



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
P. MENGOZZI
представено на 1 април 2014 година¹

Дело C-83/13

Fonnsnip A/S
срещу
**Svenska Transportarbetareförbundet,
Facket för Service och Kommunikation (SEKO)**
и
Svenska Transportarbetareförbundet
срещу
Fonnsnip A/S

(Преюдициално запитване, отправено от Arbetsdomstolen (Швеция))

„Преюдициално запитване — Допълнителен въпрос на една от страните, който не е поставен от запитващата юрисдикция — Регламент (ЕИО) № 4055/86 — Приложно поле — Предоставяне на услуги в областта на морския транспорт — Морски транспорт, осъществен към държава членка от плавателен съд, принадлежащ на дружество със седалище в държава — страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство (ЕИП), плаващ под флага на трета страна, която не е членка на ЕИП — Злоупотреба с право — Колективно действие, започнато в пристанище на държава членка, довело до подписване на колективен трудов договор от страна на дружеството — собственик на плавателния съд — Лоялна конкуренция“

I – Въведение

1. С настоящото преюдициално запитване Arbetsdomstolen (Швеция) по същество иска да се установи дали дружество със седалище в държава — страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство от 2 май 1992 г.² (наричано по-нататък „Споразумението за ЕИП“), което е собственик на плавателен съд, плаващ под флага на трета страна, попада в приложното поле на свободното предоставяне на услуги, приложимо спрямо морския транспорт съгласно Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 година относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави членки и между държави членки и трети страни³, който регламент е включен в Споразумението за ЕИП⁴.

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — ОВ L 1, 1994 г., стр. 3.

3 — ОВ L 378, стр. 1 и поправка в ОВ L 93, 1987 г., стр. 17, изменен с Регламент (ЕИО) № 3573/90 на Съвета от 4 декември 1990 г. (ОВ L 353, стр. 16; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 253, наричан по-нататък „Регламент № 4055/86“).

4 — Вж. приложение XIII към Споразумението за ЕИП (ОВ L 1, 1994 г., стр. 422).

2. Този въпрос е поставен във връзка със спорове между норвежкото дружество Fonnship A/S (наричано по-нататък „Fonnship“) и шведските сдружения Svenska Transportarbetarförbundet (шведски съюз на транспортните работници, наричан по-нататък „ST“) и Facket för Service och Kommunikation (синдикат на работещите в областта на услугите и съобщенията, наричан по-нататък „SEKO“) относно колективни действия, предприети през 2001 г. и 2003 г., за които се твърди, че са предизвикали смущения в рамките на Европейското икономическо пространство (ЕИП) в предоставянето на услуги с плавателен съд, принадлежащ на Fonnship (Sava Star), вписан в Панамския корабен регистър и следователно плаващ под флага на тази трета страна⁵.

3. По-конкретно, смятайки, че екипажът на Sava Star, нает от Fonnship и състоящ се към момента на настъпване на фактите по главното производство единствено от граждани на трети страни⁶, получава недостатъчно възнаграждение с оглед на считаното за разумно за плавателен съд, действащ основно в Европа, през 2001 г. по време на междинен престой на плавателния съд в шведско пристанище ST започва колективни действия, целящи да попречат на разтоварването и товаренето на Sava Star, тъй като Fonnship не се е съгласило да подпише колективен трудов договор, одобрен от International Transport Workers' Federation (наричана по-нататък „ITF“)⁷. Въпреки че очевидно е обвързано от руски колективен трудов договор, вследствие на колективните действия Fonnship се съгласява да подпише колективния трудов договор, одобрен от ITF, и да заплати изискваните от ST такси и плащания, което позволява на Sava Star да напусне пристанището.

4. След изтичане на срока на колективния трудов договор, подписан през 2001 г., SEKO предприема аналогични действия отново по време на междинен престой на Sava Star в шведско пристанище. Fonnship неохотно подписва изисквания от SEKO колективен трудов договор, одобрен от ITF, и заплаща дължимите съгласно договора такси и плащания, което позволява на Sava Star да продължи пътя си.

5. Fonnship предявява два отделни иска пред запитващата юрисдикция срещу ST и SEKO за обезщетение за вредите, които твърди, че е претърпяло поради незаконосъобразността на проведените колективни действия и нищожността на колективните трудови договори, които е било принудено да подпише. От своя страна ST предявява пред запитващата юрисдикция иск срещу Fonnship за обезщетение за вредите, които е претърпяло поради неплащането от това дружество на възнагражденията, предвидени в подписания през 2001 г. колективен трудов договор.

5 — От преписката и от становището на Fonnship е видно, че Sava Star е бил кораб за насипни товари, осъществяващ „трампово плаване“ основно в рамките на ЕИП. Съгласно член 1, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕИО) № 4056/86 на Съвета от 22 декември 1986 година за определяне на подробни правила за прилагането на членове 85 и 86 от Договора по отношение на морския транспорт (ОВ L 378, стр. 4; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 3) (международните) случайни превози с плавателни съдове [трампово плаване] се определят като „превоз на насипни или пакетирани товари в плавателен съд, нает изцяло или частично от един или повече превозвачи на базата на едно пътуване [рейсов чартър] или договор за наемане на кораб за период от време с екипажа или друга форма на договор за нередовно плаване или такова без реклама, при което стойността на ставките за навало се договаря свободно и според случая съобразно съществуващото търсене и предлагане“. Следователно при този вид превози плавателният съд обикновено товари един вид стока и не се движи по обявено разписание. Вж. също точка 11 от Насоките относно прилагането на член 81 от Договора за ЕО към морските транспортни услуги (ОВ C 245, 2008 г., стр. 2).

6 — Към момента на настъпване на фактите по главното производство става въпрос за четирима полски офицери и двама руски моряци.

7 — Както е установил Съдът в Решение от 11 декември 2007 г. по дело International Transport Workers' Federation и Finnish Seamen's Union, известно като „Viking Line“ (C-438/05, Сборник, стр. I-10779, точки 7 и 8), ITF обединява синдикатите на работниците в сектора на транспорта и една от основните ѝ политики е борбата с „регистрацията на плавателни съдове под удобен флаг“. Основните цели на тази политика са, от една страна, установяването на реална връзка между флага, под който плава плавателният съд, и гражданството на собственика му, а от друга страна, защитата и подобряването на условията на труд на екипажите на плавателните съдове, плаващи под удобен флаг. ITF смята, че даден плавателен съд е регистриран под удобен флаг, когато лицето, което е негов действителен собственик и упражнява контрол върху него, е установено в държава, различна от държавата на флага, под който е регистриран плавателният съд.

6. Запитващата юрисдикция счита, че въпросът за законосъобразността на колективните действия е решаващ за произнасянето по главното производство и че за да отговори на този въпрос, тя трябва да прецени дали шведското право относно колективните действия е съвместимо с разпоредбите на правото на Съюза (на ЕИП) в областта на свободното предоставяне на услуги. Въпреки това предвид установеното от Съда в решенията му по дело Viking Line, посочено по-горе, и дело Laval un Partneri⁸ запитващата юрисдикция смята, противно на твърденията на Fonnschip пред нея, че не е необходимо да се отправя запитване до Съда по тази проблематика.

7. Arbetsdomstolen обаче е на мнение, че въпросът, който също се поставя пред нея, но все още не е разглеждан от Съда, а именно дали правото на ЕИП е приложимо в случаи като този по настоящото дело, при които даден плавателен съд е регистриран в трета страна, а отношенията на борда по принцип се регулират от правото на държавата на флага, налага производството да бъде спряно и да бъде поставен следният преюдициален въпрос:

„Приложими ли са съдържащите се в Споразумението за ЕИП правила относно свободното предоставяне на услуги, и по-точно на услуги в областта на морския транспорт — на които правила съответстват такива от Договора за ЕО — по отношение на дружество със седалище в държава от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ) във връзка с неговата дейност по предоставяне на транспортни услуги до държава — членка на Европейската общност, или до държава от ЕАСТ посредством използването на плавателен съд, регистриран в трета страна извън Европейската общност и/или ЕИП (плаващ под флага на тази страна)?“.

8. По този въпрос са представени писмени становища от страните по главното производство, от шведското и гръцкото правителство, от Надзорния орган на ЕАСТ и от Европейската комисия. Тези заинтересовани страни са изслушани и в хода на съдебното заседание от 28 януари 2014 г.

II – Анализ

A – Предварителни бележки относно обхвата на преюдициалното запитване

9. Както е посочено в точка 6 по-горе, запитващата юрисдикция недвусмислено отказва да отправи запитване до Съда относно съвместимостта на колективните действия с правото на ЕИП, тъй като предвид решенията по дело Viking Line и дело Laval un Partneri, посочени по-горе, счита, че ако правилата на ЕИП относно свободното предоставяне на услуги са приложими за случаи като тези, които са предмет на главното производство, следва да се произнесе относно въпроса дали колективните действия са имали подходящ и необходим характер. Тя обаче не посочва в каква посока възнамерява да разреши този въпрос.

10. Fonnschip посвещава голяма част от становището си пред Съда на критика на запитващата юрисдикция за това, че е ограничила преюдициалното запитване до въпроса за приложимостта на правото на ЕИП, отказвайки да се допита до Съда относно съвместимостта с това право на разпоредбите на шведското право, които допускат колективни действия от вида на проведените от ST и SEKO по отношение на Sava Star.

11. Без изрично да иска от Съда да се произнесе в отговора си на преюдициалното запитване по въпроса за съвместимостта и пропорционалността на колективните действия със свободното предоставяне на услуги, при положение че отговори положително на отправения въпрос; Fonnschip счита, че предвид обсъжданията пред запитващата юрисдикция последната е била задължена да отправи до Съда всички въпроси, свързани с правото на Съюза, които са полезни

⁸ — Решение от 18 декември 2007 г. по дело Laval un Partneri (C-341/05, Сборник, стр. I-11767).

за решаването на спора по главното производство. Всъщност, ако Съдът установи, че свободното предоставяне на услуги е приложимо спрямо случаи като тези в главното производство, предвид несигурността на правото на ЕИП по тази проблематика включването в преюдициалното запитване на въпроса за съвместимостта на колективните действия със свободното предоставяне на услуги би позволило според Fonnsnip да се избегне по едно дело, което е висящо от повече от десет години, да се прави ново преюдициално запитване до Съда или ако това не се случи, Fonnsnip да се види принудено да предяви иск за отговорност срещу Кралство Швеция.

