



Media ja lehdistö

Euroopan unionin tuomioistuin
LEHDISTÖTIEDOTE nro 33/22
Luxemburgissa 22.2.2022

Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus yhdistetyissä asioissa C-14/21 ja C-15/21
Sea Watch

Julkisasiamies Rantosin mukaan satamavaltio voi tarkastaa, noudattavatko yksityiset alukset, jotka harjoittavat järjestelmällistä etsintä- ja pelastustoimintaa merellä, kansainvälisiä sääntöjä

Unionin oikeuden mukaan satamavaltio voi hyväksyä pysäyttämistoimenpiteitä, kun todetut sääntöjenvastaisuudet tarkoittavat ilmeistä vaaraa turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle

Sea Watch on voittoa tavoittelematon humanitaarinen järjestö, jonka kotipaikka on Berliini (Saksa). Sen tarkoituksena on erityisesti etsintä- ja pelastustoiminta merellä, ja se harjoittaa tätä toimintaa omistamillaan ja hallinnoimillaan aluksilla Välimeren kansainvälisillä vesillä. Näihin aluksiin kuuluvat Sea Watch 3 ja Sea Watch 4, jotka purjehtivat Saksan lipun alla ja jotka on sertifioitu ”yleislasti- ja monikäyttöaluksiksi”. Kun kyseiset alukset olivat kesällä 2020 suorittaneet pelastusoperaatioita ja merellä pelastetut henkilöt olivat nousseet maihin Palermon (Italia) ja Porto Empedoclen (Italia) satamissa, näiden kahden kaupungin satamaviranomaiset suorittivat aluksilla yksityiskohtaisia tarkastuksia sillä perusteella, että kyseiset alukset osallistuivat etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, vaikka niitä ei ollut sertifioitu tähän tehtävään, ja ne olivat ottaneet alukselle huomattavasti enemmän henkilöitä kuin alusten todistuskirjojen mukaan oli sallittua. Tarkastuksissa todettiin tiettyjä teknisiä ja toiminnallisia puutteita, joista osaa oli pidettävä selvästi vaarallisina turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle ja niin vakavina, että molemmat kyseessä olevat satamaviranomaiset määräisivät kyseisten alusten pysäyttämistä.

Alusten pysäyttämisen jälkeen Sea Watch nosti Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Sisilian alueellinen hallintotuomioistuin, Italia) kaksi kannetta, joissa se vaati kumoamaan erityisesti kyseisten alusten pysäyttämismääräykset ja niitä edeltäneet tarkastuskertomukset. Sea Watch väittää kanteidensa tueksi lähinnä, että nämä toimenpiteet toteuttaneet satamaviranomaiset ylittivät satamavaltiolle annetut toimivaltuudet, jotka perustuvat direktiiviin 2009/16¹, sellaisena kuin sitä tulkitaan sovellettavan kansainvälisen tapa- ja sopimusoikeuden perusteella.

Tämän vuoksi Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia on esittänyt unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksiä saadakseen tietää, sovelletaanko direktiiviä 2009/16 kyseisiin aluksiin, mutta myös selvittääkseen satamavaltion valvontavaltuuksien edellytyksiä ja laajuutta sekä aluksen pysäyttämisen edellytyksiä.

Tänään esittämässään ratkaisuehdotuksessa julkisasiamies Athanasios Rantos katsoo, että **direktiiviä 2009/16 sovelletaan** kyseessä olevien kaltaisiin **aluksiin, jotka on rekisteröity ”yleislasti- ja monikäyttöaluksiksi” mutta jotka harjoittavat etsintä- ja pelastustoimintaa merellä. Direktiiviä 2009/16 nimittäin sovelletaan jokaiseen alukseen ja sen miehistöön, joka käy jäsenvaltion satamassa tai ankkuripaikassa ja osallistuu aluksen ja sataman vuorovaikutukseen. Tämän direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettävien alusten osalta pelkästään tietyt erityiset alusluokat, joihin lainsäätäjät on halunnut rajoittaa poikkeuksen.**²

¹ Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta 23.4.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EUVL 2009, L 131, s. 57), sellaisena kuin se on muutettuna.

² Eli ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset ja ei-ammattimaisessa käytössä olevat huviveneet (direktiivin 2009/16 3 artiklan 4 kohta).

Tätä toteamusta tukevat hänen mielestään **direktiivin 2009/16** tavoitteet, jotka ovat **vaikuttaminen siihen, että alikuntoisten alusten meriliikenne vähenisi merkittävästi** jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, jotta voidaan **parantaa turvallisuutta, pilaantumisen ehkäisemistä ja asumis- ja työskentelyolosuhteita aluksilla.**

Satamavaltion suorittaman lisätarkastuksen oikeuttavista edellytyksistä julkisasiamies toteaa, että on selvää, **että alus, jolla järjestelmällisesti kuljetettavien henkilöiden määrä ylittää** sen todistuskirjoissa sallitun **enimmäismäärän, voi tietyissä olosuhteissa aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle.** Tällainen seikka voi lähtökohtaisesti olla direktiivissä 2009/16 tarkoitettu **"ennalta-arvaamaton tekijä"** ja **oikeuttaa** direktiivissä 2009/16 tarkoitetun **lisätarkastuksen**³. **Tosiseikat on kuitenkin tarkistettava tapauskohtaisesti, mikä kuuluu kansalliselle tuomioistuimelle,** joka ei voi tyytyä vain muodolliseen toteamukseen kuljetettujen henkilöiden määrän ja sallitun henkilömäärän välisestä erosta, vaan sen on arvioitava konkreettisesti tällaiseen toimintaan liittyvät riskit, kun otetaan huomioon kansainvälisen tapaoikeuden mukainen **meripelastusvelvollisuus**⁴.

