ΑΠΌΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΊΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 8ης Ιουλίου 2021 *

«Προδικαστική παραπομπή – Άρθρα 49 και 54 ΣΛΕΕ – Ελευθερία εγκαταστάσεως – Εθνική ρύθμιση η οποία απαιτεί από τους υπηκόους τρίτων χωρών που απασχολούνται σε πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία κράτους μέλους να διαθέτουν άδεια εργασίας στο εν λόγω κράτος μέλος – Εξαίρεση για πλοία τα οποία δεν καταπλέουν σε λιμένες του κράτους μέλους περισσότερες από 25 φορές εντός χρονικού διαστήματος ενός έτους – Περιορισμός – Άρθρο 79, παράγραφος 5, ΣΛΕΕ – Εθνική ρύθμιση για τον καθορισμό του αριθμού των υπηκόων τρίτων χωρών που εισέρχονται, προερχόμενοι από τρίτες χώρες, στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους με σκοπό την αναζήτηση μισθωτής ή μη μισθωτής εργασίας»

Στην υπόθεση C-71/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Østre Landsret (εφετείο της ανατολικής περιφέρειας, Δανία) με απόφαση της 10ης Φεβρουαρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 12 Φεβρουαρίου 2020, στο πλαίσιο της ποινικής διαδικασίας κατά της

VAS Shipping ApS,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Βηλαρά (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, N. Piçarra, D. Šváby, S. Rodin και K. Jürimäe, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: G. Hogan

γραμματέας: C. Strömholm

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η VAS Shipping ApS, εκπροσωπούμενη από τον M. Clemmensen, advokat,

– η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Nymann-Lindegren και M. Jespersen και την M. S. Wolff,

– η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις M. K. Bulterman και M. Noort,

* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την L. Armati και τους S. L. Kalėda και H. Støvlbæk,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 10ης Ιουνίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 49 ΣΛΕΕ.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας κατά της VAS Shipping ApS λόγω του ότι η τελευταία απασχόλησε σε πλοία φέροντα δανική σημαία ναυτικούς, υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι δεν διέθεταν δανική άδεια εργασίας και δεν απαλλάσσονταν από τη σχετική υποχρέωση.

Το νομικό πλαίσιο

3 Το άρθρο 13, παράγραφος 1, του Udlændingeloven (νόμου περί αλλοδαπών), όπως κωδικοποιήθηκε με τον lovbekendtgørelse nr. 1061 (κωδικοποίηση αριθ. 1061), της 18ης Αυγούστου 2010 (στο εξής: νόμος περί αλλοδαπών), όριζε τα εξής:

«Κάθε αλλοδαπός υπήκοος υποχρεούται να διαθέτει άδεια εργασίας προκειμένου να αναλάβει έμμισθη ή άμισθη θέση εργασίας, να απασχοληθεί ως ελεύθερος επαγγελματίας ή να παράσχει υπηρεσίες εξ επαχθούς ή μη αιτίας στη Δανία. Άδεια εργασίας απαιτείται επίσης για την εργασία επί δανικού πλοίου ή αεροσκάφους το οποίο, στο πλαίσιο της συνήθους ή μη εκμεταλλεύσεώς του, ελλιμενίζεται ή σταθμεύει τακτικά σε δανικούς λιμένες ή αερολιμένες. Οι σχετικές εξαιρέσεις απαριθμούνται στο άρθρο 14.

[…]»

4 Κατά το άρθρο 59, παράγραφοι 4 και 5, του νόμου περί αλλοδαπών:

«4. Όποιος προσλαμβάνει αλλοδαπό υπήκοο χωρίς την απαιτούμενη άδεια εργασίας ή κατά παράβαση των προβλεπομένων όρων για τη χορήγηση άδειας εργασίας, τιμωρείται με πρόστιμο ή με ποινή στερητική της ελευθερίας μέχρι δύο έτη.

5. Το γεγονός ότι η παράβαση τελέστηκε εκ προθέσεως ή λόγω βαρείας αμέλειας, ότι αποκτήθηκε ή έγινε απόπειρα να αποκτηθεί οικονομικό όφελος μέσω της παραβάσεως για τον αυτουργό ή για τρίτους, ή το γεγονός ότι ο αλλοδαπός υπήκοος δεν έχει δικαίωμα παραμονής στη Δανία, θεωρούνται επιβαρυντικές περιστάσεις κατά την επιμέτρηση της ποινής δυνάμει της παραγράφου 4.»

