saskaņā ar 6. panta 2. punktu, ja nav izdarīta izvēle. Saskaņā ar šo punktu darba līgumus reglamentē, pirmkārt, tās valsts tiesību akti, kurā darbinieks parasti veic savu līguma izpildes darbu, vai, otrkārt, ja darbinieks parasti neveic savu darbu kādā vienā valstī – tās profesionālās darbības atrašanās vietas valsts, kurā darbinieks ticis nolīgts, tiesību akti. Šos kritērijus piemēro, ja vien no visiem lietas apstākļiem neizriet, ka darba līgums ir ciešāk saistīts ar citu valsti; tādā gadījumā līgumu reglamentē šīs citas valsts tiesību akti. Skat. saistībā ar šo noteikšanas kritēriju piemērošanu un izklāstu kuģa apkalpes locekļa atlaišanas no darba kontekstā Tiesas 2011. gada 15. decembra spriedumu lietā C-384/10 *Voogsgeerd* (Krājums, I-13275. lpp.).

31 — Montego līča konvencijas VII daļā "Atklātā jūra" ietvertajā 91. un 94. pantā attiecīgi ir paredzēts, ka, pirmkārt, kuģiem ir tās valsts piederība, ar kuras karogu tiem ir tiesības kuģot, un starp valsti un kuģi ir jāpastāv reālai saiknei, un, otrkārt, katra valsts efektīvi realizē jurisdikciju un kontroli pār kuģiem, kas kuģo ar tās karogu, administratīvajos, tehniskajos un sociālajos jautājumos, it sevišķi saskaņā ar saviem iekšējiem likumiem uzņemas jurisdikciju par tās kapteini, virsniekiem un apkalpi attiecībā uz administratīviem, tehniskiem un sociāliem jautājumiem, kuri attiecas uz kuģi.

32 — Skat. 1992. gada 24. novembra spriedumu lietā C-286/90 *Poulsen* un *Diva Navigation* (*Recueil*, I-6019. lpp., 18. un 22. punkts).

33 — Šajā ziņā pēc analoģijas skat. 2006. gada 9. marta spriedumu lietā C-323/03 Komisija/Spānija (Krājums, I-2161. lpp., 26. punkts) saistībā ar Tiesas atteikumu pielāgot jēdzienus, kuri izmantoti Padomes 1992. gada 7. decembra Regulā (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 7. lpp.), Montego līča konvencijas jēdzieniem, kā rezultātā tiktu ierobežota minētās regulas piemērošanas joma.

34 — Skat. Regulas Nr. 4055/86 preambulas priekšpēdējo apsvērumu. Skat. saistībā ar līdzīgu argumentāciju spriedumu lietā Komisija/Spānija (minēts iepriekš, 24. punkts).

43. Ir acīmredzams, ka Tiesai saistībā ar LESD 267. pantā ieviesto sadarbību nav jārisina šis strīds attiecībā uz faktiem, kurš būs jāizvērtē iesniedzējtiesai, pat ja saskaņā ar prejudiciālā jautājuma formulējumu šī tiesa, šķiet, ir balstījusies uz pieņēmumu, ka *Fonnship* pamatlietu faktu norises laikposmā veica "darbību, kas ietver transporta pakalpojumu nodrošināšanu", un ka atsevišķi šīs sabiedrības pēc Tiesas lūguma un tiesas sēdē paziņotie apstākļi apstiprina šo iespaidu.

44. Tomēr, neņemot vērā šīs domstarpības, kas saistītas ar faktiskajiem apstākļiem, un lai sniegtu lietderīgu atbildi iesniedzējtiesai, pievēršoties Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punkta interpretācijai, vispirms ir jāatgādina, ka šajā tiesību normā jūras transporta pakalpojumu starp dalībvalstīm un dalībvalstīm un trešām valstīm sniegšanas brīvības labuma guvēji ir definēti, izmantojot terminus, kas būtībā ir tādi paši kā EKL 49. pantā izmantotie termini [35], proti, gan fiziskas, gan juridiskas personas, kas reģistrētas Savienības (EEZ) dalībvalsts teritorijā, sniedzot vai saņemot pārrobežu pakalpojumus par atlīdzību EEZ teritorijā [36].

45. Pamatojoties uz šo vispārējo pieņēmumu, Tiesa jau ir atzinusi, ka Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punkta piemērošanas personām joma attiecās uz sabiedrību, kas dibināta saskaņā ar Nīderlandes tiesībām un kas izmantoja tāljūras kuģus [37], uz kuģniecības pārstāvi, kura galvenais birojs bija dalībvalstī un kurš izmantoja kuģi, kas nav tā īpašums, nodrošinot regulārus līnijpārvadājumu pakalpojumus starp divu dalībvalstu ostām [38], uz Grieķijas kuģu īpašniekiem, kuri savus kuģus pilnībā fraktēja ceļojumu aģentūrām vienas dienas ekskursijām starp dalībvalsti un trešo valsti [39], kā arī uz kuģa, ar kuru tika nodrošināti jūras transporta pakalpojumi starp divām dalībvalstīm, Itālijas valstspiederības kapteini [40].

46. Šī judikatūra norāda uz Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punkta piemērošanas personām jomas plašu interpretāciju, kas noteikti atbilst vajadzībai nodrošināt, lai pēc iespējas lielāks skaits saimniecisko darbību, uz kurām neattiecas preču, kapitāla un personu brīva aprite, tādējādi netiktu izslēgtas no EK līguma (vai EEZ līguma) piemērošanas jomas [41].

47. Tomēr tā skaidri nesniedz informāciju, vai vienkāršs kuģa īpašnieks var tikt uzskatīts par jūras transporta pakalpojumu sniedzēju.

48. Noraidošas atbildes uz šo jautājumu gadījumā noderīgas norādes, manuprāt, var gūt no Tiesas judikatūras par citiem transporta veidiem.

35 — Skat. 1994. gada 14. jūlija spriedumu lietā C-379/92 *Peralta* (*Recueil*, I-3453. lpp., 39. punkts), 1994. gada 5. oktobra spriedumu lietā C-381/93 Komisija/Francija (*Recueil*, I-5145. lpp., 10. punkts), kā arī 2002. gada 13. jūnija spriedumu apvienotajās lietās C-430/99 un C-431/99 *Sea-Land Service* un *Nedlloyd Lijnen* (*Recueil*, I-5235. lpp., 30. punkts).

36 — Skat. attiecībā uz EEZ līguma 36. pantu (pakalpojumu sniegšanas brīvība) EBTA Tiesas spriedumu lietā E-13/11 *Granville Establishment* (*EFTA Court Report 2012*, 403. lpp., 38. un 39. punkts).

37 — Skat. spriedumu apvienotajās lietās *Sea-Land Service* un *Nedlloyd Lijnen* (minēts iepriekš, 16. un 26.–29. punkts). Jānorāda, ka, lai gan Tiesa atstāja iesniedzējtiesas ziņā pārbaudīt, vai uz situācijām, kuras bija šīs lietas strīda pamatā, patiešām attiecās Regulas Nr. 4055/86 piemērošanas personām joma, lasot 63.–73. punktu ģenerāladvokāta Z. Albēra [*S. Alber*] secinājumos, kas sniegti saistībā ar šo spriedumu, ir acīmredzams, ka tas tā bija, ņemot vērā apstākli, ka otra pamatlietā iesaistītā jūras transporta sabiedrība (*Sea-Land Service*) bija reģistrēta Amerikas Savienotajās Valstīs un ka iesniedzējtiesa nebija sniegusi pietiekamas norādes attiecībā uz atbilstību nosacījumiem, kuri paredzēti regulas 1. panta 2. punktā.

