



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 33/22
Luxembourg, le 22 février 2022

Conclusions de l'avocat général dans les affaires jointes
C-14/21 et C-15/21 Sea Watch

Selon l'avocat général Rantos, les navires privés exerçant une activité régulière de recherche et de sauvetage en mer peuvent faire l'objet d'un contrôle de conformité aux normes internationales assuré par l'État du port

En vertu du droit de l'Union, l'État du port peut adopter des mesures d'immobilisation lorsque les irrégularités constatées présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement

Sea Watch est une organisation humanitaire à but non lucratif ayant son siège à Berlin (Allemagne). Elle a pour objet, notamment, l'activité de recherche et de sauvetage en mer et exerce cette activité dans les eaux internationales de la mer Méditerranée au moyen de navires dont elle est à la fois la propriétaire et l'exploitante. Parmi ces navires figurent Sea Watch 3 et Sea Watch 4, qui battent pavillon allemand et qui ont été certifiés en tant que « navires de charge généraux – polyvalents ». Au cours de l'été 2020, après avoir effectué des opérations de sauvetage et avoir débarqué les personnes sauvées en mer dans les ports de Palerme (Italie) et de Port-Empédocle (Italie), les navires ont fait l'objet d'inspections détaillées à bord de la part des capitaineries du port de ces deux villes, au motif que ceux-ci étaient engagés dans l'activité de recherche et de sauvetage en mer alors qu'ils n'étaient pas certifiés pour ce service et avaient recueilli à bord un nombre de personnes largement supérieur à celui certifié. Les inspections ont relevé un certain nombre de défaillances techniques et opérationnelles, dont certaines considérées comme créant un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, si bien que les deux capitaineries ont ordonné l'immobilisation desdits navires.

À la suite de l'immobilisation des navires, Sea Watch a introduit, devant le Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (tribunal administratif régional pour la Sicile, Italie), deux recours tendant à l'annulation notamment des avis d'immobilisation et des rapports d'inspection ayant précédé ces avis. À l'appui de ses recours, Sea Watch a fait valoir, pour l'essentiel, que les capitaineries dont émanent ces mesures avaient excédé les pouvoirs attribués à l'État du port, tels qu'ils résultent de la directive 2009/16¹, interprétée à la lumière du droit international coutumier et conventionnel applicable.

Par conséquent, le Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia a posé à la Cour des questions préjudicielles afin de savoir si la directive 2009/16 s'applique aux navires en cause mais aussi en vue de clarifier les conditions et l'étendue des pouvoirs de contrôle de l'État du port tout comme les conditions de l'immobilisation d'un navire.

Dans ses conclusions présentées ce jour, l'avocat général Athanasios Rantos estime **que la directive 2009/16 s'applique à des navires**, tels que ceux en cause, qui, tout en ayant été **enregistrés comme « navires de charge polyvalents », exercent l'activité de recherche et de sauvetage en mer**. En effet, **la directive 2009/16 s'applique à tout navire** ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port ou mouillage d'un État membre pour effectuer une activité d'interface navire/port. Sont exclus du champ d'application de cette directive, parmi les navires

¹ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, relative au contrôle par l'État du port (JO 2009, L 131, p. 57), telle que modifiée.

utilisés à des fins non commerciales, uniquement des catégories bien spécifiques de navires, auxquelles le législateur a voulu limiter l'exception ².

Cette constatation est selon lui confirmée par les objectifs de la **directive 2009/16**, consistant à **contribuer à une diminution radicale des transports maritimes effectués à l'aide de navires ne satisfaisant pas aux normes** qui naviguent dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, afin notamment **d'améliorer la sécurité, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord**.

