Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2021. gada 8. jūlijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – LESD 49. un 54. pants – Brīvība veikt uzņēmējdarbību – Valsts tiesiskais regulējums, ar kuru prasīts, lai trešo valstu valstspiederīgajiem, kas nodarbināti uz kuģa, kurš kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, šajā dalībvalstī būtu darba atļauja – Izņēmums attiecībā uz kuģiem, kas nepiestāj dalībvalsts ostās vairāk kā 25 reizes viena gada laikposmā – Ierobežojums – LESD 79. panta 5. punkts – Valsts tiesiskais regulējums, kura mērķis ir noteikt to trešo valstu valstspiederīgo uzņemšanas apjomu, kuri attiecīgās dalībvalsts teritorijā ierodas no trešām valstīm, lai meklētu algotu darbu vai darbu pašnodarbinātā statusā

Lietā C-71/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Østre Landsret* (Austrumu reģiona apelācijas tiesa, Dānija) iesniedza ar 2020. gada 10. februāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 12. februārī, krimināprocesā pret

VAS Shipping ApS,

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Vilars [*M. Vilaras*], (referents), tiesneši N. Pisarra [*N. Piçarra*], D. Švābi [*D. Šváby*], S. Rodins [*S. Rodin*] un K. Jirimēe [*K. Jürimäe*],

ģenerāladvokāts: Dž. Hogans [*G. Hogan*],

sekretāre: S. Stremholma [*C. Strömholm*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *VAS Shipping ApS* vārdā – *M. Clemmensen*, *advokat*,

– Dānijas valdības vārdā – *J. Nymann-Lindegren* un *M. Jespersen*, kā arī *M. S. Wolff*, pārstāvji,

– Nīderlandes valdības vārdā – *M. K. Bulterman* un *M. Noort*, pārstāves,

– Eiropas Komisijas vārdā – *L. Armati*, kā arī *S. L. Kalėda* un *H. Støvlbæk*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – dāņu.

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 10. jūnija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par LESD 49. panta interpretāciju.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar kriminālprocesu, kas uzsākts pret *VAS Shipping ApS* par to, ka tā uz kuģiem, kas kuģo ar Dānijas karogu, ir nodarbinājusi trešo valstu valstspiederīgos jūrniekus, kuriem nebija Dānijas darba atļaujas un kuri nebija atbrīvoti no pienākuma saņemt šādu atļauju.

Atbilstošās tiesību normas

3 *Udlændingeloven* (Ārvalstnieku likums) redakcijā, kas izriet no 2010. gada 18. augusta *lovbekendtgørelse nr. 1061* (Kodifikācijas dekrēts Nr. 1061) (turpmāk tekstā – "Ārvalstnieku likums"), 13. panta 1. punkts bija formulēts šādi:

"Ārvalstniekam, lai viņš Dānijā stātos darba attiecībās par atlīdzību vai bez atlīdzības, kļūtu par pašnodarbināto vai sniegtu pakalpojumus par atlīdzību vai bez atlīdzības, ir nepieciešama darba atļauja. Darba atļauja ir nepieciešama arī darbam uz Dānijas kuģa vai lidmašīnā, kas regulāras satiksmes ietvaros vai citu iemeslu dēļ regulāri piestāj Dānijas ostās vai lidostās. Tomēr 14. pantā ir paredzēti atbrīvojumi.

[..]"

4 Saskaņā ar Ārvalstnieku likuma 59. panta 4. un 5. punktu:

"4. Personai, kas nodarbina ārvalstnieku bez prasītās darba atļaujas vai pārkāpjot nosacījumus, kuri ir spēkā attiecībā uz darba atļauju, piemēro naudas sodu vai brīvības atņemšanu uz laiku līdz diviem gadiem.