38 — Skat. spriedumu lietā *Corsica Ferries* (minēts iepriekš, 8. un 30. punkts), kā arī 2. punktu ģenerāladvokāta V. van Gervena [*W. van Gerven*] secinājumos, kas sniegti saistībā ar šo spriedumu. Skat. arī spriedumu lietā *Corsica Ferries France* (minēts iepriekš, 3. punkts). Kā jau tika norādīts, kuģi kuģoja ar Panamas karogu.

39 — Skat. 2002. gada 14. novembra spriedumu lietā C-435/00 *Geha Naftiliaki* u.c. (*Recueil*, I-10615. lpp., 5. un 6. punkts), kā arī 5. un 6. punktu ģenerāladvokāta Z. Albēra secinājumos, kas sniegti saistībā ar šo spriedumu.

40 — Spriedums lietā *Peralta* (minēts iepriekš, 42. punkts). Kuģa īpašnieks bija itālis, un kuģis kuģoja ar Itālijas karogu.

41 — Šajā ziņā skat. 2009. gada 23. aprīļa spriedumu lietā C-533/07 *Falco Privatstiftung* un *Rabitsch* (Krājums, I-3327. lpp., 35. punkts).

49. No šīs judikatūras, it īpaši no spriedumiem lietās *Anlagen* [42], *Jobra* [43] un *Waypoint Aviation* [44], izriet, ka, lai gan transportlīdzekļa īpašnieku var viegli kvalificēt kā pakalpojumu sniedzēju, uz kuru attiecas EKL 49. pants, ja tas piedāvā šādu transportlīdzekli nomā (katrā ziņā tā ir nomas pakalpojumu sniegšana), savukārt Tiesa šādu īpašnieku nekad nav uzskatījusi par *transporta pakalpojumu* sniedzēju.

50. Tādējādi, lai īpašnieku uzskatītu par transporta pakalpojumu sniedzēju, viņam pašam ir jāveic darbības transporta jomā, kas šajā gadījumā ir jūras transporta darbības, izmantojot savus kuģus.

51. Šī kvalifikācija atbilst jēdziena "Kopienas kuģu īpašnieki" definīcijai, kura sniegta Regulas Nr. 3577/92 2. panta 2. punkta a) apakšpunktā, kurā ir veikta atsauce uz "dalībvalstu pilsoņiem, kas [..] *veic darbības kuģošanas jomā*" [45].

52. Man šķiet, ka šī definīcija atbilst arī jēdziena "kuģa īpašnieks" definīcijai, kura ir atrodama, piemēram, Padomes 1999. gada 21. jūnija Direktīvas 1999/63/EK attiecībā uz Nolīgumu par jūrnieku darba laika organizēšanu, ko noslēgusi Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKĪA) un Eiropas Savienības Transporta darbinieku arodbiedrību federācija (ESTDAF) [46], pielikuma 2. noteikumā un kura nozīmē "kuģa īpašnieku vai jebkuru citu organizāciju vai personu, piemēram, pārvaldnieku vai kuģa fraktētāju bez apkalpes, kura no kuģa īpašnieka uzņēmusies atbildību par kuģa darbību un kura, uzņemoties šo atbildību, pārņēmusi visus attiecīgos pienākumus un atbildību". No šīs definīcijas, bez šaubām, izriet, ka kuģa īpašumtiesības uz kuģi nav saistāmas ar atbildību par kuģa darbību.

53. Tādējādi, manuprāt, vienīgi kuģa īpašnieks, kas uzņemas atbildību par kuģa darbību, varētu tikt uzskatīts par tādu, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus. Savukārt, ja tas piešķir šo atbildību citām organizācijām, tad pēdējās minētās ir tās, kuras nodrošina pakalpojumu sniegšanu.

54. Jautājums, vai kuģa īpašnieku var uzskatīt par jūras transporta pakalpojuma sniedzēju, ja tas uzņemas atbildību tikai par daļu no darbībām, kas saistītas ar kuģa izmantošanu, tomēr ir sarežģīts un, bez šaubām, ir atkarīgs no katras lietas faktiskajiem apstākļiem.

55. Tomēr man šķiet, ka dažas vispārīgas pārdomas šajā ziņā varētu tikt norādītas, ņemot vērā, ka tās joprojām ir ļoti vienkāršotas salīdzinājumā ar starptautisko jūras pārvadājumu darbību organizācijas sarežģītību.

42 — 2002. gada 21. marta spriedums lietā C-451/99 (*Recueil*, I-3193. lpp., 18. punkts). Šī lieta attiecās uz pienākumu reģistrēt tādus transportlīdzekļus izmantošanas valstī, kuri iegādāti līzingā no uzņēmuma, kas ir reģistrēts citā dalībvalstī.

43 — 2008. gada 4. decembra spriedums lietā C-330/07 (Krājums, I-9099. lpp., 22. punkts). Šī lieta attiecās uz dalībvalsts iestāžu atteikumu piešķirt investīciju prēmiju sabiedrībai, kas bija iegādājusies līzingā lielas kravnesības automašīnas, kuras galvenokārt tika izmantotas citu dalībvalstu teritorijā.

44 — 2011. gada 13. oktobra spriedums lietā C-9/11 (Krājums, I-9697. lpp., 17. un 20. punkts). Lieta būtībā attiecās uz aizliegumu nodot lietošanas tiesības saistībā ar lidaparātu sabiedrībai, kas nav reģistrēta dalībvalstī, kurā tiek piešķirti nodokļu atvieglojumi pirkuma finansēšanai.

45 — Mans izcēlums.

46 — OV L 167, 33. lpp. Šī direktīva bija piemērojama pamatlietu faktu norises laikā, tostarp arī EEZ saskaņā ar EEZ Apvienotās komitejas 2000. gada 2. augusta Lēmumu Nr. 66/2000 ar ko groza EEZ līguma XI pielikumu (Sakaru pakalpojumi) (OV L 250, 48. lpp.). Direktīvas prasības attiecībā uz visiem kuģiem, kuri ierodas Savienības ostās, tika paplašinātas ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 13. decembra Direktīvu 1999/95/EK par noteikumu ieviešanu attiecībā uz to jūrnieku darba stundām, kas strādā uz kuģiem, kuri ierodas Kopienas ostās (OV 2000, L 14, 29. lpp.) (šī direktīva tika iekļauta EEZ līgumā ar EEZ Apvienotās komitejas 2000. gada 27. oktobra Lēmumu Nr. 94/2000, ar ko groza EEZ līguma XIII pielikumu (Transports) (OV 2001, L 7, 19. lpp.)). Tomēr saskaņā ar Direktīvas 1999/95 11. pantu noteiktās prasības kuģiem, kuri kuģo ar trešās valsts karogu, bija piemērojamas tikai no 2003. gada 10. janvāra, dienas, kad stājās spēkā Starptautiskās Darba organizācijas (SDO) 1996. gada Protokols Konvencijai Nr. 147 par minimālajiem standartiem, kas ievērojami uz tirdzniecības kuģiem, proti, dažas nedēļas pirms *SEKO* veiktās kolektīvās rīcības. Ir arī jānorāda, ka saistībā ar tiesību aktiem, kas pieņemti pilnībā pēc pamatlietu faktiskajiem apstākļiem, līdzīga definīcija ir atrodama 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā, kura tika pieņemta SDO vadībā un stājās spēkā 2013. gada 20. augustā, 2. panta j) punktā. Pēdējā minētā definīcija tika pārņemta Padomes 2009. gada 16. februāra Direktīvas 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK (OV L 124, 30. lpp.), pielikumā.