5 Από το άρθρο 61 του ως άνω νόμου συνάγεται ότι μπορεί να καταλογιστεί ποινική ευθύνη και σε νομικά πρόσωπα, ήτοι, μεταξύ άλλων, και σε εταιρία.

6 Το άρθρο 33, σημείο 4, της bekendtgørelse nr. 270 om udlændinges adgang her til landet (κανονιστικής πράξεως 270 περί της εισόδου αλλοδαπών στην εθνική επικράτεια), της 22ας Μαρτίου 2010, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: κανονιστική πράξη περί αλλοδαπών), όριζε τα εξής:

«Απαλλάσσονται από την υποχρέωση κατοχής άδειας εργασίας οι ακόλουθοι αλλοδαποί υπήκοοι:

[…]

4) Προσωπικό που εργάζεται σε δανικά φορτηγά πλοία διεθνών μεταφορών που πραγματοποιούν, σε δανικούς λιμένες, μέχρι 25 ελλιμενισμούς ετησίως, οι οποίοι υπολογίζονται συνεχόμενα από το προηγούμενο έτος, ανεξάρτητα από το ημερολογιακό έτος, εφόσον για την εργασία αυτή απαιτείται άδεια εργασίας δυνάμει του άρθρου 13, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του νόμου περί αλλοδαπών.

[…]»

7 Το άρθρο 103 του Søloven (νόμου περί ναυτιλίας), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: νόμος περί ναυτιλίας), ορίζει τα εξής:

«1. Οι συμπλοιοκτήτες ορίζουν τον διαχειριστή του ανήκοντος σε αυτούς πλοίου.

2. Ως διαχειριστής μπορεί να οριστεί κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ανώνυμη εταιρία ή εταιρία περιορισμένης ευθύνης εφόσον πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 1, παράγραφοι 2 και 3, αντιστοίχως.»

8 Κατά το άρθρο 104 του νόμου περί ναυτιλίας:

«Ο διαχειριστής δύναται, υπό την ιδιότητά του αυτή, να συνάπτει με τρίτα μέρη οποιαδήποτε νόμιμη δικαιοπραξία είθισται να συνάπτουν οι ναυτιλιακές εταιρίες. Ως εκ τούτου, ο διαχειριστής δύναται να διορίζει, να απολύει τον πλοίαρχο και να του δίνει εντολές, να συνάπτει τις συνήθεις ασφαλιστικές συμβάσεις και να εισπράττει τις απαιτήσεις της ναυτιλιακής εταιρίας. Ο διαχειριστής δεν δύναται να πωλεί ή να ενεχυριάζει τα πλοία ή να ναυλώνει τα πλοία για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του ενός έτους, χωρίς ειδική πληρεξουσιότητα.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

9 Τέσσερις εγκατεστημένες στη Σουηδία συμπλοιοκτήτριες εταιρίες, οι οποίες έχουν συσταθεί από διάφορες ανώνυμες εταιρίες του σουηδικού δικαίου, ενέγραψαν τέσσερα πλοία στο Dansk Internationalt Skibsregister (διεθνές νηολόγιο της Δανίας) με σκοπό να ασκήσουν στη Δανία τη δραστηριότητά τους στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Σύμφωνα με τις επιταγές του άρθρου 103 του νόμου περί ναυτιλίας, όρισαν τη VAS Shipping, εταιρία περιορισμένης ευθύνης του δανικού δικαίου, ως διαχειρίστρια έχουσα την εξουσία να συνάπτει, δυνάμει του άρθρου 104 του εν λόγω νόμου, οποιαδήποτε συνήθη δικαιοπραξία στο πλαίσιο ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η VAS Shipping ανήκει κατά ποσοστό 100 % στη Sirius Rederi AB, εταιρία του σουηδικού δικαίου.