5. Nosakot 4. punktā paredzēto sodu, apstāklis, ka pārkāpums ir izdarīts tīši vai aiz rupjas neuzmanības, ka pārkāpuma rezultātā šī persona ir guvusi vai paredzēja gūt finansiālu labumu sev vai citām personām, kā arī apstāklis, ka ārvalstniekam nav tiesību uzturēties Dānijā, ir uzskatāmi par atbildību pastiprinošiem apstākļiem."

5 No šī likuma 61. panta izriet, ka pie krimināatbildības var saukt juridisku personu, tostarp komercsabiedrību.

6 2010. gada 22. marta *bekendtgørelse nr. 270 om udlændinges adgang her til landet* (Ministrijas rīkojums Nr. 270 par ārvalstnieku ieceļošanu valsts teritorijā) redakcijā, kas piemērojama pamatlietas faktiem (turpmāk tekstā – "ministrijas rīkojums par ārvalstniekiem"), 33. panta 4. punktā bija noteikts:

"Turpmāk norādītajiem ārvalstniekiem ir piemērojams atbrīvojums no prasības par darba atļauju:

[..]

4) personāls, kas nodarbināts uz starptautiskajā satiksmē esoša Dānijas kravas kuģa un kam šajā ziņā tiek piemērots Ārvalstnieku likuma 13. panta 1. punkta otrajā teikumā paredzētais pienākums saņemt darba atļauju, gadījumā, ja kuģis ir piestājis Dānijas ostās ne vairāk kā 25 reizes pagājušajā viena gada laikposmā, neņemot vērā kalendāro gadu.

[..]"

7 *Søloven* (Kuģniecības kodekss) redakcijā, kas piemērojama pamatlietā (turpmāk tekstā – "Kuģniecības kodekss"), 103. pantā ir noteikts:

"1. Kuģim, kas pieder vairākiem līdzīpašniekiem, ir jānorīko vadošais īpašnieks.

2. Par vadošo īpašnieku var norīkot fizisku personu, sabiedrību ar ierobežotu atbildību vai personālsabiedrību, kas atbilst attiecīgi 1. panta 2. punkta 1. un 3. apakšpunktā norādītajiem nosacījumiem."

8 Atbilstoši Kuģniecības kodeksa 104. pantam:

"Attiecībās ar trešām personām vadošajam īpašniekam, rīkojoties šādā statusā, ir tiesības slēgt jebkura veida tiesiskos darījumus, kurus parastās darbības ietvaros slēdz kuģniecības uzņēmumi. Vadošais īpašnieks var nolīgt, atlaist un instruēt kuģa kapteini, slēgt līgumus par parasto apdrošināšanu, kā arī saņemt kuģniecības uzņēmumam izmaksātos naudas līdzekļus. Vadošajam īpašniekam bez īpašas atļaujas nav tiesību pārdot vai ieķīlāt kuģi vai nodod fraktēšanai kuģi uz laiku, kas ilgāks par vienu gadu."

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

9 Četri Zviedrijā iedibināti kuģniecības uzņēmumi, kas ir dažādas saskaņā ar Zviedrijas tiesībām dibinātas akciju sabiedrības, reģistrēja *Dansk Internationalt Skibsregister* (Dānijas starptautiskais kuģu reģistrs) četrus kuģus, lai Dānijā veiktu jūras pārvadājumus. Kā ir prasīts Kuģniecības kodeksa 103. pantā, tie ir norīkojuši *VAS Shipping*, kas ir saskaņā ar Dānijas tiesībām dibināta sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kā vadošo īpašnieku, kurš saskaņā ar šī kodeksa 104. pantu ir tiesīgs slēgt jebkura veida tiesiskos darījumus, kurus parastās darbības ietvaros slēdz kuģniecības uzņēmumi. *VAS Shipping* pilnībā pieder saskaņā ar Zviedrijas tiesībām dibinātai sabiedrībai *Sirius Rederi AB*.