12. Макар и да не мога да подмина имплицитната покана на Fonnsnip в разглеждането на проблематиката, която ни е предоставена, да бъдат включени, дори и субсидиарно, съображения относно необходимостта и пропорционалността на колективните действия в светлината на релевантните разпоредби от правото на ЕИП, в интерес на процесуалната икономия и предвид обстоятелството, че запитващата юрисдикция следва да се произнесе като последна инстанция, в настоящия случай подобен подход би наложил Съдът значително да измени настоящата си практика относно тълкуването на член 267 ДФЕС.

13. Както е известно, съгласно практиката на Съда единствено запитващата юрисдикция има правото да формулира въпросите, които да постави на Съда⁹, както и изключителната компетентност да определя предмета им¹⁰, като Съдът не може да бъде принуден от една от страните по главното производство да се самосезира с даден въпрос¹¹ или да промени неговото съдържание¹².

14. Тази съдебна практика е обоснована, от една страна, с оглед на тълкуването на текста на член 267 ДФЕС, предвиждащ пряко сътрудничество между Съда и националните юрисдикции чрез безспорно производство, в което страните нямат никакво право на инициатива¹³, и от друга страна, с оглед на задължението на Съда да гарантира на правителствата на държавите членки и на заинтересованите страни възможността да представят становища съгласно член 23 от Статута на Съда на Европейския съюз предвид факта, че по силата на последната разпоредба само актовете за преюдициално запитване се съобщават на заинтересованите страни¹⁴.

9 — Вж. например Решение от 12 ноември 1992 г. по дело Kerafina-Keramische und Finanz-Holding и Vioktimatiki (C-134/91 и C-135/91, Recueil, стр. I-5699, точка 16), Решение от 17 юли 1997 г. по дело Affish (C-183/95, Recueil, стр. I-4315, точка 23), както и Решение от 21 декември 2011 г. по дело Danske Svineproducenter (C-316/10, Сборник, стр. I-13721, точка 32).

10 — Вж. по-специално Решение от 6 юли 2006 г. по дело Kersbergen-Lap и Dams-Schipper (C-154/05, Recueil, стр. I-6249, точка 21 и цитираната съдебна практика), както и Решение от 11 юли 2013 г. по дело Belgian Electronic Sorting Technology (C-657/11, точка 28).

11 — Решение от 9 декември 1965 г. по дело Singer (44/65, Recueil, стр. 1191, 1199).

12 — Пак там (стр. 1198), както и по-специално Решение по дело Kerafina-Keramische und Finanz-Holding и Vioktimatiki, посочено по-горе (точка 16), Решение от 17 септември 1998 г. по дело Kainuun Liikenne и Pohjolan Liikenne (C-412/96, Recueil, стр. I-5141, точка 23), както и Решение от 15 октомври 2009 г. по дело Hochtief и Linde-Kca-Dresden (C-138/08, Сборник, стр. I-9889, точка 21).

13 — Вж. по-конкретно Решение по дело Singer, посочено по-горе (стр. 1199), Решение от 19 януари 1994 г. по дело SAT Fluggesellschaft (C-364/92, Recueil, стр. I-43, точка 9), Решение от 6 юли 2000 г. по дело ATV и др. (C-402/98, Recueil, стр. I-5501, точка 29), Решение от 16 декември 2008 г. по дело Cartesio (C-210/06, Сборник, стр. I-9641, точка 90), Решение от 15 октомври 2009 г. по дело Acoset (C-196/08, Сборник, стр. I-9913, точка 34), както и Решение от 18 юли 2013 г. по дело Consiglio nazionale dei geologi и Autorità garante della concorrenza e del mercato (C-136/12, точка 28).

14 — Вж. по-специално решенията, посочени по-горе, по дело Kainuun Liikenne и Pohjolan Liikenne (точка 24), дело Hochtief и Linde-Kca-Dresden (точка 22), както и дело Danske Svineproducenter (точка 32).

15. Поради това Съдът по принцип отказва да отговаря на зададени от страните в главното производство или от заинтересованите страни допълнителни въпроси, излизайщи извън рамките на поставения от националната юрисдикция въпрос¹⁵, или при преценка на валидността на акт на Съюза да взема предвид и други съображения, освен посочените от запитващата юрисдикция¹⁶.

16. Въпреки това изглежда, че съществува известно разминаване между тази съдебна практика и едно течение в практиката на Съда, което е склонно да дава приоритет на необходимостта да се предостави полезен отговор на запитващата юрисдикция.

17. Всъщност в множество свои решения независимо от начина, по който националната юрисдикция е формулирала преюдициалното запитване, Съдът не се колебае или да провери, имайки предвид фактите и доводите, изтъкнати в хода на производството, дали дадена разпоредба на правото на Съюза, която не е предмет на преюдициалното запитване, при все това би могла да бъде приложима в конкретния случай¹⁷, или с цел да даде полезен отговор на националния съд, да се произнесе относно основателността на тезата на някоя от страните в главното производство относно приложимостта на разпоредба, която не е визирана в преюдициалното запитване¹⁸, или дори служебно да преформулира зададените въпроси, за да включи в тълкуването на правото на Съюза една или повече разпоредби, посочени от една от страните, отново с цел да се даде полезен отговор на националната юрисдикция¹⁹.

18. Макар и практиката на Съда да не изглежда еднозначна, не считам за необходимо тук да се разглеждат по-подробно евентуалните критерии, позволяващи да се направи съгласуван прочит на всички тези решения.

19. Всъщност най-малкото в един случай, какъвто по мое мнение е и настоящото дело, Съдът систематично отказва да измени или да разшири предмета на преюдициалното запитване отвъд рамките, определени от националната юрисдикция. Става въпрос за хипотезата, при която запитващата юрисдикция изрично или имплицитно е отказала да отправи до Съда допълнителен въпрос относно тълкуването на правото на Съюза, поставен изрично от една от страните в главното производство²⁰.

15 — Вж. например Решение по дело *Kainuun Liikenne и Pohjolan Liikenne*, посочено по-горе (точка 24), Решение по дело *Kersbergen-Lap и Dams-Schipper*, посочено по-горе (точка 22), Решение от 14 април 2011 г. по дело *Vlaamse Dierenartsenvereniging и Janssens* (C-42/10, C-45/10 и C-57/10, Сборник, стр. I-2975, точки 42—45), Решение от 13 октомври 2011 г. по дело *DHL International* (C-148/10, Сборник, стр. I-9543, точки 25, 28 и 30), както и Решение по дело *Danske Svineproducenter*, посочено по-горе (точка 33).

16 — Вж. по-специално Решение по дело *АТВ и др.*, посочено по-горе (точки 28, 30 и 31), Решение от 26 юни 2007 г. по дело *Ordre des barreaux francophones et germanophones и др.* (C-305/05, Сборник, стр. I-5305, точка 19), както и Решение от 15 април 2008 г. по дело *Nuovo Agricast* (C-390/06, Сборник, стр. I-2577, точка 44).

17 — Вж., наред с други, Решение от 12 декември 1990 г. по дело *Hennen Olie* (C-302/88, Recueil, стр. I-4625, точка 20), както и Решение от 17 октомври 2013 г. по дело *Welte* (C-181/12, точки 16 и 27).

18 — Вж. например Решение от 3 юни 2010 г. по дело *Internetportal und Marketing* (C-569/08, Сборник, стр. I-4871, точки 27—30).

19 — Вж. например Решение от 29 април 2004 г. по дело *Weigel* (C-387/01, Recueil, стр. I-4981, точка 44), Решение от 21 февруари 2006 г. по дело *Ritter-Coulais* (C-152/03, Recueil, стр. I-1711, точка 39), Решение от 25 януари 2007 г. по дело *Dyson* (C-321/03, Сборник, стр. I-687, точка 26), Решение от 30 май 2013 г. по дело *Worten* (C-342/12, точки 30 и 31), както и Решение от 12 декември 2013 г. по дело *Нан* (C-267/12, точка 23).

20 — Вж. Решение от 5 октомври 1988 г. по дело *Alsatel* (247/86, Recueil, стр. 5987, точки 7 и 8), както и Решение по дело *DHL International*, посочено по-горе (точки 25 и 30). В този смисъл вж. също Решение от 2 юни 1994 г. по дело *АС-ATEL Electronics* (C-30/93, Recueil, стр. I-2305, точки 19 и 20), както и Решение от 10 юли 1997 г. по дело *Palmisani* (C-261/95, Recueil, стр. I-4025, точки 30 и 31). Вж. също точка 25 от заключението на генералния адвокат О. Ленц по дело *АС-ATEL Electronics*, посочено по-горе, точка 46 от заключението на генералния адвокат Кокот по дело *Air Transport Association of America и др.*, по което е постановено решение от 21 декември 2011 г. (C-366/10, Сборник, стр. I-13755), както и точка 18 от моето заключение по дело *Belgian Electronic Sorting Technology*, посочено по-горе.

20. Вярно е, че в настоящото дело, противно на делата, по които Съдът се е произнесъл конкретно по тази проблематика, запитващата юрисдикция трябва да се произнесе като последна инстанция и е признала релевантността на въпроса, поставен от Fonnsnip, при положение че Съдът отговори положително на въпроса, който му е отправен²¹.

21. Освен това буквалното тълкуване на член 267, трета алинея ДФЕС може да създаде впечатлението, че когато въпрос за тълкуване на правото на Съюза е „повдигнат“ по висящо дело пред юрисдикция, произнасяща се като последна инстанция, тази юрисдикция е „длъжна“ да сезира Съда.

22. Едно такова тълкуване на член 267, трета алинея ДФЕС би могло да е особено полезно в случаите, когато произнасящата се като последна инстанция юрисдикция предлага в подкрепа на отказа си да отправи допълнителен въпрос до Съда явно неправилно тълкуване на правото на Съюза или формулира въпроса си въз основа на явно неточно правно предположение, което в подобни случаи би позволило на Съда, вземайки предвид становищата на заинтересованите страни и заключението на генералния адвокат, да преразгледа въпроса за неправилния характер на предложеното тълкуване или на правното предположение²². Всъщност ми се струва немислимо, по-специално предвид необходимостта да се осигури еднакво тълкуване на правото на Съюза, Съдът съзнателно да не поправа подобни грешки, допуснати от произнасяща се като последна инстанция юрисдикция, в ущърб на страните в процеса, фактически лишавайки ги и от действителната възможност да потърсят отговорност за нарушение на правото на Съюза от държавата членка на съответната юрисдикция.