56. Tādējādi, ja kuģa īpašnieks iznomā kuģi uz noteiktu laiku (laika frakts) vai vienam attiecīgam reisam (reisa frakts), ir iespējams pieņemt, ka viņš principā saglabās atbildību par kuģa apkalpi. Lai gan tas būs fraktētājs, kurš nodrošina pārvadājumus saviem klientiem, šis operators izmantos kuģa apkalpi, kuru nodarbina un kuru ir nodevis fraktētāja rīcībā īpašnieks. Šādā gadījumā, lai gan kuģa īpašnieks joprojām ir tieši atbildīgs par kuģa apkalpi, man šķiet, ir iespējams uzskatīt, ka gan fraktētājs, gan īpašnieks nodrošina vienu un to pašu jūras transporta pakalpojumu sniegšanu. Līdz ar to ir iespējams pieņemt, ka abi ietilpst Regulas Nr. 4055/86 piemērošanas personām jomā [47].

57. Savukārt bezapkalpes kuģa fraktēšanas gadījumā, proti, iznomājot to bez apkalpes, es sliecos izslēgt minētā kuģa īpašnieku no fiziskām un juridiskām personām, kas varētu atsaukties uz jūras transporta pakalpojumu sniedzēja statusu, jo tā situācija galu galā neatšķiras no citu transportlīdzekļu, kas tiek iznomāti, īpašnieku situācijas, kurus Tiesa līdz šim nekad nav uzskatījusi par tādiem, kas ietilpst transporta pakalpojumu sniedzēju lokā.

58. Tādējādi iesniedzējtiesai, ņemot vērā visus tajā iesniegtos apstākļus, ir jāpārbauda, vai pamatlietu faktu norises laikposmā *Fonnship* uzņēmās atbildību par *Sava Star* darbību tā, lai nodrošinātu jūras transporta pakalpojumus Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punkta izpratnē.

59. Pieņemot, ka tas ir tā, atliek izvērtēt, vai Regulas Nr. 4055/86 piemērojamība tomēr varētu tikt noraidīta, ņemot vērā apstākli, kuru norādīja *ST* un *SEKO*, kā arī Zviedrijas valdība, ka EEZ noteikumu mērķis nav aizsargāt jūras transporta uzņēmumus, kas ir nolēmuši atbrīvoties no pienākumiem, kuri uzlikti ar kādas EEZ valsts tiesībām, kā arī ar starptautiski atzītiem samērīgiem nosacījumiem darba un atalgojuma jomā, pamatlietu faktu norises laikā reģistrējot savus kuģus tādās trešās valstīs, kāda ir Panama, kas piešķir izdevīguma karogus.

2) Par problēmu saistībā ar iespējamo tiesību ļaunprātīgu izmantošanu

60. Ieinteresēto pušu arguments šādā nepieredzētā situācijā, kuru es aplūkošu turpinājumā, neapšaubāmi attiecas uz aizliegumu, kas izklāstīts ar judikatūras palīdzību un noteikts saimnieciskās darbības subjektiem, ļaunprātīgi atsaukties uz Savienības tiesību normām, vai nu lai izvairītos no savas valsts tiesību aktu piemērošanas, vai arī lai gūtu labumu tādā veidā, kas ir pretrunā minēto tiesību normu mērķiem un jēgai [48].

61. Ņemot vērā lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu robežas, attiecībā uz jautājuma par iespējamo "tiesību ļaunprātīgu izmantošanu" pārbaudi tomēr pastāv procesuālas grūtības, tāpēc EBTA Uzraudzības iestāde tiesas sēdē uzskatīja, ka tas nozīmētu tieši analizēt jautājumu, kuru beigu beigās iesniedzējtiesa atteicās uzdot Tiesai.

62. Lai gan EBTA Uzraudzības iestāde nav izklāstījusi plašāk savu viedokli, man šķiet, ka tas var tikt saprasts, ja tiesību ļaunprātīgas izmantošanas jēdziens tiek uztverts kā regulējums vai princips [49], kas ļauj ierobežot to (subjektīvo) tiesību izmantošanu, kuras piešķirtas Savienības (EEZ) tiesību normās, nevis kā regulējums, kas var ierobežot minēto tiesību normu piemērošanas jomu.

63. Šajā gadījumā tiesību ļaunprātīgas izmantošanas jēdziena uzskatīšana par regulējumu, kurš ierobežo Savienības (EEZ) tiesībās piešķirto tiesību izmantošanu, faktiski liek atzīt Regulas Nr. 4055/86 piemērojamību un aizvietot padziļinātu analīzi attiecībā uz saikni starp tiesībām, kas ar šo tiesību aktu piešķirtas *Fonnship*, un *ST* un *SEKO* veiktajām arodbiedrību protesta akcijām, bet tas ir jautājums, kuru iesniedzējtiesa atteicās uzdot Tiesai.

47 — Katrā ziņā šī situācija ir sprieduma lietā *Geha Naftiliaki* u.c. (minēts iepriekš) pamatā.

48 — Šajā ziņā skat. 63. punktu ģenerāladvokāta L. M. Pojareša Maduru [*L. M. Poiares Maduro*] secinājumos, kas sniegti saistībā ar 2006. gada 21. februāra spriedumu lietā C-255/02 *Halifax* u.c. (Krājums, I-1609. lpp.).

49 — Atgādinu, ka Tiesa savā 2007. gada 5. jūlija spriedumā lietā C-321/05 *Kofoed* (Krājums, I-5795. lpp., 38. punkts) nosprieda, ka tiesību ļaunprātīgas izmantošanas aizliegums veido Savienības tiesību vispārējo principu.

64. Pretējā gadījumā, pieļaujot, ka tiesību ļaunprātīgas izmantošanas jēdziens darbojas kā regulējums, kas ļauj ierobežot Savienības (EEZ) tiesību piemērošanas jomu, iespējamās ļaunprātīgās rīcības pārbaudi šajā lietā būtu ļauts attiecināt uz Tiesai uzdoto prejudiciālo jautājumu, kurš saistīts ar Regulas Nr. 4055/86 piemērojamību personām.

65. Nešķiet, ka Tiesa savā judikatūrā ir stingri izvēlējusies starp vienu vai otru tiesību ļaunprātīgas izmantošanas kvalifikāciju.

66. Tādējādi Tiesa ir apgalvojusi, "ka no pastāvīgās judikatūras izriet, ka Savienības *tiesiskā regulējuma* piemērošana *nedrīkst tikt paplašināta tiktāl, lai tiktu aptverta* saimnieciskās darbības subjektu ļaunprātīga rīcība [50], līdz ar to liekot saprast, ka (tiesību) ļaunprātīgas izmantošanas jēdziens veido Savienības tiesību normu piemērošanas jomas norobežojošu regulējumu [51], un savukārt, gluži pretēji, tā ir konstatējusi, "ka [Savienības] tiesību sistēmā saskaņā ar tiesību normām par darba ņēmēju brīvu pārvietošanos piešķirto tiesību ļaunprātīga izmantošana *ir iespējama tikai tad, ja attiecīgā persona ietilpst Līguma piemērošanas jomā* ratione personae, jo atbilst prasībām, lai varētu tikt uzskatīta par "darba ņēmēju" [..]" [52], un arī izvērtējusi vēršanos pret ļaunprātīgām darbībām saskaņā ar vispārējas nozīmes iemesliem, ar ko varētu pamatot aprites brīvību ierobežojumus [53], kura arī iespējama tad, ja attiecīgās situācijas katrā ziņā ietilpst šo brīvību piemērošanas jomā.

67. Es savukārt drīzāk dodu priekšroku šim pēdējam Tiesas virzienam un neuzskatu tiesību ļaunprātīgas izmantošanas jēdzienu par Savienības (EEZ) tiesību normu piemērošanas jomas ierobežojošu principu.