10 *VAS Shipping* Dānijas tiesās tiek apsūdzēts krimināllietā par Ārvalstnieku likuma 59. panta 4. punkta, lasot to kopsakarā ar minētā panta 5. punktu, šī likuma 61. panta, kā arī ministrijas rīkojuma par ārvalstniekiem 33. panta 4. punkta pārkāpumu. Prokuratūra uzskata, ka *VAS Shipping* kā vadošais īpašnieks laikposmā no 2010. gada 22. augusta līdz 2011. gada 22. augustam ir ļāvis četriem pamatlietā aplūkotajiem kuģiem piestāt Dānijas ostās vairāk nekā 25 reizes, lai gan uz tiem bija trešo valstu valstspiederīgie darbinieki, kuriem Dānijā nebija darba atļaujas un kuri nebija atbrīvoti no pienākuma saņemt šādu atļauju saskaņā ar Ārvalstnieku likumu.

11 Ar 2018. gada 4. maija spriedumu *Retten i Odense* (Odenses rajona tiesa, Dānija) piesprieda *VAS Shipping* naudas sodu 1 500 000 Dānijas kronu (DKK) (aptuveni 201 407 EUR) apmērā par šo pārkāpumu. Sava lēmuma pamatojumam minētā tiesa norādīja, ka Dānijas tiesiskais regulējums, ciktāl tajā ir paredzēts pienākums saņemt darba atļauju, kurš ir piemērojams bez diskriminācijas valstspiederības dēļ, veido LESD 49. pantā, lasot to kopsakarā ar LESD 54. pantu, paredzētās brīvī-

bas veikt uzņēmējdarbību ierobežojumu. Tomēr *Retten i Odense* (Odenses rajona tiesa) uzskatīja, ka šis ierobežojums ir attaisnots ar primāriem vispārējo interešu apsvērumiem, kas saistīti ar Dānijas darba tirgus stabilitāti, un ka tas nepārsniedz paredzētā mērķa sasniegšanai nepieciešamo. Proti, minētās tiesas ieskatā, ņemot vērā algas līmeņa atšķirību starp trešo valstu valstspiederīgajiem, kas ir kuģa apkalpes locekļi, un Dānijas darba ņēmējiem, prasība saņemt darba atļauju ir efektīvs un piemērots līdzeklis, lai novērstu traucējumus valsts darba tirgū.

12 *VAS Shipping* pārsūdzēja *Retten i Odense* (Odenses rajona tiesa) spriedumu iesniedzējtiesā, t.i., *Østre Landsret* (Austrumu reģiona apelācijas tiesa, Dānija).

13 Pamatlietas puses uzskata, ka Ārvalstnieku likuma 13. panta 1. punktā, aplūkojot to kopsakarā ar ministrijas rīkojuma par ārvalstniekiem 33. panta 4. punkta, paredzētā prasība saņemt darba atļauju ir LESD 49. pantā paredzēto tiesību veikt uzņēmējdarbību ierobežojums. Tomēr, kamēr prokuratūra uzskata, ka minētais ierobežojums ir saderīgs ar Savienības tiesībām, *VAS Shipping* apgalvo, ka ar šo valsts tiesisko regulējumu kuģu īpašniekiem no citām Eiropas Savienības valstīm ir noteikts pienākums mainīt savu darbā pieņemšanas politiku, lai gan tas neesot nepieciešams, lai nodrošinātu izvirzīto vispārējo interešu mērķi.

14 Iesniedzējtiesa konstatē, ka Tiesa jau ir lēmusi par kritērijiem, kas jāņem vērā, izvērtējot to ierobežojumu samērīgumu, kuri noteikti darba devējam saistībā ar darba ņēmēju izvēli. Tomēr šī judikatūra attiecoties uz noteikumiem pakalpojumu sniegšanas brīvības jomā. Līdz ar to neesot skaidrs, vai minēto judikatūru var attiecināt uz vērtējumu par to, vai Dānijas tiesiskais regulējums, ar kuru zināmos apstākļos citu dalībvalstu darba devējiem ir noteikts pienākums nodarbināt darba ņēmējus, kam ir Dānijas darba atļauja, atbilst Savienības tiesībām, it īpaši LESD 49. pantā paredzētajai brīvībai veikt uzņēmējdarbību.