23. Тези съображения обаче не важат за настоящото дело, по-специално поради факта че запитващата юрисдикция не предоставя никаква информация, която да позволи да се разбере точно по какъв начин ще реши въпроса за необходимостта и пропорционалността на колективните действия спрямо правилата на Споразумението за ЕИП относно свободното предоставяне на услуги.

24. По-общо, в Решение по дело Consiglio nazionale dei geologi и Autorità garante della concorrenza e del mercato, посочено по-горе, Съдът — сезиран от юрисдикция, произнасяща се като последна инстанция, а именно Consiglio di Stato (Италия), относно обхвата на правомощията на тази юрисдикция да избира и да преформулира въпросите, предложени от една от страните по главното производство — отхвърля съществуването на безусловно задължение за отправяне на преюдициален въпрос за тълкуване на правото на Съюза, поставен от една от тези страни²³, напомняйки също, че определянето и формулирането на въпросите, които да се отправят до Съда, се извършва само от националната юрисдикция²⁴.

21 — В Решение по дело DHL International, посочено по-горе, в точка 30 Съдът е намерил за необходимо да уточни, че запитващата юрисдикция не е счела за „необходим[и], нито за относим[и]“ допълнителните въпроси за тълкуване на правото на Съюза, предложени пред нея от жалбоподателя по главното производство.

22 — Това на практика са предложили и генералният адвокат Léger в точка 46 от заключението му по дело Engelbrecht, по което е постановено решение от 26 септември 2000 г. (C-262/97, Recueil, стр. I-7321), както и генералният адвокат Bot в точки 34 и 35 от заключението му по дело Winner Wetten, по което е постановено решение от 8 септември 2010 г. (C-409/06, Сборник, стр. I-8015), с цел да се даде полезен отговор на националните юрисдикции. Това се приема и от Съда в Решение от 12 февруари 2009 г. по дело Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (C-515/07, Сборник, стр. I-839, точки 29 и 40) след представеното от мен заключение в този смисъл (вж. по-специално точка 56 от това заключение). Причините за отхвърлянето на първите две предложения и за приемането на третото не личат от мотивите на решенията. Все пак е интересно да се отбележи, че единствено дело Vereniging Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie, посочено по-горе, е иницирано от национална юрисдикция, произнасяща се като последна инстанция.

23 — Вж. Решение по дело Consiglio nazionale dei geologi и Autorità garante della concorrenza e del mercato, посочено по-горе (точка 34). Следва да се отбележи, че в точка 25 от това решение Съдът посочва, че юрисдикция, чиито решения не подлежат на никакво обжалване, „по принцип“ е длъжна да сезира Съда по смисъла на член 267, трета алинея ДФЕС, щом пред нея бъде повдигнат въпрос относно тълкуването на Договора за функционирането на Европейския съюз“ (курсивът е мой).

24 — Пак там (точка 29).

25. При тези условия смятам, че Съдът следва да се ограничи до отговор на отправления му въпрос, който се отнася до приложимостта на правилата на Споразумението за ЕИП относно свободното предоставяне на услуги, и следователно да не разглежда въпроса на Fonnship, поставен пред запитващата юрисдикция, но изрично отхвърлен от нея, отнасящ се до евентуалната съвместимост на колективните действия с принципа за свободно предоставяне на услуги.

Б – По преюдициалното запитване и тълкуването на Регламент № 4055/86

26. Макар в преюдициалния си въпрос запитващата юрисдикция да се позовава общо на правилата на Споразумението за ЕИП относно свободното предоставяне на услуги, отговорът на Съда според мен би трябвало да се ограничи до разпоредбите на Регламент № 4055/86, както смятат и страните по главното производство, както и останалите заинтересовани страни, представили становища пред Съда.

27. Всъщност безспорно установено е, че свободното предоставяне на транспортни услуги е уредено от разпоредбите на Договора относно транспорта и че тъй като става въпрос по-конкретно за морския транспорт, съгласно член 84, параграф 2 от Договора за ЕИО Съветът на Европейския съюз трябва да реши дали подходящи разпоредби могат да бъдат приети за този сектор, което той действително е констатирал и направил, приемайки на 22 декември 1986 г. Регламент № 4055/86, в първоначалната му редакция, относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт, влязъл в сила на 1 януари 1987 г. Тъй като, както вече бе посочено, Регламент № 4055/86 е включен в Споразумението за ЕИП, отправленият въпрос следва да бъде преформулиран, като бъде ограничен до тълкуване на този акт.

28. Предвид документите по преписката, както и становищата на заинтересованите страни, отправленият въпрос може да бъде допълнително ограничен до изясняване на персоналния обхват на Регламент № 4055/86, уредено в член 1 от него, с цел да се установи дали дружество, което е законно установено в ЕИП, в случая в Норвегия, и е собственик на плавателен съд, извършващ услуги в областта на морския транспорт в рамките на ЕИП, но плаващ под флага на трета страна, в случая Панама, попада в приложното поле на този акт и затова по принцип може, когато е необходимо, да се ползва от свободата, която актът предоставя.

1. По персоналния обхват на Регламент № 4055/86

29. На пръв поглед изглежда, че положителен отговор на въпроса следва от самата формулировка на член 1 от Регламент № 4055/86 и от практиката на Съда.

30. Всъщност съгласно параграф 1 от тази разпоредба правото на свободно предлагане на транспортни услуги по море между държавите членки и между държавите членки и третите страни се прилага за граждани на държави членки, които са установени в друга държава членка, различна от тази на лицето, за което са предназначени услугите, а по силата на препращането, направено в параграф 3, към член 58 от Договора за ЕИО (впоследствие член 48 ЕО), дружествата, установени в рамките на Европейския съюз (на ЕИП), се третират по същия начин като физическите лица, които са граждани на държавите членки.

31. Ето защо по случай, отнасящ се до дружество, установено в една държава членка и осигуряващо редовни превозвачески услуги до друга държава членка, като плавателните му съдове обаче са регистрирани и плават под флага на Панама, Съдът прави извод от формулировката на член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86, че разпоредбата „визира гражданите на държавите членки, установени в държава членка, различна от тази на лицето, за

което са предназначени услугите, и не се отнася до регистрацията или до флага на плавателните съдове, използвани от транспортното дружество²⁵.

32. Ирелевантността на регистрацията и/или на флага, под който плават плавателните съдове, за определяне на приложното поле на член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86 е видна по аргумент на противното и от параграф 2 от същата разпоредба. Всъщност съгласно този параграф Регламентът се прилага и за граждани на държави членки, установени извън Съюза, както и за корабни дружества, установени извън Съюза, контролирани от граждани на държава членка, ако техните плавателни съдове са регистрирани в същата държава членка в съответствие с нейното законодателство.

33. Както посочва Надзорният орган на ЕАСТ в писменото си становище, уточнението, направено в член 1, параграф 2 от Регламент № 4055/86, отразява т.нар. „гръцко изключение“²⁶. Всъщност предвид факта, че съгласно гръцкото право гръцките граждани, установени в трети страни, имат право да вписват плавателните си съдове в корабния регистър на тази държава членка, неотчитането на тази ситуация би довело до изключване от приложното поле на Регламента на значителна част от общия тонаж, принадлежащ на граждани на държавите от ЕИП²⁷.

34. Следователно няма съмнение, че законодателят на Съюза не е искал да обуслови прилагането на член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86 от мястото на регистрацията на плавателните съдове.

35. От това следва, че противно на твърденията на ST и SEKO, изразени в писмените им становища, фактът, че граждани на държави от ЕИП, попадащи в приложното поле на същата тази разпоредба, са регистрирали плавателните си съдове в трета страна, не означава, че тези граждани вече не са установени в държава от ЕИП.

36. На горните разсъждения не може да бъде противопоставен и доводът на ST и SEKO, че доколкото главното производство засяга условията на труд на екипажа на плавателен съд, които са регулирани от правото на трета страна, то разпоредбите на Регламент № 4055/86 не са приложими или поне зависят от наличието на достатъчна връзка между трудовото правоотношение и територията на Съюза (на ЕИП), каквато връзка в случая липсва.

37. Всъщност този аргумент следва да бъде отхвърлен най-напред защото от процесуална гледна точка той в крайна сметка цели, основавайки се на изброяване на решения на Съда относно свободното движение на работници²⁸, да оспори релевантността на въпроса, отправен от запитващата юрисдикция в контекста на предоставянето на услуги, а според съдебната практика тази юрисдикция по принцип единствена е компетентна да определи предмета на въпросите си и да прецени тяхната необходимост и релевантност предвид особеностите на спора, с който е сезирана²⁹.

25 — Решение от 17 май 1994 г. по дело Corsica Ferries (C-18/93, Recueil, стр. I-1783, точка 29) (курсивът е мой). Фактът, че използваните от това дружество плавателни съдове са били регистрирани и са плавали под флага на Panama, е виден от точка 8 от решението. Вж. също Решение от 18 юни 1998 г. по дело Corsica Ferries France (C-266/96, Recueil, стр. I-3949, точка 3).

26 — Вж. в това отношение, наред с други, Bredima-Savopoulou, A. et Tzoannos, J. The Common Shipping Policy of the EC. North Holland, Amsterdam 1990, p. 176 и Ваена Ваена, P. J. La politica comunitaria de los transportes maritimos. Marcial Pons, Madrid 1995, p. 127.

27 — Според един автор е ставало въпрос за 85 % от корабите, плаващи под гръцки флаг: вж. Martinez Lage, S. El régimen comunitario del transporte marítimo y el Real Decreto 990/1986 sobre ordenación del transporte marítimo en España. — Gaceta Jurídica de la CEE, 1988, No. 10, p. 408.

28 — В точки 79 и 80 от писмените си становища ST и SEKO посочват в подкрепа на аргумента си Решение от 12 юли 1984 г. по дело Prodest (237/83, Recueil, стр. 3153, точка 6), Решение от 27 септември 1989 г. по дело Lopes da Viegа (9/88, Recueil, стр. 2989, точка 15), Решение от 29 юни 1994 г. по дело Aldewereld (C-60/93, Recueil, стр. I-2991, точка 14) и Решение от 30 април 1996 г. по дело Boukhalfa (C-214/94, Recueil, стр. I-2253, точка 15), всички от които се отнасят до тълкуването на разпоредбите на Договора или на вторичното право относно свободното движение на работници.

29 — В този смисъл вж. по-специално посочените по-горе Решение по дело Kersbergen-Lap и Dams-Schipper (точка 21), както и Решение по дело Danske Svineproducenter (точка 32).