68. Virkne iemeslu veido manu pārliecību šajā ziņā.

69. Vispirms vienkāršs semantisks pamatojums, ko var apkopot šādi, proti, tiesības var tikt ļaunprātīgi izmantotas tikai tad, ja šīs tiesības iepriekš ir tikušas atzītas. Vairākkārt atsaucoties uz nepieciešamību novērst privātpersonu vai saimnieciskās darbības subjektu "tiesību ļaunprātīgu izmantošanu", "ļaunprātīgu rīcību" vai "ļaunprātīgas darbības", manuprāt, Tiesa vēlas piešķirt šiem dažādajiem

50 — 2013. gada 12. septembra spriedums lietā C-434/12 *Slancheva sila* (27. punkts un tajā minētā judikatūra) (mans izcēlums). Skat. arī attiecībā uz līdzīgu formulējumu spriedumu lietā *Halifax* u.c. (minēts iepriekš, 69. punkts), kā arī 2006. gada 6. aprīļa spriedumu lietā C-456/04 *Agip Petroli* (Krājums, I-3395. lpp., 20. punkts un tajā minētā judikatūra).

51 — Balstoties uz virkni agrāko Tiesas spriedumu, it īpaši uz 1988. gada 21. jūnija spriedumu lietā 39/86 *Lair* (*Recueil*, 3161. lpp., 43. punkts), kā arī 2003. gada 23. septembra spriedumu lietā C-109/01 *Akrich* (*Recueil*, I-9607. lpp., 57. punkts un rezolutīvās daļas 2. punkts), šādu (tiesību) ļaunprātīgas izmantošanas jēdziena kvalifikāciju ir atbalstījis arī ģenerāladvokāts L. M. Pojarešs Maduru 69. punktā secinājumos, kas sniegti saistībā ar spriedumu lietā *Halifax* u.c. (minēts iepriekš).

52 — 2003. gada 6. novembra spriedums lietā C-413/01 *Ninni-Orasche* (*Recueil*, I-13187. lpp., 31. punkts) (mans izcēlums). Šajā ziņā skat. arī 1999. gada 9. marta spriedumu lietā C-212/97 *Centros* (*Recueil*, I-1459. lpp., 18. punkts) un 2013. gada 21. februāra spriedumu lietā C-123/11 *A* (27. punkts), kurā ir norādīts, ka "jautājums" par to Līguma pantu "*piemērošanu*", kas reglamentē brīvību veikt uzņēmējdarbību, "*atšķiras* no jautājuma par to, vai dalībvalsts var veikt pasākumus, lai, izmantojot Līgumā sniegtās iespējas, kavētu atsevišķu tās pilsoņu mēģinājumus ļaunprātīgi izvairīties no savas valsts tiesību aktu piemērošanas" (mans izcēlums).

53 — Skat. attiecībā uz brīvību veikt uzņēmējdarbību 2006. gada 12. septembra spriedumu lietā C-196/04 *Cadbury Schweppes* un *Cadbury Schweppes Overseas* (Krājums, I-7995. lpp., 55. punkts), 2007. gada 13. marta spriedumu lietā C-524/04 *Test Claimants in the Thin Cap Group Litigation* (Krājums, I-2107. lpp., 74. un 80. punkts), 2008. gada 17. janvāra spriedumu lietā C-105/07 *Lammers & Van Cleeff* (Krājums, I-173. lpp., 29. punkts), kā arī EBTA Tiesas spriedumu lietā E-15/11 *Arcade Drilling* (*EFTA Court Report 2012*, 676. lpp., 88. punkts). Skat. attiecībā uz pakalpojumu sniegšanu spriedumu lietā *Jobra* (minēts iepriekš, 35. punkts) un 2012. gada 5. jūlija spriedumu lietā C-318/10 *SIAT* (50. punkts).

formulējumiem subjektīvās tiesības, kuras pēdējie minētie gūst no Savienības tiesību normām, it īpaši no tajās garantētajām aprites brīvībām, ierobežojošu funkciju. Tā kā šādas tiesības ir paredzētas arī EEZ līgumā [54], šajā jautājumā nepastāv šķērslis pieņemt šo tiesību ļaunprātīgas izmantošanas jēdziena koncepciju.

70. Tālāk tiesību ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma uzskatīšana par principu, kas ierobežo Savienības tiesību normu piemērošanas jomu, manuprāt, nozīmētu, ka tam, ņemot vērā aprites pamatbrīvības, tiek piešķirts statuss, kurš ir analogs saprātīguma apsvēruma (*rule of reason*) statusam, kas man šķistu kļūdaini un nepiemēroti. Šāda atzīšana liktu visos gadījumos pārbaudīt, vai attiecīgā situācija ietver tiesību ļaunprātīgu izmantošanu, pirms šī situācija tiek izskatīta kā tāda, kas ietilpst Savienības tiesību piemērošanas jomā. Šāda saistība starp tiesību ļaunprātīgu izmantošanu un tiesībām, dodot priekšroku ļaunprātīgas izmantošanas pārbaudei, nevis tiesību pārbaudei, manuprāt, būtiski kaitētu EK līgumā un EEZ līgumā garantēto aprites pamatbrīvību lietderīgajai iedarbībai.

71. Turklāt tas, ka Tiesa uzskata tiesību ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumu par Savienības tiesību vispārējo principu [55], un tas ir statuss, kurš vajadzības gadījumā varētu tikt atzīts arī EEZ līguma ietvaros [56] un kura neievērošana var tikt uzskatīta par norādīto Savienības tiesību normu izmantošanas ierobežojumu vai noraidījumu, apstiprina ideju, ka šī jēdziena funkcija pārsniedz Savienības tiesību normu interpretācijas principa funkciju [57].

72. Visbeidzot, kā parāda iepriekš minētais spriedums lietā *Halifax* u.c., kas pasludināts pievienotās vērtības nodokļa (PVN) jomā, judikatūra liecina, ka katrā ziņā darījumi, kuri veido ļaunprātīgu rīcību, nav izslēdzami no Savienības tiesību normu piemērošanas jomas, kas savukārt būtu sekas tiesību ļaunprātīgas izmantošanas konstatācijai, ja tās funkcija būtu bijusi ierobežot šo tiesību normu piemērošanas jomu. Kā tas izriet no minētā sprieduma, apstāklis, ka darījumi, kas veido ļaunprātīgu rīcību, ir jāpārveido tādējādi, lai atjaunotu stāvokli, kāds pastāvētu, ja nebūtu minēto darījumu, nodrošina, ka tiesību ļaunprātīga izmantošana ir bijusi Savienības tiesībās piešķirto privātpersonu subjektīvo tiesību ierobežojošs princips. Šī pieeja, pirmkārt, ļauj attiecīgajam tirgus dalībniekam atbilstoši izmantot savas tiesības [58], un savukārt, otrkārt, šī pieeja darbojas kā ļaunprātīgas rīcības un pasākumu, kuri paredzēti tās novēršanai, samērīguma pārbaude.

54 — Sniedzot dubultu konstatējumu, ir apstiprināts, ka "EEZ līgumā viens no pamatmērķiem ir pēc iespējas pilnīgāk īstenot preču brīvu apriti, personu brīvu pārvietošanos un pakalpojumu un kapitāla brīvu apriti visā EEZ tā, lai Savienības teritorijā iekšējais tirgus tiktu paplašināts attiecībā uz EBTA valstīm" (skat. 2003. gada 23. septembra spriedumu lietā C-452/01 *Ospelt* un *Schlössle Weissenberg* (*Recueil*, I-9743. lpp., 29. punkts) un 2013. gada 26. septembra spriedumu lietā C-431/11 Apvienotā Karaliste/Padome (50. punkts)), un ka EEZ līguma pantu noteikumiem par aprites brīvībām ir tāda pati piemērošanas joma kā būtībā identiskajām EK līguma pantu tiesību normām, kurās garantētas šīs brīvības. Skat., piemēram, saistībā ar EEZ līguma 36. pantu (pakalpojumu sniegšanas brīvība) 2009. gada 6. oktobra spriedumu lietā C-153/08 Komisija/Spānija (Krājums, I-9735. lpp., 48. punkts). Skat. arī par EEZ līguma *sui generis* raksturu un tiesībām, kas ir piešķirtas privātpersonām un saimnieciskās darbības subjektiem, EBTA Tiesas spriedumu lietā E-9/97 *Eva María Sveinbjörnsdóttir* (*EFTA Court Report* 1998, 95. lpp., 58. un 59. punkts), kā arī it īpaši saistībā ar šo tematu – Baudenbacher, C., "L'individu, principal protagoniste de l'accord EEE", no *Le droit à la mesure de l'homme: Mélanges en l'honneur de Philippe Léger*, Pedone, Parīze, 2006, 335. lpp.