15 Šajos apstākļos *Østre Landsret* (Austrumu reģiona apelācijas tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai LESD 49. pants nepieļauj dalībvalsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru trešo valstu valstspiederīgajiem darba ņēmējiem, kas ietilpst tāda kuģa apkalpē, kurš kuģo ar attiecīgās dalībvalsts karogu un pieder kuģa īpašniekam, kas ir citas Savienības dalībvalsts valstspiederīgais, ir jābūt darba atļaujai, izņemot gadījumā, ja kuģis nav piestājis attiecīgās dalībvalsts ostās vairāk kā 25 reizes pagājušajā viena gada laikposmā?"

Par prejudiciālo jautājumu

16 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai LESD 49. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj pirmās dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurā ir paredzēts, ka kuģa, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu un kas tieši vai netieši pieder sabiedrībai ar juridisko adresi otrajā dalībvalstī, apkalpes locekļiem, kuri ir trešo valstu valstspiederīgie, šajā pirmajā dalībvalstī ir jābūt darba atļaujai, izņemot gadījumā, ja attiecīgais kuģis tajā nav piestājis vairāk kā 25 reizes viena gada laikā.

17 Šajā ziņā, pirmkārt, ir jāatgādina, ka brīvība veikt uzņēmējdarbību, kas ar LESD 49. pantu ir atzīta dalībvalstu pilsoņiem un kas ietver arī viņu tiesības sākt un izvērst darbības kā pašnodarbinātām personām, kā arī dibināt un vadīt uzņēmumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus saviem pilsoņiem paredz tās dalībvalsts tiesību akti, kurā notiek šī uzņēmējdarbība, atbilstoši LESD 54. pantam attiecībā uz sabiedrībām, kuras izveidotas atbilstoši dalībvalsts tiesību aktiem un kuru juridiskā adrese, galvenā vadība vai galvenā uzņēmējdarbības vieta ir Savienībā, ietver tiesības veikt

savu darbību attiecīgajā dalībvalstī ar meitasuzņēmuma, filiāles vai pārstāvniecības starpniecību (spriedums, 2016. gada 21. decembris, *AGET Iraklis*, C-201/15, EU:C:2016:972, 45. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

18 Tātad brīvība veikt uzņēmējdarbību aptver tostarp situāciju, kad vienā dalībvalstī iedibināta sabiedrība izveido meitasuzņēmumu citā dalībvalstī. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tas tā ir arī gadījumā, kad šāda sabiedrība vai kādas dalībvalsts valstspiederīgais iegūst īpašumā citā dalībvalstī iedibinātas sabiedrības kapitāldaļas, kas tam ļauj īstenot zināmu ietekmi uz šīs sabiedrības lēmumiem un noteikt tās darbību (spriedums, 2016. gada 21. decembris, *AGET Iraklis*, C-201/15, EU:C:2016:972, 46. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

19 Otrkārt, no Tiesas judikatūras izriet, ka jēdziens "uzņēmējdarbības veikšana" LESD 49. un 54. panta izpratnē ietver faktisku saimnieciskās darbības veikšanu, stabili un uz nenoteiktu laiku iedibinoties citā dalībvalstī, un ka kuģa reģistrāciju kuģu reģistrā nevar nošķirt no brīvības veikt uzņēmējdarbību izmantošanas, ja šis kuģis ir līdzeklis, lai veiktu saimniecisko darbību, kas saistīta ar stabilu iedibinājumu kuģa reģistrācijas dalībvalstī (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1991. gada 25. jūlijs, *Factortame* u.c., C-221/89, EU:C:1991:320, 20.–22. punkts, kā arī 2007. gada 11. decembris, *International Transport Workers' Federation* un *Finnish Seamen's Union*, C-438/05, EU:C:2007:772, 70. punkts).