38. По-нататък, доводът на ST и SEKO следва да бъде отхвърлен и поради това че приложното поле на Регламент № 4055/86 се определя от самите негови разпоредби и не зависи от правото, приложимо спрямо трудовите правоотношения, обвързващи екипажа на даден плавателен съд с доставчика на услуги в областта на морския транспорт, който би могъл да попадне в приложното поле на този регламент. Доказателство за това е например обстоятелството, че Регламент № 4055/86 въобще не предвижда критерии за определяне на приложимото право за индивидуалните трудови договори на членовете на екипажа, и по-специално не посочва как самият той се отнася към член 6 от Конвенцията за приложимото право към договорните задължения, подписана в Рим на 19 юни 1980 г. (наричана по-нататък „Римската конвенция“)³⁰.

39. Накрая, разглежданият довод не може да се приеме и поради това, че макар да е възможно да се допусне, както твърдят ST и SEKO, че трудовите правоотношения на борда на плавателен съд в открито море зависят от правото на държавата на флага в съответствие с членове 91 и 94 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, подписана в Монтего Бей на 10 декември 1982 г. (наричана по-нататък „Конвенцията от Монтего Бей“)³¹, което впрочем е признато от практиката на Съда³², от Регламент № 4055/86 не следва по никакъв начин, че законодателят на Съюза е искал да ограничи приложното му поле до гражданите, извършващи услуги в областта на морския транспорт посредством плавателни съдове, на борда на които трудовите правоотношения на екипажа се регулират от правото на държава членка (или на държава от ЕИП)³³.

40. Подчиняването по общ начин на приложното поле на Регламент № 4055/86 на едно такова допълнително условие би могло да засегне целта на последния, състояща се в това свободното предоставяне на услуги да обхване и морския транспорт между държавите членки и между държавите членки и третите страни, така че постепенно да бъдат премахнати действащите ограничения и да бъде предотвратено въвеждането на нови³⁴.

41. За сметка на това по-деликатен е въпросът, също засегнат пред Съда от заинтересованите страни, за определяне на точния обхват на лицата, ползващи се от свободното предоставяне на услуги в областта на морския транспорт, така както са посочени в член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86, и по-конкретно въпросът дали по силата на пребиваването/установяването в държава от ЕИП формалният собственик на плавателен съд попада в приложното поле на тази разпоредба.

30 — ОВ L 266, стр. 1. Следва да се напомни, че член 6 от Римската конвенция, озаглавен „Индивидуални трудови договори“, предвижда по същество, че в трудов договор направеният от страните избор на право не може да има за резултат лишаването на работника или служителя от защитата, която му осигуряват повелителните норми на правото, което би било приложимо, при липса на избор, по силата на член 6, параграф 2. Съгласно този параграф трудовият договор се урежда, от една страна, от правото на държавата, в която работникът или служителят, в изпълнение на договора, обичайно осъществява своята работа, или от друга страна, ако работникът или служителят не извършва обичайно своята работа в една и съща държава, от правото на държавата, в която се намира мястото на дейност на работодателя, който го е наел. Тези критерии се прилагат, освен ако от обстоятелствата като цяло е видно, че трудовият договор е в по-тясна връзка с друга държава, в който случай договърът се урежда от правото на тази държава. Относно прилагането и разграничаването на тези критерии за определяне на приложимо право в контекста на случай на уволнение на член на екипажа на плавателен съд вж. Решение от 15 декември 2011 г. по дело Voogsgeerd (C-384/10, Сборник, стр. I-13275).

31 — Включени в част VII от Конвенцията от Монтего Бей, озаглавена „Открито море“, членове 91 и 94 предвиждат съответно по-специално че от една страна, плавателните съдове притежават националността на държавата, под чийто флаг имат право да плават, като между държавата и кораба трябва да съществува реална връзка, и от друга страна, че всяка държава осъществява ефективно своята юрисдикция и упражнява контрол върху плавателните съдове под неин флаг в административната, техническата и социалната сфера, и по-специално съгласно вътрешното си право върху капитана, офицерите и екипажа, що се отнася до административните, техническите и социалните въпроси, засягащи плавателния съд.

32 — Вж. Решение от 24 ноември 1992 г. по дело Poulsen и Diva Navigation (C-286/90, Recueil, стр. I-6019, точки 18 и 22).

33 — В този смисъл вж. по аналогия Решение от 9 март 2006 г. по дело Комисия/Испания (C-323/03, Recueil, стр. I-2161, точка 26) относно отказа на Съда да приравни понятията, използвани в Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 година относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) (ОВ L 364, стр. 7; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 83), с тези в Конвенцията от Монтего Бей, което би довело до ограничаване на приложното поле на този регламент.

34 — Вж. предпоследното съображение от Регламент № 4055/86. За аналогични разсъждения вж. Решение по дело Комисия/Испания, посочено по-горе (точка 24).

42. Този въпрос води началото си от несъгласието между страните по главното производство относно самоличността и мястото на установяване на структурата, натоварена с администрирането и експлоатирането на Sava Star, като ST и SEKO твърдят, че тези дейности са били прехвърлени на дружество, установено в Панама, докато Fonnsnip поддържа, че през релевантния период именно то изцяло е осъществявало търговската експлоатация на Sava Star от Норвегия.

43. Естествено, в рамките на сътрудничеството, установено с член 267 ДФЕС, не е задача на Съда да се произнесе по този фактически спор, който следва да бъде решен от запитващата юрисдикция, макар че от формулировката на преюдициалния въпрос изглежда, че тази юрисдикция изхожда от схващането, че през периода на настъпване на фактите по главното производство Fonnsnip е осъществявало „дейност по предоставяне на транспортни услуги“ и че някои доказателства, предоставени от дружеството по искане на Съда, както и по време на съдебното заседание, подкрепят това впечатление.

44. Ако обаче оставим настрана този спор от фактическо естество и с цел да дадем полезен отговор на запитващата юрисдикция се посветим на тълкуването на член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86, то на първо място е важно да припомним, че тази разпоредба дефинира лицата, ползващи се от право на свободно предоставяне на услуги в областта на морския транспорт между държавите членки и между държавите членки и третите страни, по същество по същия начин като член 49 ЕО³⁵, а именно както физическите, така и юридическите лица, установени на територията на държава — членка на Съюза (на ЕИП), предоставящи или ползващи се, срещу възнаграждение, от трансгранични услуги в рамките на ЕИП³⁶.

45. Въз основа на тази обща предпоставка Съдът вече е приел, че в персоналният обхват на член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86 попадат нидерландско дружество — корабособственик на презокеански кораби³⁷, морски представител със седалище в държава членка, експлоатиращ плавателен съд, който не е негова собственост, и осигуряващ редовни превозвачески услуги между пристанищата на две държави членки³⁸, гръцки корабособственици, отдали изцяло под наем корабите си на туристически агенти за осъществяване на еднокорпусни екскурзии между държава членка и трета страна³⁹, както и капитанът, с италианско гражданство, на плавателен съд, осъществяващ морски транспорт между две пристанища на държави членки⁴⁰.

35 — Вж. Решение от 14 юли 1994 г. по дело Peralta (C-379/92, Recueil, стр. I-3453, точка 39), Решение от 5 октомври 1994 г. по дело Комисия/Франция (C-381/93, Recueil, стр. I-5145, точка 10), както и Решение от 13 юни 2002 г. по дело Sea-Land Service и Nedlloyd Lijnen (C-430/99 и C-431/99, Recueil, стр. I-5235, точка 30).

36 — Вж. относно член 36 от Споразумението за ЕИП (свободно предоставяне на услуги) Решение на Съда на ЕАСТ по дело Granville Establishment (E-13/11, EFTA Court Report 2012, стр. 403, точки 38 и 39).

37 — Вж. Решение по дело Sea-Land Service и Nedlloyd Lijnen, посочено по-горе (точки 16, 26—29). Следва да се отбележи, че Съдът е предоставил на националната юрисдикция възможността да провери дали обстоятелствата в основата на спора по делото попадат в персоналният обхват на Регламент № 4055/86 най-вероятно с оглед на посоченото в точки 63—76 от заключението по това дело на генералния адвокат Alber, тъй като другото дружество, осъществяващо морски транспорт и участващо по главното производство (Sea-Land Service), е било установено в Съединените щати и запитващата юрисдикция не е предоставила достатъчно сведения относно изпълнението на условията, предвидени в член 1, параграф 2 от посочения регламент.

38 — Вж. Решение по дело Corsica Ferries, посочено по-горе (точки 8 и 30), както и точка 2 от заключението на генералния адвокат Van Gerven по това дело. Вж. също Решение по дело Corsica Ferries France, посочено по-горе (точка 3). Както вече бе посочено, плавателните съдове са плавали под флага на Панама.

39 — Вж. Решение от 14 ноември 2002 г. по дело Geha Nafiliaki и др. (C-435/00, Recueil, стр. I-10615, точки 5 и 6), както и точки 5 и 6 от заключението на генералния адвокат Alber по това дело.

40 — Решение по дело Peralta, посочено по-горе (точка 42). Собственикът на плавателния съд е с италианско гражданство и корабът плава под италиански флаг.

46. Тази съдебна практика свидетелства за гъвкаво тълкуване на персоналния обхват на член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86, което несъмнено е в синхрон с желанието да се гарантира, че по-голям брой икономически дейности, за които не е приложимо свободното движение на стоки, капитали или хора, все пак няма да останат извън приложното поле на Договора за ЕО (или на Споразумението за ЕИП)⁴¹.

47. Въпреки това тя не отговаря изрично на въпроса дали формалният собственик на плавателен съд би могъл да бъде смятан за доставчик на услуги в областта на морския транспорт.

48. Според мен от практиката на Съда относно други видове транспорт могат да се извлекат някои полезни насоки, водещи към отрицателен отговор на този въпрос.

49. Всъщност от тази съдебна практика, и по-специално от решенията по дело Cura Anlagen⁴², дело Jobra⁴³ и дело Waupoint Aviation⁴⁴, следва, че докато собственикът на превозно средство с лекота се квалифицира като доставчик на услуги по член 49 ЕО, когато отдава превозното средство под наем (в крайна сметка в този случай става въпрос за предоставяне на услуги по отдаване под наем), то за сметка на това Съдът никога не е стигал дотам, че да го смята за доставчик на *транспортни услуги*.

50. Следователно, за да бъде квалифициран като такъв, трябва самият собственик да осъществява транспортни дейности, в случая дейности в областта на морския транспорт чрез използване на неговите плавателни съдове.