55 — Skat. spriedumu lietā *Kofoed* (minēts iepriekš, 38. punkts). Tiesību ļaunprātīgas izmantošanas aizliegums tagad ir nostiprināts arī Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 54. pantā, tomēr pamatlietu faktu norises laikā tam nebija nekāda saistoša spēka.

56 — EEZ līguma raksturs nerada šķēršļus tam, lai EEZ tiesību vispārējie principi ("general principles of EEA law") ar interpretācijas palīdzību varētu viegli tikt izsecināti no to mērķiem (piemēram, tiesību normu, kuras būtībā ir identiskas EK līguma tiesību normām, vienotas interpretācijas mērķis) un to tiesību normām. Skat. attiecībā uz efektīvu tiesību aizsardzību tiesā principu EBTA Tiesas spriedumu lietā E-15/10 *Posten Norge* (*EFTA Court Report* 2012, 246. lpp., 86. punkts), kurā EBTA Tiesa arī atsaucas gan uz 1980. gada 4. novembrī Romā parakstītās Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 6. pantu, gan uz Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantu. Skat. arī par tiesiskās noteiktības ievērošanu EBTA Tiesas spriedumu lietā E-9/11 EBTA Uzraudzības iestāde/Norvēģija (*EFTA Court Report* 2012, 442. lpp., 99. punkts) un par tiesiskās paļāvības aizsardzību EBTA Tiesas spriedumu lietā E-7/12 *DB Schenker*/EBTA Uzraudzības iestāde (*EFTA Court Report* 2013, 117. punkts).

57 — Šajā ziņā skat. arī citu starpā Ionescu, R. N., *L'abus de droit de l'Union européenne*, Bruylant, Brisele, 2012, 428. lpp.

58 — Skat. spriedumu lietā *Halifax* u.c. (minēts iepriekš, 94.–97. punkts).

73. Ņemot vērā iesniedzējtiesas noteiktās prejudiciālā jautājuma robežas, apgalvojuma saistībā ar tiesību ļaunprātīgas izmantošanas funkcijas pielīdzināšanu subjektīvās tiesības, kas privātpersonām izriet no Savienības tiesībām, ierobežojošam regulējumam procesuālās sekas šajā lietā varētu ietvert tikai to, ka netiek veikta iespējamā tiesību ļaunprātīgas izmantošanas pārbaude, jo šī pārbaude varētu skart jautājumu, kuru apzināti neuzdeva iesniedzējtiesa, par tiesību uz pakalpojumu sniegšanas brīvību jūras transporta jomā īstenošanu saskaņā ar Regulu Nr. 4055/86 un robežām, kas likumīgi var tikt noteiktas attiecībā uz šīm tiesībām. Es dotu priekšroku šim virzienam.

74. Ja Tiesa šim risinājumam nepievienotos, it īpaši pamatojoties uz to, ka tad tiesību ļaunprātīgas izmantošanas jēdziena funkcija būtu ierobežot Savienības tiesību piemērošanas jomu, es vēlētos formulēt šādus apsvērumus izskatīšanai Tiesā, lai radītu tai vislabākos apstākļus sprieduma pasludināšanai.

75. Vispirms ir jāatgādina, ka Tiesa atkārtoti ir atzinusi, ka dalībvalstij ir tiesības veikt pasākumus, lai, izmantojot Līgumā sniegtās iespējas, kavētu atsevišķu tās pilsoņu mēģinājumus ļaunprātīgi izvairīties no savas valsts tiesību aktu piemērošanas vai lai atturētu personas ļaunprātīgi vai krāpnieciski atsaukties uz Savienības tiesību normām [59].

76. Tas, ka tiek atzīta dalībvalstu likumīgā interese, kas vērsta pret savas pašas valsts tiesību aktu ļaunprātīgu apiešanu, acīmredzami neatbilst situācijai, kura ir pamatlietu pamatā.

77. No lietas materiāliem un pamatlietu dalībnieku apsvērumiem skaidri izriet, ka Zviedrijas arodbiedrību protesta akciju, kas veiktas attiecībā pret *Fonnship*, pat pieņemot, ka tās tiktu pielīdzinātas dalībvalstu iestāžu darbībām [60], mērķis nebija novērst, ka šī sabiedrība, gūstot priekšrocību no Regulas Nr. 4055/86 tiesību normām, kas principā ir piemērojamas kuģiem, kuri kuģo ar trešās valsts karogu, izvairās *Sava Star* apkalpes locekļu darba līgumus attiecināt uz Zviedrijas tiesībām vai vismaz uz Zviedrijas tiesību aktu imperatīvajām tiesību normām [61].

78. Saskaņā ar *ST* un *SEKO* rakstveida apsvērumiem šīs darbības tika veiktas, lai novērstu, ka *Fonnship* varētu atbrīvoties no pienākumiem, kuri tai ir uzlikti ar Norvēģijas darba tiesību normām vai "starptautiski atzītiem samērīgiem nosacījumiem darba un atalgojuma jomā".

59 — Skat. it īpaši spriedumu lietā *Centros* (minēts iepriekš, 24. punkts) un spriedumu lietā *Cadbury Schweppes* un *Cadbury Schweppes Overseas* (minēts iepriekš, 35. punkts), kā arī 2008. gada 23. oktobra spriedumu lietā C-286/06 Komisija/Spānija (Krājums, I-8025. lpp., 69. punkts).

60 — Pieņēmums, kuru es tomēr noraidīju 136. un 137. punktā savos secinājumos, kas sniegti spriedumā lietā *Laval* un Partneri (minēts iepriekš).

61 — Tas teorētiski varētu tikt pieņemts, ja, pirmkārt, arodbiedrības būtu uzskatījušas, ka, ņemot vērā, piemēram, *Sava Star* satiksmes līnijas, noenkurošanos un ostas, kurās tas piestāj, apkalpes locekļi savu darbu parasti veica Zviedrijā, un, otrkārt, pušu izdarītā piemērojamo tiesību aktu izvēle ir liegusi šiem darbiniekiem aizsardzību, kas tiem tiktu nodrošināta ar tās valsts tiesību aktu normām, kurā tie parasti veica savu darbu, Romas konvencijas 6. panta 2. punkta a) apakšpunkta izpratnē. No sprieduma lietā *Voogsgeerd* (minēts iepriekš) izriet, ka Tiesa dod priekšroku piesaistes kritērijam, kurš paredzēts Romas konvencijas 6. panta 2. punkta a) apakšpunktā, saistībā ar kuģa karoga valsts tiesībām, ja šīs pēdējās liedz darbiniekam aizsardzību, kas tiktu nodrošināta ar tādu tiesību aktu imperatīvajām tiesību normām, kuras tam būtu bijušas piemērojamas, ja puses tādu izvēli nebūtu izdarījušas.