10 Η VAS Shipping διώκεται ποινικώς ενώπιον των δανικών δικαστηρίων για παράβαση του άρθρου 59, παράγραφος 4, του νόμου περί αλλοδαπών, σε συνδυασμό με την παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου, του άρθρου 61 του εν λόγω νόμου, και του άρθρου 33, σημείο 4, της κανονιστικής

πράξεως περί αλλοδαπών. Κατά την εισαγγελική αρχή, η VAS Shipping επέτρεψε ως διαχειρίστρια, κατά το χρονικό διάστημα από τις 22 Αυγούστου 2010 έως τις 22 Αυγούστου 2011, τον κατάπλου των τεσσάρων επίμαχων στην κύρια δίκη πλοίων σε δανικούς λιμένες περισσότερες από 25 φορές, ενώ απασχολούσε υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι ούτε διέθεταν άδεια εργασίας στη Δανία ούτε απαλλάσσονταν από τη σχετική υποχρέωση, δυνάμει του νόμου περί αλλοδαπών.

11 Με απόφαση της 4ης Μαΐου 2018, το Retten i Odense (πλημμελειοδικείο Οντένσε, Δανία) επέβαλε στη VAS Shipping για την ως άνω παράβαση πρόστιμο ύψους 1 500 000 δανικών κορωνών (DKK) (περίπου 201 407 ευρώ). Προς στήριξη της απόφασής του, το δικαστήριο αυτό έκρινε ότι η δανική νομοθεσία, καθόσον προβλέπει υποχρέωση κατοχής άδειας εργασίας, ισχύουσα ανεξαρτήτως ιθαγένειας, συνιστά περιορισμό της ελευθερίας εγκαταστάσεως η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 49 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 54 ΣΛΕΕ. Εντούτοις, το Retten i Odense (πλημμελειοδικείο Οντένσε) έκρινε ότι ο περιορισμός αυτός δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος, οι οποίοι άπτονται της σταθερότητας της δανικής αγοράς εργασίας, και δεν βαίνει πέραν του αναγκαίου μέτρου για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού. Συγκεκριμένα, κατά το εν λόγω δικαστήριο, λαμβανομένης υπόψη της μισθολογικής διαφοράς μεταξύ μελών πληρώματος πλοίου που είναι υπήκοοι τρίτων χωρών και των Δανών εργαζομένων, η απαίτηση κατοχής άδειας εργασίας αποτελεί μέσο αποτελεσματικό και κατάλληλο για την αποφυγή διαταραχών στην εθνική αγορά εργασίας.

12 Η VAS Shipping άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του Retten i Odense (πλημμελειοδικείου Οντένσε) ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Østre Landsret (εφετείου της ανατολικής περιφέρειας, Δανία).

13 Οι διάδικοι στην κύρια δίκη θεωρούν ότι η απαίτηση κατοχής άδειας εργασίας, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 13, παράγραφος 1, του νόμου περί αλλοδαπών, σε συνδυασμό με το άρθρο 33, σημείο 4, της κανονιστικής πράξεως περί αλλοδαπών, συνιστά περιορισμό του κατοχυρωμένου στο άρθρο 49 ΣΛΕΕ δικαιώματος εγκαταστάσεως. Ωστόσο, ενώ η εισαγγελική αρχή θεωρεί ότι ο εν λόγω περιορισμός είναι συμβατός με το δίκαιο της Ένωσης, η VAS Shipping υποστηρίζει ότι η συγκεκριμένη εθνική ρύθμιση υποχρεώνει τους εφοπλιστές άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μεταβάλουν την πολιτική προσλήψεων που εφαρμόζουν, χωρίς τούτο να είναι αναγκαίο για τη διασφάλιση του επιδιωκόμενου σκοπού γενικού συμφέροντος.

14 Το αιτούν δικαστήριο διαπιστώνει ότι το Δικαστήριο έχει αποφανθεί επί των κριτηρίων τα οποία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την εκτίμηση της αναλογικότητας των περιορισμών που επιβάλλονται στον εργοδότη όσον αφορά την επιλογή των εργαζομένων. Ωστόσο, η σχετική νομολογία αφορούσε κυρίως τους κανόνες που διέπουν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Επομένως, δεν είναι βέβαιο ότι μπορεί να τύχει εφαρμογής και στην περίπτωση της εκτίμησης της συμβατότητας με το δίκαιο της Ένωσης –και ειδικότερα με την κατοχυρωμένη στο άρθρο 49 ΣΛΕΕ ελευθερία εγκαταστάσεως– της δανικής ρύθμισης η οποία, υπό ορισμένες περιστάσεις, επιβάλλει στους εργοδότες άλλων κρατών μελών την υποχρέωση να απασχολούν εργαζομένους οι οποίοι διαθέτουν δανική άδεια εργασίας.