Pour ce qui est des **conditions justifiant une inspection supplémentaire par l'État du port**, l'avocat général considère qu'il est évident **qu'un navire transportant systématiquement un nombre de personnes supérieur** au nombre maximal de personnes pouvant être transportées selon ses certificats **peut, dans certaines circonstances, présenter un danger pour des personnes, des biens ou l'environnement**. Une telle circonstance est, en principe, susceptible de constituer un « **facteur imprévu** » et de **justifier une « inspection supplémentaire »** au sens de la directive 2009/16 ³. **Il s'agit toutefois d'une vérification factuelle, au cas par cas, qui incombe à la juridiction nationale**, laquelle ne peut se limiter à une constatation formelle de la différence entre le nombre de personnes transportées et celui des personnes dont le transport est autorisé, mais doit apprécier concrètement les risques d'un tel comportement, compte tenu de **l'obligation de sauvetage en mer** prévue par le droit international coutumier ⁴.

En ce qui concerne **l'étendue du contrôle de l'État du port**, l'avocat général rappelle qu'**une inspection détaillée est effectuée lorsque, à l'issue d'une inspection initiale, il existe des « motifs évidents » de croire que l'état du navire ne correspond pas aux prescriptions d'une convention internationale applicable en la matière**. En l'espèce, le « motif évident » consiste dans le fait que des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord. Un tel contrôle ne se limite pas aux seules prescriptions de nature formelle prévues par les certificats afférents à la classification du navire, mais concerne plutôt la conformité de ce navire avec toutes les règles conventionnelles internationales applicables en matière de sécurité, de prévention de la pollution et de conditions de vie et de travail à bord, en tenant compte de l'état réel du navire et de son équipement ainsi que des activités effectivement exercées par celui-ci et de celles pour lesquelles il a été classifié. L'avocat général, tout en précisant qu'il n'existe pas jusqu'à ce jour, en droit de l'Union ou en droit international, une classification des navires effectuant des activités de recherche et de sauvetage en mer, souligne que la circonstance qu'un navire n'est pas exploité conformément à ses certifications peut constituer une violation des prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord de ce navire et comporter notamment un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Par conséquent, l'avocat général conclut en ce sens que l'État du port peut assurer le respect des conventions internationales et de la législation de l'Union applicables en matière de sécurité maritime, de sûreté maritime, de protection du milieu marin et de conditions de vie et de travail à bord, en tenant compte des activités effectivement exercées par le navire, pourvu qu'un tel contrôle n'empiète pas sur les compétences de l'État du pavillon en ce qui concerne la classification du navire ni sur le respect de l'obligation de sauvetage en mer. **Le simple fait qu'un navire exerce l'activité de recherche et de sauvetage en mer de manière systématique ne soustrait pas ce navire au respect des exigences qui lui sont applicables en vertu du droit**

² À savoir, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non marchandes et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes (article 3, paragraphe 4 de la directive 2009/16).

³ Aux termes de l'annexe I, partie II, sous 2B, et de l'article 11 de la directive 2009/16, les navires ne sont soumis à des inspections supplémentaires, par l'État du port, qu'en présence de « facteurs prépondérants » ou de « facteurs imprévus » énumérés de manière exhaustive. Parmi les facteurs imprévus figure celui des « navires ayant été exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement ».

⁴ L'obligation de sauvetage en mer, incombant au capitaine du navire en vertu du droit international coutumier, est inscrite notamment à l'article 98 de la convention sur le droit de la mer. Cette disposition, intitulée « Obligation de prêter assistance », est libellée comme suit à son paragraphe 1 : « Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers : a) il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer ; b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte [...] ». »

international ou du droit de l'Union ni empêche que ce navire fasse l'objet de mesures d'immobilisation en vertu de l'article 19 de cette directive lorsqu'il viole ces règles.

RAPPEL : Les conclusions de l'avocat général ne lient pas la Cour de justice. La mission des avocats généraux consiste à proposer à la Cour, en toute indépendance, une solution juridique dans l'affaire dont ils sont chargés. Les juges de la Cour commencent, à présent, à délibérer dans cette affaire. L'arrêt sera rendu à une date ultérieure.

RAPPEL : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) des conclusions est publié sur le site CURIA le jour de la lecture.

Contact presse : Amanda Nouvel 📞 (+352) 4303 2524.