79. Līdz ar to, lai atzītu pamatlietās izvirzīto pieņēmumu saistībā ar "dažu pilsoņu ļaunprātīgu izvairīšanos no savas valsts tiesību aktu piemērošanas" judikatūras izpratnē, būtu ne tikai jāpielīdzina arodbiedrību protesta akcijas dalībvalsts darbībām, bet arī jāatzīst, ka EEZ valsts var likumīgi vērsties pret to, ka saimnieciskās darbības subjekti, kas reģistrēti citā EEZ valstī, apiet šīs citas valsts tiesību aktus darba jomā un pat, kā uzskata *ST* un *SEKO*, "starptautiski atzītus samērīgus nosacījumus atalgojuma jomā", šos nosacījumus plašāk neprecizējot un EEZ līmenī nepastāvot valstu tiesību aktu tuvināšanai minimālā atalgojuma jomā, it īpaši attiecībā uz jūrnieku atalgojumu [62].

80. Katrā ziņā, pat pieņemot, ka Tiesa būtu gatava spert šo soli, no judikatūras arī izriet, ka, kaut gan valsts tiesām ir tiesības katrā atsevišķā gadījumā, pamatojoties uz objektīviem apstākļiem, ņemt vērā attiecīgo personu ļaunprātīgo vai krāpniecisko rīcību, lai liegtu tām to Savienības tiesību normu aizsardzību, uz kurām tās atsaucas, šīm tiesām, izvērtējot minēto rīcību, ir jāņem vērā ar attiecīgajām Savienības tiesību *normām* sasniedzamie mērķi [63].

81. Turklāt Tiesa joprojām uzskata, ka, lai tiktu pierādīta ļaunprātīga rīcība, ir jābūt, pirmkārt, objektīvu apstākļu kopumam, no kura izriet, ka, lai arī Savienības tiesiskajā regulējumā paredzētie nosacījumi formāli tiek ievēroti, šī *tiesiskā regulējuma* mērķis nav sasniegts, un, otrkārt, subjektīvam elementam, proti, vēlmei gūt priekšrocību, kas izriet no Savienības tiesiskā regulējuma, mākslīgi radot tā gūšanai vajadzīgos nosacījumus [64].

82. Atbilstoši šo secinājumu 80. punktā minētajai judikatūrai, pārbaudot vienīgi mērķi, kas sasniedzams ar attiecīgo tiesību normu, proti, ar Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punktu, šis mērķis, kā jau tika norādīts, ir piešķirt EEZ valstu pilsoņiem tiesības uz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību starp EEZ dalībvalstīm un starp EEZ valstīm un trešām valstīm, neņemot vērā kuģu, kurus šie pilsoņi izmanto, reģistrācijas vietu vai karogus.

83. Līdz ar to tas vien, ka EEZ valstī reģistrēts pilsonis šim mērķim izmanto kuģi, kurš kuģo ar trešās valsts karogu, pats par sevi nevar veidot pakalpojumu sniegšanas brīvības, kas nostiprināta Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punktā, ļaunprātīgu izmantošanu.

62 — Kā jau tika norādīts (skat. 46. zemsvītras piezīmi), pamatlietu faktu norises laikā bija piemērojama Direktīva 1999/63, kuras mērķis bija īstenot Nolīgumu par jūrnieku darba laika organizēšanu, ko noslēguši Eiropas sociālie partneri, un kura ar Direktīvu 1999/95 no 2003. gada 10. janvāra tika paplašināta attiecībā uz visiem kuģiem, kas ierodas Savienības ostās, neatkarīgi no to karoga. Atbilstoši Direktīvas 1999/95 1. panta 2. punktam dalībvalstīm bija jāīsteno attiecīgi pasākumi, lai nodrošinātu, ka kuģi, kas nekuģo ar to karogu, ievēro Direktīvas 1999/63 pielikumā iekļautā Nolīguma 1.–12. noteikumu, proti, būtībā noteikumus par darba laiku un atpūtas laiku uz kuģiem, tomēr neiekļaujot ne noteikumu par jūrnieku aizsardzību darba drošības un veselības aizsardzības jomā (15. noteikums), ne noteikumu saistībā ar apmaksāto atvaļinājumu ilgumu (16. noteikums), kuros bija ietvertas prasības, kas pārsniedz tās, kas ir paredzētas SDO Konvencijā Nr. 180 par jūrnieku darba stundām un kuģu komandas komplektēšanu, kura pieņemta 1996. gada 22. oktobrī un stājusies spēkā 2002. gada 8. augustā.

63 — Skat. it īpaši spriedumu lietā *Centros* (minēts iepriekš, 25. punkts) un spriedumu lietā *Agip Petroli* (minēts iepriekš, 21. punkts), kā arī 2011. gada 21. jūlija spriedumu lietā C-186/10 *Oguz* (Krājums, I-6957. lpp., 25. punkts).

64 — Skat. it īpaši 2012. gada 16. oktobra spriedumu lietā C-364/10 Ungārija/Slovākija (58. punkts) un 2014. gada 12. marta spriedumu lietā C-456/12 *O.* un *B.* (58. punkts). No šiem spriedumiem, kā arī no 2000. gada 14. decembra sprieduma lietā C-110/99 *Emsland-Stärke* (*Recueil*, I-11569. lpp., 52. un 53. punkts) skaidri izriet, ka minētie nosacījumi ir nozīmīgi arī apstākļos, kad nav veikta atsauce uz Savienības atvasināto tiesību aktiem.

84. Turklāt šādu izmantošanu neveido arī tas, ka šāds pilsonis izmanto kuģi, kas kuģo ar trešās valsts izdevīguma karogu, proti, lai arī nepastāv oficiāla definīcija, kuģi, kam nav reālas saiknes ("genuine link") ar valsti, ar kuras karogu tas kuģo, Montego līča konvencijas 91. panta 1. punkta izpratnē [65], īpašniekam vai tā vārdā reģistrējot kuģi tajā izdevīguma dēļ, lai galvenokārt gūtu priekšrocības, kas saistītas ar konfidencialitātes garantijām un ienākumu aplikšanu ar nodokļiem, un priekšrocības no vietējo standartu piemērošanas sociālajā un drošības jomā, kā arī vides jomā [66].

85. Kamēr ir skaidrs, ka vismaz līdz pamatlietu faktu norises brīdim Panama bija viena no galvenajām izdevīguma karogu piegādātājām pasaulē [67], Tiesa savos iepriekš minētajos spriedumos lietās *Corsica Ferries* un *Corsica Ferries France* nav izteikusi nekādu iebildi par Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punkta piemērojamības atzīšanu attiecībā uz transporta uzņēmumiem, kas izmanto kuģus, kuri kuģo ar šīs trešās valsts karogu.

86. Tomēr, ņemot vērā šo secinājumu 81. punktā minēto judikatūru, lai tiktu pierādīta ļaunprātīga rīcība, ir jāņem vērā arī mērķis, kas ir sasniedzams ne tikai ar attiecīgo tiesību normu, bet arī ar norādīto *tiesisko regulējumu*, proti, šajā gadījumā – ar pašu Regulu Nr. 4055/86.

87. Ir jānorāda, ka minētās regulas preambulas sestajā un septītajā apsvērumā ir uzsvērts apstāklis, ka attiecībā uz sabiedrībām, kuras sniedz beztaras vai līgumreisu kuģu pakalpojumus, Savienības mērķis ir it īpaši saglabāt "godīgu konkurenci" šajās darbības jomās un ka minēto sabiedrību darbība nebūtu jāaptur, "kamēr tās komercdarbībā ievēro godīgas konkurences principu".