51. Тази квалификация е в съответствие с дефиницията на понятието „собственици на кораби от Общността“, дадена в член 2, параграф 2, буква а) от Регламент № 3577/92, съгласно която такива са „гражданите на държава членка [...], *упражняващи дейности по морски превоз*“⁴⁵.

52. Струва ми се също така, че тя е в синхрон и с дефиницията на термина „корабособственик“, дадена например в клауза 2 от приложението към Директива 1999/63/ЕО на Съвета от 21 юни 1999 година относно Споразумението за организацията на работното време на морските лица, сключено между Асоциацията на корабособственици от Европейската общност (ECSA) и

41 — Вж. в този смисъл Решение от 23 април 2009 г. по дело Falco Privatstiftung и Rabitsch (C-533/07, Сборник, стр. I-3327, точка 35).

42 — Решение от 21 март 2002 г. (C-451/99, Recueil, стр. I-3193, точка 18). Това дело се отнася до задължението за регистрация в държавата на използване на превозни средства, взети на лизинг от дружество, установено в друга държава членка.

43 — Решение от 4 декември 2008 г. (C-330/07, Сборник, стр. I-9099, точка 22). Предмет на това дело е отказът на властите на държава членка да предоставят инвестиционна премия на дружество, дало на лизинг тежкотоварни автомобили, използвани основно на територията на други държави членки.

44 — Решение от 13 октомври 2011 г. (C-9/11, Сборник, стр. I-9697, точки 17 и 20). По същество делото се отнася до забрана за отстъпване на правото на ползване на въздухоплавателно средство на дружество, което не е установено в държавата членка, предоставила данъчно предимство за финансиране на закупуването му.

45 — Курсивът е мой.

Федерацията на синдикатите на транспортните работници в Европейския съюз (FST)⁴⁶, съгласно която посоченият термин означава „собственикът на кораб или друга организация или лице като арматор или беърбоут-чартър, на когото корабособственикът е поверил отговорността за дейността на кораба и който, поемайки тази отговорност, е приел да изпълнява всички произтичащи от това задачи и задължения“. Всъщност от това определение несъмнено следва, че собствеността на плавателен съд не съвпада с отговорността за неговата експлоатация.

53. Затова според мен само собственикът на плавателен съд, който поема и отговорността за неговата експлоатация, би могъл да се счита за предоставящ услуги в областта на морския транспорт. За сметка на това, ако той повери тази отговорност на други лица, услугите ще се предоставят именно от тях.

54. Деликатен е обаче въпросът дали собственикът на плавателен съд може да бъде квалифициран като доставчик на услуги в областта на морския транспорт, ако поема само част от дейностите по експлоатация на плавателния съд, като отговорът несъмнено зависи от всички фактически обстоятелства по конкретното дело.

55. Въпреки това ми се струва, че някои общи разсъждения по темата могат да бъдат направени, като, разбира се, те остават твърде схематични предвид сложността на организацията на международния морски транспорт.

56. Така, когато собственикът на плавателен съд го отдава под наем за определен срок (тайм-чартър) или за конкретно пътуване (рейсов чартър), възможно е да се предположи, че той по принцип ще запази отговорността за екипажа. Въпреки че наемателят е този, който извършва транспорт за клиентите си, той използва екипажа, нает и предоставен от собственика. В такъв случай, ако собственикът на плавателния съд остава пряко отговорен за екипажа, то ми се струва възможно както наемателят, така и собственикът да бъдат считани за предоставящи услуги в областта на морския транспорт. Следователно е възможно да се приеме, че и двете лица попадат в персоналия обхват на Регламент № 4055/86⁴⁷.

57. За сметка на това, при беърбоут-чартър, тоест при отдаване под наем на плавателен съд без екипажа, аз съм склонен да изключа собственика на плавателния съд от кръга на лицата, физически или юридически, които биха могли да имат качеството на доставчици на услуги в областта на морския транспорт, тъй като неговото положение в крайна сметка не се различава от това на собствениците на други видове отдадени под наем превозни средства, които досега никога не са били приемани от Съда за попадащи в кръга на лицата, предоставящи транспортни услуги.

46 — ОВ L 167, стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 5, стр. 124. Тази директива е била приложима към момента на настъпване на фактите по главното производство, включително в ЕИП, по силата на Решение № 66/2000 на Съвместния комитет на ЕИП от 2 август 2000 г. за изменение на приложение XI (Телекомуникационни услуги) към Споразумението за ЕИП (ОВ L 250, стр. 48). Изискванията на Директивата са разширени с Директива 1999/95/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 година относно изпълнението на разпоредбите по отношение на работното време на моряците на борда на кораби, които посещават пристанища на Общността (ОВ L 14, 2000 г., стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 5, стр. 166), до всички плавателни съдове, посещаващи Съюза (тази директива също е включена в Споразумението за ЕИП с Решение № 94/2000 на Съвместния комитет на ЕИП от 27 октомври 2000 г. за изменение на приложение XIII (Транспорт) към Споразумението за ЕИП (ОВ L 7, 2001 г., стр. 19; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 59, стр. 3). Въпреки това съгласно член 11 от Директива 1999/95 наложените изисквания са приложими за плавателни съдове, плаващи под флага на трети страни, от 10 януари 2003 г., тоест от деня на влизане в сила на Протокола от 1996 г. към Конвенция № 147 на Международната организация на труда (МОТ) относно търговското корабоплаване (минимални норми), или няколко седмици преди колективното действие, започнато от SEKO. Следва да се отбележи също, че що се отнася до инструментите, приети след настъпване на фактите по главното производство, аналогична дефиниция се намира в член 2, буква й) от Морската трудова конвенция от 2006 г., приета в рамките на МОТ и влязла в сила на 20 август 2013 г. Тази дефиниция е възприета от приложението към Директива 2009/13/ЕО на Съвета от 16 февруари 2009 година за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF), относно Морската трудова конвенция от 2006 г. и за изменение на Директива 1999/63/ЕО (ОВ L 124, стр. 30).

47 — По всичко личи, че такъв е случаят, по който е постановено Решение по дело *Geha Naftiliaki* и др., посочено по-горе.

58. Въпреки това запитващата юрисдикция следва с оглед на всички представени пред нея доказателства да провери дали в периода на настъпване на фактите по главното производство Fonnschip е осъществявало експлоатацията на Sava Star по начин, който да съставлява предоставяне на услуги в областта на морския транспорт по смисъла на член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86.

59. Ако случаят е такъв, остава да се провери дали Регламент № 4055/86 все пак би могъл да бъде неприложим поради обстоятелството, изтъкнато от ST и SEKO, както и от шведското правителство, че правилата на ЕИП не целят да осигурят защита на дружества в областта на морския транспорт, които са решили да избегнат прилагането на правото на държава — членка на ЕИП, и на международно признатите разумни условия във връзка с полагането на труд и възнагражденията, като регистрират плавателните си съдове в предоставящи удобен флаг трети страни, каквато е Панама по времето на настъпване на фактите по главното производство.

2. По въпроса за евентуална злоупотреба с право

60. В една оригинална конфигурация, към която ще се върна по-нататък, доводът на тези заинтересовани страни безспорно препраща към забраната, установена чрез съдебната практика, за икономическите оператори да се позовават с цел злоупотреба на разпоредбите на правото на Съюза или за да избегнат прилагането по отношение на тях на националното им законодателство, или за да се възползват от тези разпоредби по начин, който противоречи на техните цели⁴⁸.

61. С оглед на обхвата на преюдициалното запитване разглеждането на въпроса за евентуална „злоупотреба с право“ обаче се сблъсква с някои процесуални трудности, тъй като, както посочва Надзорният орган на ЕАСТ по време на съдебното заседание, това ще наложи разглеждането именно на въпроса, който в крайна сметка запитващата юрисдикция е отказала да отправи до Съда.

62. Въпреки че Надзорният орган на ЕАСТ не доразвива позицията си, то тя може да се разбере, струва ми се, ако понятието за злоупотреба с право се възприеме като правило или принцип⁴⁹, позволяващ да се ограничи упражняването на дадено (субективно) право, предоставено от разпоредбите на правото на Съюза (на ЕИП), а не като правило, което би могло да очертае приложното поле на тези разпоредби.

63. В случая квалифицирането на понятието за злоупотреба с право като правило, ограничаващо упражняването на право, предоставено от правото на Съюза (на ЕИП), води всъщност до признаване на приложимостта на Регламент № 4055/86 и до изместване на анализа към въпроса за отношенията между предоставеното от този акт право на Fonnschip и колективните действия на ST и SEKO — въпрос, който запитващата юрисдикция е отказала да отправи до Съда.

64. Обратно, ако признаем, че понятието за злоупотреба с право е правило, позволяващо да се очертае приложното поле на правото на Съюза (на ЕИП), то това би позволило в настоящото дело проверката за наличие на евентуална злоупотреба да се свърже с отправения до Съда преюдициален въпрос, който се отнася до персоналния обхват на Регламент № 4055/86.

65. В практиката си Съдът изглежда не е избрал по категоричен начин едната или другата квалификация на злоупотребата с право.

48 — Вж. в този смисъл точка 63 от заключението на генералния адвокат Poiares Maduro по дело Halifax и др., по което е постановено Решение от 21 февруари 2006 г. (C-255/02, Recueil, стр. I-1609).

49 — Следва да се напомни, че в Решение от 5 юли 2007 г. по дело Kofoed (C-321/05, Сборник, стр. I-5795, точка 38) Съдът постановява, че забраната за злоупотреба с право е основен принцип на правото на Съюза.

66. Така Съдът е приел, че „съгласно постоянната съдебна практика *приложното поле* на регламентите на Съюза *не може да бъде разширено до такава степен, че да обхване и злоупотребите на икономическите оператори*“⁵⁰, позволявайки по този начин следователно понятието за злоупотреба с право да се разбира като правило за очертаване на приложното поле на разпоредбите на правото на Съюза⁵¹, въпреки че все пак е констатирал, „че евентуалната злоупотреба с правата, предоставени от правна[та] уредба [на Съюза] по силата на разпоредбите за свободно движение на работниците, *предполага, че заинтересованото лице попада в полето на приложение ratione personae на Договора*, ако изпълнява изискванията за квалифицирането като „работник“⁵², и освен това е разгледал борбата срещу злоупотребите като мотив от общ интерес, който би могъл да оправдае някои ограничения на свободите на движение⁵³, което също предполага, че разглежданите случаи попадат в приложното поле на тези свободи.

67. От своя страна, аз съм склонен да предпочета по-скоро последното разбиране на Съда, а не да възприема понятието за злоупотреба с право като принцип за очертаване на приложното поле на разпоредбите на правото на Съюза (на ЕИП).