Julkisasiamies huomauttaa **satamavaltion tarkastuksen laajuudesta, että yksityiskohtainen tarkastus on suoritettava, jos perustarkastuksen jälkeen on ilmennyt "ilmeisiä syitä" olettaa, että aluksen kunto ei täytä kansainvälisen sopimuksen asiaan liittyviä vaatimuksia.** Käsiteltävässä asiassa "ilmeinen syy" liittyy siihen, että aluksen todistuskirjojen ja muiden asiakirjojen tarkastamisen yhteydessä on ilmennyt epätarkkuuksia. Tällainen valvonta ei siis rajoitu pelkästään aluksen luokitteluun liittyvissä todistuskirjoissa asetettuihin muodollisiin vaatimuksiin, vaan se koskee pikemminkin sitä, onko alus kaikkien sovellettavien turvallisuutta, ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä sekä aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten sopimusmääräysten mukainen, kun otetaan huomioon aluksen ja sen varusteiden todellinen tila sekä sen tosiasiallisesti harjoittama toiminta ja toiminta, johon alus on luokiteltu. Julkisasiamies täsmentää, ettei unionin oikeudessa tai kansainvälisessä oikeudessa ole tähän päivään mennessä säädetty etsintä- ja pelastustoimintaa merellä suorittavien alusten luokituksista, ja toteaa, että jos alusta ei käytetä sen todistuskirjojen mukaisesti, saatetaan rikkoa kyseisen aluksen käytölle asetettuja vaatimuksia ja aiheuttaa erityisesti vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle.

Näin ollen julkisasiamies toteaa, että satamavaltio voi varmistaa merenkulun turvallisuutta ja turvatoimia, meriympäristön suojelua sekä alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten yleissopimusten ja unionin lainsäädännön noudattamisen ottaen huomioon aluksen tosiasiallisesti harjoittaman toiminnan, kunhan tällainen valvonta ei vaikuta aluksen luokittelua koskevaan lippuvaltion toimivaltaan eikä meripelastusvelvollisuuden noudattamiseen. **Pelkästään se, että alus harjoittaa järjestelmällisesti etsintä- ja pelastustoimintaa merellä, ei vapauta kyseistä alusta velvoitteesta noudattaa siihen kansainvälisen tai unionin oikeuden nojalla sovellettavia vaatimuksia,** eikä se ole esteenä sille, että alukseen kohdistetaan kyseisen direktiivin 19 artiklan nojalla pysäyttämistoimenpiteitä silloin, kun se rikkoo näitä sääntöjä.

HUOMAUTUS: Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus ei sido unionin tuomioistuinta. Julkisasiamiehen tehtävänä on antaa unionin tuomioistuimelle riippumattomasti oikeudellinen ratkaisu käsiteltävänä olevasta asiasta. Unionin tuomioistuin aloittaa nyt tämän asian harkinnan, ja tuomio julistetaan myöhemmin.

HUOMAUTUS: Ennakkoratkaisupyyntö antaa jäsenvaltioiden tuomioistuimille mahdollisuuden tiedustella niiden käsiteltävänä olevan yksittäisen asian puitteissa unionin tuomioistuimelta unionin oikeuden tulkintaa

³ Direktiivin liitteessä I olevan II osan 2B kohdan ja 11 artiklan mukaan satamavaltio tekee aluksille lisätarkastuksen vain, jos on kyse "ensisijaisista tekijöistä" tai "ennalta arvaamattomista tekijöistä", jotka on lueteltu tyhjentävästi. Näihin ennalta arvaamattomiin tekijöihin kuuluu se, että "alusta on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle".

⁴ Aluksen päällikölle kansainvälisen tapaoikeuden nojalla kuuluva meripelastusvelvollisuus on kirjattu muun muassa merioikeusyleissopimuksen 98 artiklaan. Kyseisen määräyksen, jonka otsikko on "Avunantovelvollisuus", 1 kappaleessa määrätään seuraavaa: "Jokaisen valtion on velvoitettava sen lippua käyttävän aluksen päällikkö, siinä määrin kuin se on mahdollista vaarantamatta vakavasti alusta, sen miehistöä tai matkustajia: a) antamaan apua jokaiselle henkilölle, joka tavataan merellä hukkumisvaarassa; b) rientämään mahdollisimman nopeasti pelastamaan hätään joutuneita henkilöitä, jos hänelle on ilmoitettu heidän avuntarpeestaan, ja avunantoa voidaan kohtuudella häneltä vaatia; – –"

tai unionin toimen pätevyyttä. Unionin tuomioistuin ei ratkaise kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevaa asiaa. Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on ratkaista asia unionin tuomioistuimen ratkaisun mukaisesti. Unionin tuomioistuimen ratkaisu sitoo vastaavalla tavoin muita kansallisia tuomioistuinta, jotka käsittelevät samanlaista ongelmaa.

Tämä on tiedotusvälineiden käyttöön tarkoitettu epävirallinen asiakirja, joka ei sido Euroopan unionin tuomioistuinta.

Ratkaisuehdotuksen [koko teksti](#) julkaistaan CURIA-sivustolla ratkaisuehdotuksen lukemispäivänä.

Lisätietoja: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127