15 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Østre Landsret (εφετείο της ανατολικής περιφέρειας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Αντιτίθεται το άρθρο 49 ΣΛΕΕ σε νομοθετική διάταξη κράτους μέλους η οποία απαιτεί να διαθέτουν άδεια εργασίας τα προερχόμενα από τρίτες χώρες μέλη πληρώματος πλοίου που φέρει τη σημαία κράτους μέλους και ανήκει σε πλοιοκτήτη ο οποίος είναι υπήκοος άλλου κράτους μέλους, εφόσον το εν λόγω πλοίο έχει ελλιμενιστεί σε λιμένες του κράτους μέλους του οποίου φέρει τη σημαία πάνω από συνολικά 25 φορές το προηγούμενο έτος;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

16 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 49 ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους που προβλέπει ότι υπήκοοι τρίτης χώρας οι οποίοι είναι μέλη του πληρώματος πλοίου που φέρει τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους και ανήκει, άμεσα ή έμμεσα, σε εταιρία εδρεύουσα σε άλλο κράτος μέλος, πρέπει να διαθέτουν άδεια εργασίας στο πρώτο κράτος μέλος, εκτός εάν το επίμαχο πλοίο δεν έχει πραγματοποιήσει, κατά τη διάρκεια ενός έτους, περισσότερους από 25 ελλιμενισμούς στο δεύτερο κράτος μέλος.

17 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, αφενός, η ελευθερία εγκαταστάσεως, την οποία το άρθρο 49 ΣΛΕΕ αναγνωρίζει στους υπηκόους των κρατών μελών και η οποία συνεπάγεται γι' αυτούς την ανάληψη και άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων, καθώς και τη σύσταση και διαχείριση επιχειρήσεων υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με εκείνες που καθορίζει η νομοθεσία του κράτους μέλους εγκαταστάσεως για τους δικούς του υπηκόους, περιλαμβάνει, σύμφωνα με το άρθρο 54 ΣΛΕΕ, για τις εταιρίες που έχουν συσταθεί κατά τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους και οι οποίες έχουν την καταστατική τους έδρα, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή τους εντός της Ένωσης, το δικαίωμα να ασκούν τη δραστηριότητά τους στο οικείο κράτος μέλος μέσω θυγατρικής, υποκαταστήματος ή πρακτορείου (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, ΑΓΕΤ Ηρακλής, C-201/15, EU:C:2016:972, σκέψη 45 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

18 Η ελευθερία εγκαταστάσεως καλύπτει, μεταξύ άλλων, τη σύσταση, από εταιρία εγκατεστημένη σε κράτος μέλος, θυγατρικής εταιρίας σε άλλο κράτος μέλος. Κατά πάγια νομολογία, τούτο ισχύει και σε περίπτωση που μια τέτοια εταιρία ή υπήκοος κράτους μέλους αποκτά, στο κεφάλαιο εταιρίας εγκατεστημένης σε άλλο κράτος μέλος, συμμετοχή η οποία του επιτρέπει να ασκεί αδιαμφισβήτητη επιρροή στις αποφάσεις της εταιρίας αυτής και να καθορίζει τις δραστηριότητές της (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, ΑΓΕΤ Ηρακλής, C-201/15, EU:C:2016:972, σκέψη 46 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

19 Αφετέρου, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η έννοια της «εγκαταστάσεως», όπως αυτή χρησιμοποιείται στα άρθρα 49 και 54 ΣΛΕΕ, συνεπάγεται την πραγματική άσκηση μιας οικονομικής δραστηριότητας με τη δημιουργία μόνιμης εγκαταστάσεως εντός άλλου κράτους μέλους για αόριστο χρονικό διάστημα και ότι η νηολόγηση πλοίου δεν μπορεί να αποσυνδέεται από την άσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως όταν το πλοίο αυτό αποτελεί μέσον ασκήσεως οικονομικής δραστηριότητας που συνεπάγεται την ύπαρξη μόνιμης εγκαταστάσεως εντός του κράτους μέλους της νηολογήσεως (πρβλ. αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, Factortame κ.λπ., C-221/89, EU:C:1991:320, σκέψεις 20 έως 22, και της 11ης Δεκεμβρίου 2007, International Transport Workers' Federation και Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, σκέψη 70).