68. Това мое убеждение се дължи на ред причини.

69. Най-напред — едно просто съображение, което е свързано със семантиката на думите и което може да се резюмира по следния начин: с дадено право може да се злоупотреби само ако то е предварително признато. Като многократно се позовава на необходимостта да се избегне „злоупотреба с право“, „представляващо злоупотреба поведение“ или „представляващи злоупотреба практики“ на физическите лица или на икономическите оператори, Съдът според мен цели да придаде на тези различни изрази функция за ограничаване на субективните права, които са предоставени на тези лица от разпоредбите на правото на Съюза, и по-специално на свободите на движение, които то гарантира. Тъй като такива права са предоставени и от Споразумението за ЕИП⁵⁴, не съществуват пречки по този въпрос да се възприеме именно това виждане за понятието за злоупотреба с право.

50 — Решение от 12 септември 2013 г. по дело Слънчева сила (C-434/12, точка 27 и цитираната съдебна практика) (курсивът е мой). Вж. също аналогична формулировка в Решение по дело Halifax и др., посочено по-горе (точка 69), както и в Решение от 6 април 2006 г. по дело Agip Petrol (C-456/04, Recueil, стр. I-3395, точка 20 и цитираната съдебна практика).

51 — Опирайки се редица предишни решения на Съда, сред които по-специално Решение от 21 юни 1988 г. по дело Lair (39/86, Recueil, стр. 3161, точка 43), както и Решение от 23 септември 2003 г. по дело Akrich (C-109/01, Recueil, стр. I-9607, точка 57 и точка 2 от диспозитива), тази квалификация на понятието за злоупотреба (с право) е защитавана и от генералния адвокат Poiares Maduro в точка 69 от неговото заключение по дело Halifax и др., посочено по-горе.

52 — Решение от 6 ноември 2003 г. по дело Ninni-Orasche (C-413/01, Recueil, стр. I-13187, точка 31) (курсивът е мой). В този смисъл вж. също Решение от 9 март 1999 г. по дело Centros (C-212/97, Recueil, стр. I-1459, точка 18) и Решение от 21 февруари 2013 г. по дело A (C-123/11, точка 27), в които се посочва, че: „[в]ъпросът за *прилагането*“ на членовете на Договора, които уреждат свободата на установяване, е „различен от въпроса дали дадена държава членка може да предприема мерки, с които да попречи на опитите на някои свои граждани, като използват предоставените от Договора възможности, да заобикалят с цел злоупотреба прилагането на тяхното национално законодателство“ (курсивът е мой).

53 — Вж. относно свободата на установяване Решение от 12 септември 2006 г. по дело Cadbury Schweppes и Cadbury Schweppes Overseas (C-196/04, Recueil, стр. I-7995, точка 55), Решение от 13 март 2007 г. по дело Test Claimants in the Thin Cap Group Litigation (C-524/04, Сборник, стр. I-2107, точки 74 и 80), Решение от 17 януари 2008 г. по дело Lammers & Van Cleeff (C-105/07, Сборник, стр. I-173, точка 29), както и Решение на Съда на ЕАСТ по дело Arcade Drilling (E-15/11, EFTA Court Report 2012, стр. 676, точка 88). Вж. относно предоставянето на услуги Решение по дело Jobra, посочено по-горе (точка 35), и Решение от 5 юли 2012 г. по дело SIAT (C-318/10, точка 50).

54 — Това се потвърждава от констатацията, че „една от основните цели на Споразумението за ЕИП е да се осъществи по възможно най-пълнен начин свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали в цялото Европейско икономическо пространство, така че изграденят на територията на Съюза вътрешен пазар да обхване и държавите от ЕАСТ“ (вж. Решение от 23 септември 2003 г. по дело Ospelt и Schlössle Weissenberg (C-452/01, Recueil, стр. I-9743, точка 29) и Решение от 26 септември 2013 г. по дело Обединено кралство/Съвет (C-431/11, точка 50), както и от констатацията, че разпоредбите на членовете от Споразумението за ЕИП относно свободите на движение имат същия правен обхват като идентичните по същество разпоредби на членовете на Договора за ЕО, гарантиращи тези свободи. Вж. Например, по отношение на член 36 от Споразумението за ЕИП (свободно предоставяне на услуги), Решение от 6 октомври 2009 г. по дело Комисия/Испания (C-153/08, Сборник, стр. I-9735, точка 48). Вж. също, относно характера sui generis на Споразумението за ЕИП и на правата, които са предоставени на физическите лица и на икономическите оператори, Решение на Съда на ЕАСТ по дело Eva María Sveinbjörnsdóttir (E-9/97, EFTA Court Report 1998, стр. 95, точки 58 и 59), както и по-специално по тази тема Baudenbacher, C. L'individu, principal protagoniste de l'accord EEE. — in: Le droit à la mesure de l'homme: Mélanges en l'honneur de Philippe Léger. Pedone, Paris 2006, p. 335.

70. По-нататък, виждането, че забраната за злоупотреба с право е принцип, очертаващ приложното поле на разпоредбите на правото на Съюза, според мен ще ѝ придаде по отношение на основните свободи на движение статут, аналогичен с този на правило на здравия разум („rule of reason“), а това ми се струва погрешно и не много уместно. Всъщност едно такова виждане би наложило да се проверява винаги дали даденият случай не е свързан със злоупотреба с право, преди да се прецени дали същият попада в приложното поле на правото на Съюза. Такава връзка между злоупотребата и правото, при която проверката за злоупотреба е привилегирована спрямо проверката относно правото, според мен в значителна степен би накърнила полезното действие на свободите на движение, гарантирани от Договора за ЕО и от Споразумението за ЕИП.

71. Освен това фактът, че Съдът квалифицира забраната за злоупотреба с право като общ принцип на правото на Съюза⁵⁵ — статут, който евентуално би могъл да бъде признат и по отношение на Споразумението за ЕИП⁵⁶ — чието нарушаване би могло да доведе до ограничаване или до отказ от възможността на лицата да се ползват от разпоредбите на правото на Съюза, на които се позовават, подкрепя идеята, че функцията на това понятие надхвърля тази на правило за тълкуване на нормите на правото на Съюза⁵⁷.

72. Накрая, видно от Решението по дело Halifax и др., посочено по-горе, постановено в областта на данъка за добавена стойност (ДДС), съдебната практика показва, че при всички положения дейностите, свързани със злоупотреба, не стоят извън приложното поле на разпоредбите на правото на Съюза, което, напротив, би било резултатът от констатацията на злоупотреба с право, ако понятието за злоупотреба с право имаше за функция да очертае приложното поле на правото на Съюза. Всъщност, както следва от това решение, обстоятелството, че дейности, съставляващи злоупотреба с право, трябва да бъдат предефинирани с цел да се възстанови положението, което би било налице, ако тези дейности не бяха осъществени, показва, че понятието за злоупотреба с право действа като принцип, ограничаващ субективните права на лицата, предоставени от правото на Съюза. От една страна, този подход позволява съответното лице да упражнява по адекватен начин своите права⁵⁸, а от друга страна, подходът действа като проверка за пропорционалност спрямо представляващото злоупотреба поведение и спрямо мерките за предотвратяването му.

73. Предвид начина, по който запитващата юрисдикция е определила преюдициалния въпрос, в настоящото дело процесуалната последица от възприемането на функцията на понятието за злоупотреба с право като правило, ограничаващо упражняването на субективните права, предоставени на лицата от правото на Съюза, би могла да се състои просто в неизвършване на проверка за евентуална злоупотреба с право, тъй като при тази проверка би съществувал риск да се засегне въпросът, който запитващата юрисдикция умишлено не е поставила, относно упражняването на правото на свободно предоставяне на услуги в областта на морския транспорт по силата на Регламент № 4055/86 и относно правомерните ограничения при упражняването на това право. Склонен съм да предпочета това виждане.

55 — Вж. Решение по дело Kofoed, посочено по-горе (точка 38). Забраната за злоупотреба с право вече е закрепена и в член 54 от Хартата на основните права на Европейския съюз, която обаче е нямала задължителна сила към момента на настъпване на фактите по главното производство.

56 — Характерът на Споразумението за ЕИП не е пречка за това общите принципи на законодателството на ЕИП („general principles of EEA law“) да могат чрез тълкуване да бъдат изведени от неговите цели (като например принципът за хомогенно тълкуване на идентичните по същество разпоредби с тези на Договора за ЕО) и от неговите разпоредби. Вж. относно принципа на ефективната съдебна защита Решение на Съда на ЕАСТ по дело Posten Norge (E-15/10, EFTA Court Report 2012, стр. 246, точка 86), в което Съдът на ЕАСТ се позовава както на член 6 от Европейската конвенция за защита на правата на човека и основните свободи, подписана в Рим на 4 ноември 1950 г., така и на член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз. Вж. също, относно зачитането на правната сигурност, Решение на Съда на ЕАСТ по дело EFTA Surveillance Authority/Norway (E-9/11, EFTA Court Report 2012, стр. 442, точка 99) и относно принципа на защита на оправданите правни очаквания — Решение на Съда на ЕАСТ по дело DB Schenker/EFTA Surveillance Authority (E-7/12, EFTA Court Report 2013, точка 117).

57 — В този смисъл вж. също по-специално *Ionescu*, R. N. L'abus de droit de l'Union européenne. Bruylant, Bruxelles 2012, p. 428.

58 — Вж. Решение по дело Halifax и др., посочено по-горе (точки 94—97).

74. В случай че това виждане не бъде възприето от Съда, по-конкретно поради мотива, че понятието за злоупотреба с право има за функция да очертае приложното поле на правото на Съюза, бих желал да представя на вниманието на Съда следните бележки с цел възможно най-много да го облекчи при постановяването на решението му.

75. Най-напред, държа да припомня, че Съдът многократно е приемал, че всяка държава членка има правото да предприема мерки, с които да попречи на опитите на някои свои граждани, като злоупотребяват с предоставените от Договора възможности, да заобикалят прилагането на тяхното национално право, и че е недопустимо позоваването на правото на Съюза с цел злоупотреба или измама⁵⁹.

76. Признаването на законния интерес на държавите членки да се борят срещу измамното заобикаляне на националното им законодателство очевидно не съответства на случая по спора в главното производство.