20 No tā izriet, kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 38. punktā, ka LESD 49. un 54. pants ir piemērojams tādā situācijā kā pamatlietā aplūkotā, jo četri Zviedrijas kuģniecības uzņēmumi reģistrēja četrus kuģus Dānijas starptautiskajā kuģu reģistrā, par kuģu vadošo īpašnieku norīkoja Dānijā iedibinātu sabiedrību, kas pilnībā pieder Zviedrijas sabiedrībai, un izmanto attiecīgos kuģus, lai īstenotu saimniecisko darbību.

21 Ņemot vērā šos precizējumus, ir jānoskaidro, vai tāds dalībvalsts tiesiskais regulējums kā pamatlietā aplūkotais ir "ierobežojums" LESD 49. panta pirmās daļas izpratnē.

22 Ir jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru jēdziens "ierobežojums" LESD 49. panta pirmās daļas izpratnē attiecas it īpaši uz pasākumiem, kas, pat ja tie ir piemērojami bez diskriminācijas valstspiederības dēļ, tomēr var apgrūtināt vai padarīt mazāk pievilcīgu brīvības veikt uzņēmējdarbību izmantošanu (spriedums, 2016. gada 21. decembris, *AGET Iraklis*, C-201/15, EU:C:2016:972, 48. punkts un tajā minētā judikatūra).

23 Brīvības veikt uzņēmējdarbību faktiska izmantošana tostarp – kā obligātu tās papildinājumu – ietver iespēju citā dalībvalstī iedibinātās juridiskās personas izveidotam meitasuzņēmumam, pārstāvniecībai vai filiālei attiecīgā gadījumā un tad, ja tas ir vajadzīgs darbībai, ko tā ir paredzējusi izvērst uzņemošajā dalībvalstī, šajā dalībvalstī pieņemt darbā darba ņēmējus (spriedums, 2016. gada 21. decembris, *AGET Iraklis*, C-201/15, EU:C:2016:972, 52. punkts un tajā minētā judikatūra).

24 Tomēr ir jāatgādina, ka uzdotais jautājums ir par dalībvalsts tiesisko regulējumu, kas attiecas uz nosacījumiem, ar kādiem trešo valstu valstspiederīgie var tikt nodarbināti uz kuģiem, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu, konkrētāk, uz viņu pienākumu saņemt darba atļauju.

25 No LESD 79. panta 5. punkta izriet, ka dalībvalstis saglabā tiesības noteikt uzņemšanas apjomu attiecībā uz trešo valstu valstspiederīgajiem, kuri to teritorijā ierodas no trešām valstīm, lai meklētu algotu darbu vai darbu pašnodarbinātā statusā. Šīs tiesību normas piemērošanas

mērķiem kuģa karoga valsts ir jāuzskata par valsti, kurā ir nodarbināts trešās valsts valstspiederīgais, kas nodarbināts uz šī kuģa (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2004. gada 5. februāris, *DFDS Torline*, C-18/02, EU:C:2004:74, 44. punkts).

26 Šajā ziņā trešo valstu valstspiederīgo pienākums saņemt darba atļauju, lai strādātu dalībvalstī, kā to apgalvo Dānijas valdība rakstveida apsvērumos, ir pasākums, kura mērķis ir reglamentēt nosacījumus, ar kādiem trešo valstu valstspiederīgie var piekļūt darbam un uzturēties valsts teritorijā. Šāds pienākums šajā ziņā ļauj dalībvalstīm kontrolēt to trešo valstu valstspiederīgo uzņemšanas apjomu, kas ierodas to teritorijā, lai tur meklētu darbu.

27 Tādējādi dalībvalstij ir tiesības paredzēt, ka trešo valstu valstspiederīgajiem, kas nodarbināti tās teritorijā, tostarp uz šajā dalībvalstī reģistrēta kuģa, ir jāsaņem darba atļauja, attiecīgā gadījumā paredzot arī izņēmumus no šī pienākuma.