20 Εξ αυτού συνάγεται, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 38 των προτάσεών του, ότι τα άρθρα 49 και 54 ΣΛΕΕ έχουν εφαρμογή σε περίπτωση όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, καθόσον τέσσερις συμπλοιοκτήτριες σουηδικές εταιρίες έχουν εγγράψει τέσσερα πλοία στο διεθνές νηολόγιο της Δανίας, έχουν ορίσει ως διαχειρίστρια των πλοίων εταιρία εδρεύουσα στη Δανία, η οποία ανήκει εξ ολοκλήρου σε σουηδική εταιρία, και χρησιμοποιούν τα επίμαχα πλοία για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας.

21 Υπό το πρίσμα των ανωτέρω διευκρινίσεων πρέπει να καθοριστεί αν ρύθμιση κράτους μέλους όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη συνιστά «περιορισμό» κατά την έννοια του άρθρου 49, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

22 Υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, ο όρος «περιορισμός» στο άρθρο 49, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ καλύπτει, μεταξύ άλλων, τα μέτρα που, μολονότι εφαρμόζονται χωρίς διάκριση βάσει υπηκοότητας, εντούτοις μπορούν να παρεμποδίσουν ή να καταστήσουν λιγότερο ελκυστική την άσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, ΑΓΕΤ Ηρακλής, C-201/15, EU:C:2016:972, σκέψη 48 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

23 Η πραγματική άσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως εμπεριέχει, ως αναγκαίο συμπλήρωμα της ελευθερίας αυτής, τη δυνατότητα της θυγατρικής, του πρακτορείου ή του υποκαταστήματος που έχει δημιουργηθεί από νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος να προσλαμβάνει εργαζομένους στο κράτος μέλος υποδοχής, εφόσον τούτο απαιτείται για τη δραστηριότητα που σκοπεύει να αναπτύξει εκεί (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, ΑΓΕΤ Ηρακλής, C-201/15, EU:C:2016:972, σκέψη 52 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

24 Εντούτοις, υπενθυμίζεται ότι το υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα αφορά ρύθμιση κράτους μέλους η οποία διέπει τους όρους απασχόλησης υπηκόων τρίτων χωρών σε πλοία που φέρουν τη σημαία του και, ειδικότερα, την υποχρέωση των εν λόγω υπηκόων να διαθέτουν άδεια εργασίας.

25 Πάντως, από το άρθρο 79, παράγραφος 5, ΣΛΕΕ προκύπτει ότι τα κράτη μέλη διατηρούν το δικαίωμα να καθορίζουν τον αριθμό των υπηκόων τρίτων χωρών που εισέρχονται στο έδαφός τους, προερχομένοι από τρίτες χώρες, με σκοπό την αναζήτηση μισθωτής ή μη μισθωτής εργασίας. Για τους σκοπούς της εφαρμογής της ως άνω διάταξης, το κράτος της σημαίας του πλοίου πρέπει να θεωρείται ως το κράτος στο οποίο απασχολείται ο υπήκοος τρίτης χώρας που εργάζεται στο πλοίο (πρβλ. απόφαση της 5ης Φεβρουαρίου 2004, DFDS Torline, C-18/02, EU:C:2004:74, σκέψη 44).

26 Συναφώς, η υποχρέωση των υπηκόων τρίτων χωρών να διαθέτουν άδεια εργασίας για την άσκηση εργασίας εντός κράτους μέλους συνιστά, όπως υποστήριξε η Δανική Κυβέρνηση στις γραπτές παρατηρήσεις της, μέτρο το οποίο αποσκοπεί στη ρύθμιση των προϋποθέσεων πρόσβασης στην εργασία και διαμονής των υπηκόων τρίτων χωρών στο εθνικό έδαφος. Η υποχρέωση αυτή παρέχει, συναφώς, στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να ελέγχουν τον αριθμό των υπηκόων τρίτων χωρών που εισέρχονται στο έδαφός τους με σκοπό την αναζήτηση εργασίας.

27 Επομένως, τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να προβλέπουν ότι οι υπήκοοι τρίτων χωρών που απασχολούνται στο έδαφός τους, περιλαμβανομένων και αυτών που απασχολούνται σε πλοίο νηολογημένο στο οικείο κράτος μέλος, πρέπει να λαμβάνουν άδεια εργασίας, καθώς και το δικαίωμα να προβλέπουν, κατά περίπτωση, εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή.