77. Всъщност от преписката и от становищата на страните по главното производство ясно личи, че действията на шведските синдикални организации, предприети срещу Fonnsnip, ако приемем, че те бъдат приравнени с действия на властите на държава членка⁶⁰, не преследват целта да попречат на това дружество, възползвайки се от разпоредбите на Регламент № 4055/86, приложими по принцип спрямо плавателни съдове, плаващи под флага на трета страна, да избегне прилагането спрямо трудовите договори на членовете на екипажа на Sava Star на шведското право или поне на повелителните норми на това право⁶¹.

78. Съгласно писмените становища на ST и SEKO тези действия са били осъществени с цел да се избегне Fonnsnip да се освободи от норвежкото трудово право или „от международно признатите разумни условия във връзка с полагането на труд и възнагражденията“.

79. Следователно, за да се приеме, че в главното производство действа хипотезата за „заобикаляне чрез злоупотреба от страна на някои граждани на тяхното национално право“ по смисъла на съдебната практика, ще трябва не само колективните действия да бъдат приравнени с действия на държава членка, но и да се признае, че държава от ЕИП може законно да се бори срещу заобикалянето от страна на икономическите оператори, установени в друга държава от ЕИП, на законодателството в областта на трудово право на тази друга държава, и дори

59 — Вж. по-специално Решение по дело Centros, посочено по-горе (точка 24), Решение по дело Cadbury Schweppes и Cadbury Schweppes Overseas, посочено по-горе (точка 35), както и Решение от 23 октомври 2008 г. по дело Комисия/Испания (C-286/06, Сборник, стр. I-8025, точка 69).

60 — Хипотеза, която обаче аз отхвърлям в точки 136 и 137 от моето заключение, представено по дело Laval un Partneri, посочено по-горе.

61 — Теоретично това би могло да се допусне, ако от една страна, синдикалните организации, предвид например връзките, местата на заставане на котва и междинните пристанища на Sava Star, бяха сметнали, че членовете на екипажа обичайно са осъществявали своята работа в Швеция, и от друга страна, ако изборът на приложимо право, направен от страните, е имал за резултат лишаването на тези работници или служители от защитата, която биха им осигурили разпоредбите на законодателството на държавата, в която обичайно са осъществявали своята работа по смисъла на член 6, параграф 2 буква а) от Римската конвенция. Всъщност от Решение по дело Voogsgeerd, посочено по-горе, следва, че Съдът предпочита критерия за привързване, предвиден в член 6, параграф 2, буква а) от Римската конвенция, пред правото на държавата на флага на плавателния съд, ако резултатът от прилагането на това право е лишаване на работника или служителя от защитата, която би получил при прилагане на повелителните норми на закона, който би бил приложим спрямо него, ако страните не бяха направили избор на приложимо право.

според ST и SEKO на „международно признатите разумни условия относно възнагражденията“, без тези условия да бъдат уточнени и без да съществува сближаване на равнището на ЕИП на националните законодателства по отношение на минималното трудово възнаграждение, и по-специално на това на морските лица⁶².

80. При всички положения, дори и Съдът да е готов да предприеме тази стъпка, от съдебната практика следва още, че националните юрисдикции могат във всеки отделен случай и въз основа на обективни доказателства да вземат предвид поведението с цел злоупотреба на съответните лица, за да им откажат правото да се ползват от посочените разпоредби на правото на Съюза, но при преценката на подобно поведение тези юрисдикции трябва да вземат предвид и целите, които се преследват с разглежданите *разпоредби* на правото на Съюза⁶³.

81. Освен това, отново според Съда, за да се докаже, че е налице злоупотреба, от една страна, е необходима съвкупност от обективни обстоятелства, от които да следва, че въпреки формалното спазване на предвидените в правната уредба на Съюза условия целта, преследвана с *тази правна уредба*, не е постигната, и от друга страна, е необходим субективен елемент, изразяващ се в намерението да се получи предимство от правната уредба на Съюза, като изкуствено се създават условията, необходими за неговото получаване⁶⁴.

82. Ако съгласно съдебната практика, посочена в точка 80 от настоящото заключение, се ограничим до изследване на целта, преследвана с разглежданата разпоредба, а именно член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86, то както вече бе посочено, тази цел е да се предостави на гражданите на държавите от ЕИП правото на свободно предоставяне на услуги в областта на морския транспорт между държавите от ЕИП и между тях и трети страни, като мястото на регистрация на използваните плавателни съдове и флагът, под който те плават, нямат значение.

83. Следователно за лице, установено в държава — членка на ЕИП, експлоатирането за тази цел на плавателен съд, плаващ под флага на трета страна, само по себе си не може да представлява злоупотреба със свободното предоставяне на услуги, предвидено в член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86.

62 — Както вече бе посочено (вж. бележка под линия 46 от настоящото заключение), към момента на настъпване на фактите по главното производство е била приложима Директива 1999/63, целяща изпълнението на Споразумението между европейските социални партньори относно организацията на работното време на морските лица, като обхватът ѝ е разширен от Директива 1999/95 до всички плавателни съдове, посещаващи пристанищата на Съюза, независимо от флага, под който плават, считано от 10 януари 2003 г. Съгласно член 1, параграф 2 от Директива 1999/95 държавите членки следва да предприемат подходящи мерки, за да гарантират, че плавателните съдове, които не плават под техен флаг, спазват клаузи от 1 до 12 от Споразумението, приложено към Директива 1999/63, като по същество това са клаузите, отнасящи се до работното време и до почивките на борда на плавателните съдове, но не и клаузата относно защитата на безопасността и здравето на морските лица (клауза 15), нито тази относно продължителността на платения годишен отпуск (клауза 16), които клаузи съдържат изисквания, отиващи отвъд предвидените в Конвенция № 180 на МОТ относно работното време на моряците и окомплектоване на корабите с екипажи, приета на 22 октомври 1996 г. и влязла в сила на 8 август 2002 г.

63 — Вж. по-специално Решение по дело Centros, посочено по-горе (точка 25), Решение по дело Agip Petroli, посочено по-горе (точка 21), и Решение от 21 юли 2011 г. по дело Oguz (C-186/10, Сборник, стр. I-6957, точка 25).

64 — Вж. по-специално Решение от 16 октомври 2012 г. по дело Унгария/Словакия (C-364/10, точка 58) и Решение от 12 март 2014 г. по дело O. и V. (C-456/12, точка 58). От тези решения, както и от Решение от 14 декември 2000 г. по дело Emsland-Stärke (C-110/99, Recueil, стр. I-11569, точки 52 и 53), следва, че тези условия са релевантни и когато актовете на вторичното право на Съюза не се позовават на тях.

84. Освен това не представлява злоупотреба и използването от такова лице на плавателен съд, плаващ под удобен флаг на трета страна, тоест, въпреки че не съществува официално определение, на такъв плавателен съд, който няма реална връзка („genuine link“) по смисъла на член 91, параграф 1 от Конвенцията от Монтего Бей⁶⁵ с държавата, под чийто флаг плава, като е регистриран в тази държава от или от името на чуждестранен собственик по съображения за целесъобразност основно с цел да се извлече предимство от гаранциите за поверителност, от данъчното облагане на доходите и от прилагането на местните норми в областта на социалното право и на безопасността, включително екологичната безопасност⁶⁶.

85. Всъщност, въпреки че е безспорно установено, че поне до момента на настъпване на фактите по главното производство Панама е една от основните държави в световен мащаб, които предоставят възможност за регистрация под удобен флаг⁶⁷, в посочените по-горе решения по дело *Corsica Ferries* и дело *Corsica Ferries France Съдът*, без да изрази каквито и да било резерви, признава приложимостта на член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86 спрямо транспортни дружества, използващи плавателни съдове, плаващи под флага на тази трета страна.

86. Въпреки горното в светлината на съдебната практика, посочена в точка 81 от настоящото заключение, установяването на злоупотреба изисква да се вземе предвид и целта, преследвана не само от разглежданите разпоредби, но и по-общо от съответната *правна уредба*, която в случая е самият Регламент № 4055/86.

65 — Изискването за наличие на реална връзка между плавателен съд и държавата, под чийто флаг плава, закрепено в членове 91 и 94 от Конвенцията от Монтего Бей, е свързано с осигуряване на по-ефективно изпълнение от страна на държавите на флага на техните задължения, по-специално на тези, свързани с ефективното осъществяване на юрисдикцията им и ефективното упражняване на контрол в административната, техническата и социалната сфера. Вж. Решение на Международния трибунал по морско право от 1 юли 1999 г. по дело Сейнт Винсът и Гренадини/Гвинея (дело относно кораба *Saiga* (№ 2), *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, 1999 г., том 3, точки 81—83), както и Решение на Съда от 14 октомври 2004 г. по дело Комисия/Нидерландия (C-299/02, *Recueil*, стр. I-9761, точка 23), което препраща към точки 51—59 от заключението на генералния адвокат Léger, представено по това дело. От тези решения следва, че липсата на подобна връзка между плавателен съд и държавата на флага не дава право на другите държави да оспорват действителността на регистрацията на този плавателен съд (вж. също така по тази тема и относно мерките, които са разрешени: *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*, 2013, No. 2, p. 283). Няма съмнение, че Сейнт Винсът и Гренадини от делото относно кораба *Saiga*, отнесено до Международния трибунал по морско право, е държава, предоставяща възможността за регистрация под удобен флаг. Вж. например *Mandaraka-Sheppard*, A. *Modern Maritime Law and Risk Management*. 2. ed., Routledge-Cavendish, London New York 2007, p. 279.

66 — Първата официална употреба на израза „удобен флаг“ е в преамбула на Конвенция № 147 на МОТ относно търговското корабоплаване (минимални норми), приета на 29 октомври 1976 година и влязла в сила на 28 ноември 1981 година, без обаче тази конвенция да съдържа определение за това понятие. Вж. по-специално, относно дефиницията и характеристиките на удобните флагове, *Unterm*, <http://unterm.un.org/DGAACS/unterm.nsf>, *Mandaraka-Sheppard*, A., *op.cit.* 278—279, *Masutti*, A. *Genuine link e bandiere ombra*. — in: Antonini, A. *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. I, Giuffrè, Milano 2007, 430—431, както и *Slim*, H. *Les pavillons de complaisance*. — in: *Le Pavillon, Actes du colloque tenu les 2 et 3 mars 2007 à l'Institut océanographique de Paris*. Pedone, Paris 2007, p. 93.