88. Lai gan ir taisnība, ka jēdziens "godīga konkurence" nav definēts, tomēr tas ir atrodams ne tikai EK līguma preambulā [68], bet arī vairākos Savienības atvasināto tiesību aktos, Tiesa tomēr ir atzinusi, ka mērķis "izsargāties no negodīgas konkurences", ko īsteno uzņēmumi, kuri saviem darba ņēmējiem maksā zemāku atalgojumu nekā minimālā darba alga, varēja tikt uzskatīts par likumīgu mērķi [69].

65 — Prasības saistībā ar reālu saikni starp kuģi un valsti, ar kuras karogu tas kuģo, kas iekļauta Montego līča konvencijas 91. un 94. pantā, mērķis ir nodrošināt visefektīvāko pienākumu ievērošanu no karogu valstu puses, tostarp pienākumu, kuri saistīti ar savas jurisdikcijas un kontroles pār kuģiem administratīvajos, tehniskajos un sociālajos jautājumos efektīvu realizāciju. Skat. Starptautiskā Jūras tiesību tribunāla 1999. gada 1. jūlija spriedumu lietā kuģis "*Saiga*" (Nr. 2) starp Sentvinsentu un Grenadīnām un Gvinejas Republiku, *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, 3. sēj., 1999, (81.–83. punkts), kā arī Tiesas 2004. gada 14. oktobra spriedumu lietā C-299/02 Komisija/Nīderlande (Krājums, I-9761. lpp., 23. punkts), kurā ir atsauce uz 51.–59. punktu ģenerāladvokāta F. Ležē šajā lietā sniegtajos secinājumos. Arī no šiem spriedumiem izriet, ka šādas saiknes starp kuģi un karoga valsti neesamība neļauj citām valstīm apstrīdēt minētā kuģa reģistrācijas spēkā esamību (skat. arī par šo tematu un pasākumiem, kas esot atļauti, 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", *Nordic Journal of International Law*, Nr. 2, 2013, 283. lpp.). Nav šaubu, ka Sentvinsenta un Grenadīnas, kas ir Starptautiskajā Jūras tiesību tribunālā iesniegtās lietas kuģis "Saiga" pamatā, ir viena no valstīm, kura piešķir izdevīguma karogus. Skat., piemēram, Mandaraka-Sheppard, A., *Modern Maritime Law and Risk Management*, 2. izd., Routledge-Cavendish, Londona, Ņujorka, 2007, 279. lpp.

66 — Jēdziens "izdevīguma karogi" pirmo reizi oficiāli parādījās SDO Konvencijas Nr. 147 par minimālajiem standartiem, kas ievērojami uz tirdzniecības kuģiem, preambulā, kura pieņemta 1976. gada 29. oktobrī un stājusies spēkā 1981. gada 28. novembrī, tomēr tajā nav sniegta definīcija. Skat. it īpaši saistībā ar izdevīguma karogu definīciju un īpatnībām, Unterm, http://unterm.un.org/DGAACS/unterm.nsf; *Mandaraka-Sheppard A.* darbu, minēts iepriekš, 278. un 279. lpp.; Masutti, A., "Genuine link e bandiere ombra", no Antonini, A., *Trattato breve di diritto marittimo*, I. sēj., Giuffrè, Milāna, 2007, 430. un 431. lpp., kā arī Slim, H., "Les pavillons de complaisance", no *Le Pavillon*, *Actes du colloque tenu les 2 et 3 mars 2007 à l'Institut océanographique de Paris*, Pedone, Parīze, 2007, 93. lpp.

67 — Saskaņā ar *Slim H.* pētījumu (minēts iepriekš, 89. lpp.) 2000. gados Panama kopā ar Libēriju saistībā ar izdevīguma karogiem pasaules flotē veidoja vislielāko daļu. Turklāt saskaņā ar Francijas senatora *P. Marini* ziņojumu 1998. gadā gandrīz 30 % jūrnieku kuģoja zem izdevīguma karogiem, no kuriem visnozīmīgākā daļa bija Panamas izdevīguma karogi ar 104 000 jūrnieku. Skat. *Rapport sur les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France*, Nr. 345, Parīze, 1998, 29. lpp. Laikposmā no 2001.–2003. gadam Panama saistībā ar tādu kuģu karogiem, kas neatbilst standartiem, bija iekļauta melnajā sarakstā, kurš tika izstrādāts saistībā ar Parīzes Saprašanās memorandu (Parīzes SM) par ostas valsts kontroli (skat. Parīzes SM, *2003 Annual Report on Port State Control*, Parīze, 25. lpp.), kas ir 1982. gadā pieņemts Nolīgums, kura organizatoriskā struktūra tās komitejā pašlaik apvieno divdesmit septiņu valstu jūras administrācijas un Eiropas Komisiju. Pieredze, kas gūta atbilstīgi Parīzes Saprašanās memorandam kuģu pārbaudes jomā, joprojām kalpo par atskaites punktu pārbaudēm, kas tiek veiktas attiecībā uz kuģiem, kuri piestāj Eiropas Savienībā. Skat., pirmkārt, atsauces uz memorandu un kritērijiem, kā arī pārbaudes procedūrām, kuras pēc tā ieteikuma izstrādātas Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīvā 95/21/EK, kas nosaka, kā kuģošanai Kopienas ostās un dalībvalstu jurisdikcijai pakļautos ūdeņos piemērot starptautiskos standartus attiecībā uz kuģu drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem (ostas valsts kontrole) (OV L 157, 1. lpp.), un, otrkārt, Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (OV L 131, 57. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 12. augusta Direktīvu 2013/38/ES (OV L 218, 1. lpp.).

68 — Saskaņā ar preambulu Augstās līgumslēdzējas puses atzīst, ka "šķēršļu pārvarēšana prasa saskaņotu rīcību, lai nodrošinātu [..] godīgu konkurenci".

69 — Skat. 2004. gada 12. oktobra spriedumu lietā C-60/03 *Wolff & Müller* (Krājums, I-9553. lpp., 41. punkts).

89. Ar Regulu Nr. 4055/86 sasniedzamā godīgas konkurences ievērošana, manuprāt, tiktu apdraudēta jo sevišķi gadījumā, ja tiktu pierādīts, ka jūras transporta uzņēmums, kurš sniedz beztaras un līgumreisu kuģu pakalpojumus starp EEZ valstīm, izmantojot kuģi, kas ir reģistrēts trešā valstī, ar kuru šim kuģim nav reālas saiknes, sava kuģa apkalpei maksā būtiski zemāku atalgojumu nekā minimālā darba alga vai, ja tādas nav, nozarē vispārīgi atzītā alga, kas principā būtu piemērojama, ja kuģis būtu bijis reģistrēts EEZ valstī, kurā šis uzņēmums ir reģistrēts [70].

90. Līdz ar to šādā gadījumā, lai arī formāli tiek ievēroti Regulas Nr. 4055/86 piemērošanas nosacījumi, regulas mērķis nodrošināt godīgas konkurences ievērošanu beztaras un līgumreisu kuģu pakalpojumu nozarē EEZ nebūtu sasniegts.

91. Atbilstoši judikatūrai iesniedzējtiesai saskaņā ar valsts tiesībās noteikto pierādīšanas kārtību, ja vien tādējādi netiek kaitēts Savienības tiesību efektivitātei, ir jāpārbauda, vai attiecīgajā gadījumā pamatlietās šis nosacījums ir izpildīts [71].

92. Attiecībā uz subjektīvo elementu, kas veido ļaunprātīgas rīcības pierādījumu, jeb nosacījumu, par kura ievērošanu arī būtu jāpārliecinās iesniedzējtiesai [72], es uzskatu, ka, pamatojoties uz judikatūru, būtu jāpārbauda divi apstākļi, kas obligāti nav kumulatīvi.