28 Βεβαίως, από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να τηρούν το δίκαιο της Ένωσης κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τις οποίες έχουν διατηρήσει (αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, Factortame κ.λπ., C-221/89, EU:C:1991:320, σκέψη 14, και της 19ης Ιουνίου 2014, Strojírny Prostějov και ACO Industries Tábor, C-53/13 και C-80/13, EU:C:2014:2011, σκέψη 23), ιδίως δε τις κατοχυρωμένες στη Συνθήκη ΛΕΕ θεμελιώδεις ελευθερίες, στις οποίες συγκαταλέγεται και η ελευθερία εγκαταστάσεως (απόφαση της 15ης Οκτωβρίου 2015, Grupo Itevelesa κ.λπ., C-168/14, EU:C:2015:685, σκέψη 64 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

29 Εντούτοις, ρύθμιση κράτους μέλους η οποία εφαρμόζεται χωρίς διάκριση σε όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του και η οποία προβλέπει, συμφώνως προς το άρθρο 79, παράγραφος 5, ΣΛΕΕ, ότι όλοι οι υπήκοοι τρίτων χωρών που απασχολούνται ως μέλη του πληρώματος στα εν λόγω πλοία υποχρεούνται να διαθέτουν άδεια εργασίας, ενώ εξαιρεί από τη σχετική υποχρέωση τα μέλη του πληρώματος πλοίων τα οποία δεν πραγματοποιούν κατά το χρονικό διάστημα ενός έτους περισσότερους από 25 ελλιμενισμούς στο οικείο κράτος μέλος, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «περιορισμός της ελευθερίας εγκαταστάσεως» κατά την έννοια του άρθρου 49, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, ως ρύθμιση μη συμβατή με την ελευθερία αυτή.

30 Είναι αληθές ότι μια τέτοια διάταξη μπορεί να περιαγάγει εταιρία ιδρυθείσα σε ένα κράτος μέλος, η οποία έχει εγκατασταθεί σε άλλο κράτος μέλος με σκοπό την εκμετάλλευση πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία του δεύτερου κράτους μέλους, σε λιγότερο ευνοϊκή θέση από εκείνη άλλων εταιριών οι οποίες εκμεταλλεύονται στο δεύτερο αυτό κράτος μέλος πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους μέλους, του οποίου η νομοθεσία δεν προβλέπει ανάλογη υποχρέωση.

31 Ωστόσο, τέτοιου είδους δυσμενείς συνέπειες απορρέουν από την ενδεχομένως διαφορετική εφαρμογή, από κάθε κράτος μέλος, του δικαιώματος το οποίο ρητώς τους αναγνωρίζεται στο άρθρο 79, παράγραφος 5, ΣΛΕΕ όσον αφορά τον έλεγχο του αριθμού των υπηκόων τρίτων χωρών που εισέρχονται στο έδαφός τους με σκοπό την αναζήτηση εργασίας (πρβλ. απόφαση της 14ης Απριλίου 2016, Sparkasse Allgäu, C-522/14, EU:C:2016:253, σκέψη 25 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

32 Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 49 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 79, παράγραφος 5, ΣΛΕΕ δεν αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία προβλέπει ότι υπήκοοι τρίτων χωρών που είναι μέλη του πληρώματος πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους και ανήκει, άμεσα ή έμμεσα, σε εταιρία εδρεύουσα σε άλλο κράτος μέλος πρέπει να διαθέτουν άδεια εργασίας στο πρώτο κράτος μέλος, εκτός εάν το εν λόγω πλοίο δεν έχει πραγματοποιήσει, κατά τη διάρκεια ενός έτους, περισσότερους από 25 ελλιμενισμούς στο δεύτερο κράτος μέλος.

Επί των δικαστικών εξόδων

33 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 49 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 79, παράγραφος 5, ΣΛΕΕ δεν αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία προβλέπει ότι υπήκοοι τρίτων χωρών που είναι μέλη του πληρώματος πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους και ανήκει, άμεσα ή έμμεσα, σε εταιρία εδρεύουσα σε άλλο κράτος μέλος πρέπει να διαθέτουν άδεια εργασίας στο πρώτο κράτος μέλος, εκτός εάν το εν λόγω πλοίο δεν έχει πραγματοποιήσει, κατά τη διάρκεια ενός έτους, περισσότερους από 25 ελλιμενισμούς στο δεύτερο κράτος μέλος.

(υπογραφές)