67 — Съгласно изследването на *Slim*, H. (*op.cit.*, p. 89) през първото десетилетие на XXI век Панама и Либерия имат най-голяма част от удобните флагове в световния флот. Освен това според доклада на френския сенатор Marini през 1998 г. близо 30 % от морските лица са плавали под удобен флаг, като най-значителна е частта на флага на Панама със 104 000 морски лица. Вж. *Rapport sur les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France*. No. 345, Paris 1998, p. 29. През периода 2001—2003 г. Панама фигурира също и в черния списък на държавите, под чийто флаг плават „неотговарящи на стандартите“ плавателни съдове, който списък се съставя съгласно Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (ParisMoU) (вж. *Paris MoU. 2003 Annual Report on Port State Control*. Paris, p. 25), приет през 1982 г., чиято организационна структура (комитет) в момента включва 27 национални морски администрации и Комисията. Придобитият опит в рамките на Парижкия меморандум за разбирателство в областта на инспекциите на плавателните съдове продължава да бъде отправна точка за инспекциите, които се правят на корабите, посещаващи Съюза. Вж., на първо място, препратките към меморандума и към критериите и процедурите за инспекция, разработени под негова егида, в Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 година относно прилагането по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във водите под юрисдикцията на държавите членки, на международните стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяване и за условията на живот и работа на борда на корабите (Държавен пристанищен контрол) (ОВ L 157, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 3, стр. 160), и на последно място, препратките, направени от Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, стр. 57), изменена с Директива 2013/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. (ОВ L 218, стр. 1).

87. В тази връзка следва да се отбележи, че шесто и седмо съображение от Регламента наблягат на обстоятелството, че по отношение на корабните дружества, чиято дейност е свързана с насипни товари или със „трампово плаване“, Съюзът цели да поддържа в тази област на дейност „режим на лоялна конкуренция“ и че по-специално тези дружества не следва да бъдат възпрепятствани в дейността им, „стига да се придържат към принципа на лоялната конкуренция на търговска основа“.

88. Макар и да е вярно, че понятието за „лоялна конкуренция“ няма дефиниция, въпреки че фигурира не само в преамбюла на Договора за ЕО⁶⁸, но и в множество актове на вторичното право на Съюза, Съдът е признал, че „предотвратяването на нелоялната конкуренция“ на предприятия, които заплащат на работниците си възнаграждение под равнището на минималната работна заплата, би могло да се приеме за законна цел⁶⁹.

89. Според мен би се стигнало до противоречие с целта на Регламент № 4055/86 за гарантиране на лоялна конкуренция по-конкретно в случаите, когато е доказано, че дадено дружество за морски транспорт — осъществяващо транспорт на насипни товари и „трампово плаване“ между държавите от ЕИП, като използва плавателен съд, който е регистриран в трета страна, без да има с нея реална връзка — заплаща на екипажа на плавателния съд възнаграждение, чийто размер е чувствително по-нисък от този на минималната работна заплата, или при липса на такава, от този на общоприетото възнаграждение в сектора, което по принцип би било дължимо, ако плавателният съд беше регистриран в държавата от ЕИП, в която предприятието е установено⁷⁰.

90. В такъв случай следователно, въпреки формалното спазване на условията за прилагане на Регламент № 4055/86, целта на последния за гарантиране на лоялна конкуренция в сектора на услугите, свързани с „трампово плаване“ и транспорта на насипни товари, в ЕИП не би могла да бъде постигната.

91. Съгласно съдебната практика запитващата юрисдикция следва да провери дали това условие е изпълнено по отношение на споровете в главното производство, използвайки правилата за доказване по националното право, стига да не се накърнява ефективността на правото на Съюза⁷¹.

68 — Съгласно преамбюла високодоговарящите страни признават, че „премахването на съществуващите пречки изисква съгласувано действие, за да се гарантира [...] лоялна конкуренция“.

69 — Вж. Решение от 12 октомври 2004 г. по дело *Wolff & Müller* (C-60/03, Recueil, стр. I-9553, точка 41).

70 — Множество държави от ЕИП не са въвели минимална работна заплата в точния смисъл на думата, приложима за тяхната територия, като при това положение размерът на възнагражденията обикновено се определя посредством колективни трудови договори. Впрочем следва да се отбележи, че за да се противопоставят на прибягването на европейските корабособственици до удобни флагове, множество държави от ЕИП са въвели т.нар. международни регистри, какъвто например за Кралство Норвегия е *Norwegian International Ship Register* (NIS), който позволява да се наемат на работа като членове на екипажа граждани на трети страни, но гарантира посредством сключването на колективни трудови договори, одобрени от ИТФ, спазването на условията на заплащане, които са считани за адекватни (вж. *Massuti*, А., *op. cit.*, р. 444). Във Франция *loi n° 2005-412 du 3 mai 2005* (JORF от 4 май 2005 г., стр. 7697) [Закон № 2005-412 от 3 май 2005 г.], създаващ френски международен регистър, който закон е обявен за съвместим с френската конституция с решение № 2005-514 DC от 28 април 2005 г. на *Conseil constitutionnel*, предвижда, че морските лица, пребиваващи извън Франция, които са наети на борда на плавателни съдове, регистрирани във френския международен регистър, се ползват от правилата в областта на социалното право при зачитане на член 6 от Римската конвенция и на международните и общностните задължения на Франция, като предвижда минимални гаранции по отношение на възнагражденията и на социалната закрила. Във връзка с правото в областта на държавните помощи германският и датският международен регистър са предмет на делата, по които са постановени съответно Решение от 17 март 1993 г. по дело *Sloman Neptun* (C-72/91 и C-73/91, Recueil, стр. I-887), Решение от 9 юли 2009 г. по дело *3F/Комисия* (C-319/07 P, Сборник, стр. I-5963) и Решение от 24 януари 2013 г. по дело *Falles Fagligt Forbund (3F)/Комисия* (C-646/11 P). Общото между тези международни регистри, които осигуряват данъчни и социални предимства на дружествата в областта на морския транспорт, е, че за разлика от удобните флагове държавите запазват контрола върху плавателните съдове, регистрирани на тяхна територия. Вж. *Massuti*, А., *op. cit.*, р. 444.

71 — Вж. в този смисъл по-специално Решение по дело *Emsland-Stärke*, посочено по-горе (точка 54), както и Решение по дело *Agip Petrol*, посочено по-горе (точка 24 и цитираната съдебна практика).

92. Що се отнася до субективния елемент от фактическия състав на злоупотребата, за чието наличие запитващата юрисдикция също трябва да се произнесе⁷², смятам, че въз основа на съдебната практика следва да се проверят две обстоятелства, за които не е задължително да бъдат кумулативни.

93. От една страна, представляващо злоупотреба поведение може да се констатира, ако от всички обективни обстоятелства е видно, че „основната цел“, преследвана от лице, което е гражданин на държава от ЕИП или е установено там, и което е собственик на плавателен съд, плаващ под удобен флаг на трета страна, е била да избегне прилагането на условията на заплащане на екипажа на плавателния съд, които нормално биха били приложими, ако същият беше регистриран в държавата от ЕИП, в която собственикът е установен⁷³, като по този начин се накърнява целта на Регламент № 4055/86 за гарантиране на лоялна конкуренция⁷⁴.

94. От друга страна, може да се наложи запитващата юрисдикция да провери и дали лицето, което е гражданин на държава от ЕИП или е установено там, като собственик на плавателен съд, плаващ под удобен флаг на трета страна, „изкуствено е създадо“ условията за прилагане на разпоредбите на Регламент № 4055/86 посредством структури, чрез които то само фиктивно е осъществявало експлоатацията, изцяло или частично, на плавателния съд в полза на едно или на повече свързани с него дружества, установени в трета страна⁷⁵. Всъщност в такъв случай това лице следва да се счита за формален собственик на плавателния съд и следователно, както посочих по-горе, то не би могло да попадне в кръга на лицата, ползващи се от правото на свободно предоставяне на услуги в областта на морския транспорт, закрепено в член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86⁷⁶.

III – Заключение

95. Предвид изложените дотук съображения предлагам на Съда да отговори на *поставения* от Arbetsdomstolen преюдициален въпрос по следния начин:

„Член 1, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 година относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави членки и между държави членки и трети страни, изменен с Регламент (ЕИО) № 3573/90 на Съвета от 4 декември 1990 г., включен в Споразумението за Европейското икономическо пространство, подписано на 2 май 1992 г., трябва да бъде тълкуван в смисъл, че свободното предоставяне на услуги в областта на морския транспорт е приложимо спрямо установено в държава от Европейското икономическо пространство (ЕИП) дружество, което е собственик на плавателен съд, плаващ под флага на трета страна и осъществяващ

72 — Двата елемента при доказването на злоупотреба трябва да са налице кумулативно: вж. по-специално Решение по дело Emsland-Stärke, посочено по-горе (точка 55).

73 — Вж. по аналогия Решение по дело Agip Petroli, посочено по-горе (точка 23 и цитираната съдебна практика).

74 — Следва да се отбележи, че в отговор на писмен въпрос на Съда и по време на съдебното заседание Fonnship посочва, че Sava Star е бил регистриран в Панама поради съществуващи в Норвегия ограничения във връзка с морския каботаж, без да бъдат дадени по-точни и разбираеми обяснения. Все пак е важно да се припомни, че съгласно Регламент № 3577/92, включен в Споразумението за ЕИП (вж. Решение № 70/97 на Съвместния комитет на ЕИП от 4 октомври 1997 г. за изменение на приложение XIII (Транспорт) към Споразумението за ЕИП (ОВ L 30, 1998 г., стр. 42), свободното предоставяне на услуги в областта на морския каботаж се прилага единствено по отношение на корабособствениците от държавите — членки на ЕИП, експлоатиращи плавателни съдове, регистрирани в държава от ЕИП и плаващи под флага на тази държава. Следователно е трудно да се разбере твърдението, че регистрацията на Sava Star в Панама би могла да улесни морския каботаж в Норвегия.

75 — Вж. по аналогия относно отчитането на връзките от правен, икономически и/или личен характер между лицата, замесени в дадена дейност, с цел да се установи изкуственият характер на изпълнението на условията за прилагане на правото на Съюза, Решение по дело Emsland-Stärke, посочено по-горе (точка 58), и Решение по дело Slancheva sila, посочено по-горе (точка 40).

76 — За всеки случай би следвало да се добави, че този случай не би попаднал в приложното поле на член 1, параграф 2 от Регламент № 4055/86, дори и само защото плавателният съд не би отговарял на условието за регистрация в държавата от ЕИП, чийто гражданин е неговият собственик.

услуги в областта на морския транспорт между държавите от ЕИП, при условие че самото дружество носи отговорността за експлоатацията на плавателния съд, което обстоятелство запитващата юрисдикция следва да провери“.