93. Pirmkārt, ļaunprātīga rīcība varētu tikt konstatēta, ja no visiem objektīvajiem apstākļiem izrietētu, ka EEZ valsts pilsoņa, kurš ir tā kuģa īpašnieks, kas kuģo ar trešās valsts izdevīguma karogu, "galvenais mērķis" ir bijis izvairīties no minētā kuģa apkalpes tādu atalgojuma nosacījumu piemērošanas, kādi parasti tiktu piemēroti, ja kuģis būtu bijis reģistrēts EEZ valstī, kurā īpašnieks veic uzņēmējdarbību [73], līdz ar to apdraudot godīgas konkurences ievērošanas mērķi, kas paredzēts Regulā Nr. 4055/86 [74].

94. Otrkārt, iesniedzējtiesai būtu arī jāpārbauda, vai EEZ valsts pilsonis, kurš ir tā kuģa īpašnieks, kas kuģo ar trešās valsts izdevīguma karogu, nav "mākslīgi radījis" nosacījumus Regulas Nr. 4055/86 tiesību normu piemērošanai, izmantojot mākslīgas struktūras, ar kuru palīdzību tas tikai fiktīvi veic pilnīgu vai daļēju kuģa izmantošanu par labu vienai vai vairākām ar to saistītām sabiedrībām, kas ir

70 — Vairākās EEZ valstīs nav ieviesta minimālā alga, kas piemērojama to teritorijā, algu līmeni parasti nosakot ar koplīgumu starpniecību. Turklāt ir jānorāda, ka vairākās EEZ valstīs, lai cīnītos pret to, ka Eiropas kuģu īpašnieki izmanto izdevīguma karogus, ir izveidoti tā sauktie starptautiskie reģistri, piemēram, runājot par Norvēģijas Karalisti, tas ir *Norwegian International Ship Register* [Norvēģijas Starptautiskais Kuģu reģistrs] (*NIS*), kas ļauj pieņemt darbā apkalpes locekļus no trešo valstu pilsoņu vidus, bet kas garantē par atbilstošiem atzītu darba samaksas nosacījumu ievērošanu, izmantojot *ITF* apstiprināto koplīgumu noslēgšanu (skat. *Massuti A.* darbu, minēts iepriekš, 444. lpp.). Francijā tas ir 2005. gada 3. maija Likums Nr. 2005-412, ar ko izveido Francijas Starptautisko reģistru (2005. gada 4. maija *JORF*, 7697. lpp.), kurš ar Konstitucionālās padomes 2005. gada 28. aprīļa Lēmumu Nr. 2005-514 DC ticis atzīts par saderīgu ar Francijas Konstitūciju un kurā ir paredzēts, ka uz jūrniekiem, kas dzīvo ārpus Francijas un kas strādā uz kuģiem, kuri reģistrēti Francijas Starptautiskajā Kuģu reģistrā, attiecas sabiedriskās kārtības noteikumi, ievērojot Romas konvencijas 6. pantu un Francijas starptautiskās un Kopienas saistības, un ar kuru ir ieviestas minimālās garantijas algu un sociālās aizsardzības jomā. Uz Vācijas Starptautisko Kuģu reģistru un Dānijas Starptautisko Kuģu reģistru tiesību uz valsts atbalstu aspektā atbilstoši attiecās lietas, kurās tika pieņemti 1993. gada 17. marta spriedums apvienotajās lietās C-72/91 un C-73/91 *Sloman Neptun* (*Recueil*, I-887. lpp.), 2009. gada 9. jūlija spriedums lietā C-319/07 P *3F*/Komisija (Krājums, I-5963. lpp.) un 2013. gada 24. janvāra spriedums lietā C-646/11 P *Falles Fagligt Forbund (3F)*/Komisija. Kopīgs šajos starptautiskajos reģistros, ar kuriem jūras transporta uzņēmumiem tiek nodrošinātas priekšrocības nodokļu un sociālajā jomā, ir tas, ka atšķirībā no izdevīguma karogiem valstis saglabā kontroli pār kuģiem, kas reģistrēti to teritorijā. Skat. *Massuti A.* darbu (minēts iepriekš, 444. lpp.).

71 — Šajā ziņā skat. it īpaši spriedumu lietā *Emsland-Stärke* (minēts iepriekš, 54. punkts), kā arī spriedumu lietā *Agip Petroli* (minēts iepriekš, 24. punkts un tajā minētā judikatūra).

72 — Abi ļaunprātīgu rīcību raksturojošie elementi faktiski ir kumulatīvi – skat. it īpaši spriedumu lietā *Emsland-Stärke* (minēts iepriekš, 55. punkts).

73 — Pēc analoģijas skat. spriedumu lietā *Agip Petroli* (minēts iepriekš, 23. punkts un tajā minētā judikatūra).

74 — Jānorāda, ka pēc Tiesas rakstveida jautājuma uzdošanas un tiesas sēdē *Fonnship* norādīja, ka *Sava Star* esot ticis reģistrēts Panamā, ņemot vērā iemeslus, kas saistīti ar ierobežojumiem jūras kabotāžas jomā Norvēģijā, nesniedzot precīzākus un saprotamākus paskaidrojumus un nepamatojot tos. Tomēr ir jāatgādina, ka saskaņā ar Padomes Regulu Nr. 3577/92, kas ir iekļauta EEZ līgumā (skat. EEZ Apvienotās komitejas 1997. gada 4. oktobra Lēmumu Nr. 70/97, ar ko groza EEZ līguma XIII pielikumu (transports) (OV 1998, L 30, 42. lpp.)), jūras kabotāža attiecas vienīgi uz EEZ valstu kuģu īpašniekiem, kuri izmanto EEZ valstī reģistrētus kuģus un kuģo ar minētās valsts karogu. Tādējādi ir grūti izprast apgalvojumu, ka *Sava Star* reģistrācija Panamā esot varējusi atvieglot jūras kabotāžu Norvēģijā.

reģistrētas trešās valstīs[75]. Šajā pēdējā gadījumā minētais pilsonis būtu jāuzskata tikai par šī kuģa īpašnieku un līdz ar to, kā esmu norādījis iepriekš, viņš nevarētu likumīgi būt to personu lokā, uz kurām attiecas jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvība un kuras ir paredzētas Regulas Nr. 4055/86 1. panta 1. punktā[76].

III – **Secinājumi**

95. Ievērojot iepriekš izklāstītos apsvērumus, es iesaku Tiesai uz *Arbetsdomstolen* uzdoto prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

Ar Padomes 1990. gada 4. decembra Regulu (EEK) Nr. 3573/90 grozītās Padomes 1986. gada 22. decembra Regulas (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm, kas pati ir iekļauta 1992. gada 2. maijā parakstītajā Līgumā par Eiropas Ekonomikas zonu, 1. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvība attiecas uz sabiedrību, kas reģistrēta Eiropas Ekonomikas zonas valstī un ir kuģa, kurš kuģo ar trešās valsts karogu un sniedz jūras transporta pakalpojumus starp EEZ valstīm, īpašniece, ar nosacījumu, ka šī sabiedrība pati uzņemas atbildību par šāda kuģa darbību, bet tas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.

75 — Pēc analoģijas skat. attiecībā uz darījumos iesaistīto personu tiesiskās, ekonomiskās un/vai personiska rakstura saiknes ņemšanu vērā, lai noteiktu Savienības tiesību aktu piemērošanas nosacījumu radīšanas mākslīgo raksturu, spriedumu lietā *Emsland-Stärke* (minēts iepriekš, 58. punkts) un spriedumu lietā *Slancheva sila* (minēts iepriekš, 40. punkts).

76 — Ir noderīgi piebilst, ka uz šo situāciju neattiektos Regulas Nr. 4055/86 1. panta 2. punkts, jo vismaz kuģis neatbilstu nosacījumam par reģistrāciju EEZ valstī, kuras pilsonis ir kuģa īpašnieks.