28 Ir taisnība, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru dalībvalstīm sava kompetence, ko tās ir saglabājušas, ir jāīsteno, ievērojot Savienības tiesības (spriedumi, 1991. gada 25. jūlijs, *Factortame* u.c., C-221/89, EU:C:1991:320, 14. punkts, kā arī 2014. gada 19. jūnijs, *Strojírny Prostějov* un *ACO Industries Tábor*, C-53/13 un C-80/13, EU:C:2014:2011, 23. punkts), it īpaši ar LESD garantētās pamatbrīvības, tostarp brīvību veikt uzņēmējdarbību (spriedums, 2015. gada 15. oktobris, *Grupo Itevelesa* u.c., C-168/14, EU:C:2015:685, 64. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

29 Tomēr dalībvalsts tiesiskais regulējums, kurš vienādi piemērojams visiem kuģiem, kas kuģo ar tās karogu, un kurā saskaņā ar LESD 79. panta 5. punktu ir paredzēts pienākums visiem trešo valstu valstspiederīgajiem, kuri ir nodarbināti kā šādu kuģu apkalpes locekļi, saņemt darba atļauju, tajā pašā laikā atbrīvojot no šī pienākuma to kuģu apkalpes locekļus, kuri viena gada laikā nepiestāj vairāk kā 25 reizes šīs dalībvalsts ostās, nevar tikt kvalificēts kā "brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojums" LESD 49. panta pirmās daļas izpratnē un tātad atzīts par nesaderīgu ar šo pēdējo minēto tiesību normu.

30 Ir tiesa, ka šāda tiesību norma sabiedrībai, kas ir reģistrēta pirmajā dalībvalstī un kas iedibinās otrajā dalībvalstī, lai tur izmantotu kuģi, kas kuģo ar šīs pēdējās dalībvalsts karogu, var radīt situāciju, kas ir mazāk labvēlīga nekā tā, kādā ir sabiedrības, kuras otrajā dalībvalstī izmanto kuģus, kas kuģo ar citas dalībvalsts, kura nav šī otrā dalībvalsts un kuras tiesiskajā regulējumā nav paredzēts līdzīgs pienākums, karogu.

31 Tomēr šādas nelabvēlīgas sekas izriet no iespējamām atšķirībām, kas rodas, katrai dalībvalstij piemērojot LESD 79. panta 5. punktā tai skaidri paredzētās tiesības attiecībā uz to trešo valstu valstspiederīgo uzņemšanas apjoma kontroli, kas ierodas tās teritorijā, lai meklētu darbu (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2016. gada 14. aprīlis, *Sparkasse Allgäu*, C-522/14, EU:C:2016:253, 25. punkts un tajā minētā judikatūra).

32 Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka LESD 49. pants, lasot to LESD 79. panta 5. punkta gaismā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas pieļauj pirmās dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurā ir paredzēts, ka kuģa, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu un kas tieši vai netieši pieder sabiedrībai ar juridisko adresi otrajā dalībvalstī, apkalpes locekļiem, kuri ir trešo valstu valstspiederīgie, šajā pirmajā dalībvalstī ir jābūt darba atļaujai, izņemot gadījumā, ja attiecīgais kuģis tajā nav piestājis vairāk kā 25 reizes viena gada laikā.

Par tiesāšanās izdevumiem

33 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

LESD 49. pants, lasot to LESD 79. panta 5. punkta gaismā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas pieļauj pirmās dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurā ir paredzēts, ka kuģa, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu un kas tieši vai netieši pieder sabiedrībai ar juridisko adresi otrajā dalībvalstī, apkalpes locekļiem, kuri ir trešo valstu valstspiederīgie, šajā pirmajā dalībvalstī ir jābūt darba atļaujai, izņemot gadījumā, ja attiecīgais kuģis tajā nav piestājis vairāk kā 25 reizes viena gada laikā.

[Paraksti]