



Volgens advocaat-generaal Rantos mag de havenstaat controleren of particuliere schepen die regelmatig opsporings- en reddingsactiviteiten op zee uitoefenen voldoen aan de internationale normen

Krachtens het Unierecht mag de havenstaat aanhoudingsmaatregelen nemen wanneer er onregelmatigheden zijn vastgesteld die een duidelijk gevaar inhouden voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu

Sea Watch is een humanitaire organisatie zonder winstoogmerk met zetel in Berlijn (Duitsland), die opsporings- en reddingsactiviteiten op zee als hoofddoel heeft. Zij verricht deze activiteiten in de internationale wateren van de Middellandse Zee met schepen waarvan zij zowel de eigenaar als de exploitant is. Twee van deze schepen zijn de Sea Watch 3 en de Sea Watch 4, die onder Duitse vlag varen en als algemene vrachtschepen/multifunctionele schepen zijn gecertificeerd. Na reddingsoperaties te hebben uitgevoerd en de geredde personen in de havens van Palermo en Porto Empedocle (Italië) aan land te hebben laten gaan, zijn deze schepen in de zomer van 2020 grondig geïnspecteerd door de havenautoriteiten van deze twee steden. De reden was dat de schepen opsporings- en reddingsactiviteiten op zee hadden uitgeoefend zonder hiervoor te zijn gecertificeerd en dat zij een veel groter aantal personen aan boord hadden genomen dan op basis van hun certificaten was toegestaan. Bij deze inspecties is een aantal technische en operationele tekortkomingen aan het licht gekomen, waarvan sommige werden beschouwd als mogelijke bron van gevaar voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu. De twee havenautoriteiten hebben derhalve de aanhouding van deze schepen bevolen.

Na de aanhouding van de schepen heeft Sea Watch bij de Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (bestuursrechter in eerste aanleg Sicilië, Italië) twee beroepen ingesteld tot nietigverklaring van de mededelingen van aanhouding („notice of detention”) en van de inspectierapporten die aan die mededelingen waren voorafgegaan. Tot staving van haar beroepen betoogt Sea Watch hoofdzakelijk dat de havenautoriteiten die deze maatregelen hebben uitgevaardigd, de bevoegdheden hebben overschreden die krachtens richtlijn 2009/16¹, uitgelegd in het licht van het toepasselijke internationale gewoonte- en verdragsrecht, aan de havenstaat zijn toegekend.

Bijgevolg heeft de Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia prejudiciële vragen gesteld aan het Hof om te vernemen of richtlijn 2009/16 van toepassing is op de betrokken schepen, maar ook om duidelijkheid te krijgen over de voorwaarden en de omvang van de controlebevoegdheden van de havenstaat en de voorwaarden voor de aanhouding van een schip.

In zijn conclusie van vandaag meent advocaat-generaal Athanasios Rantos **dat richtlijn 2009/16 van toepassing is op schepen** zoals hier aan de orde, **die opsporings- en reddingsactiviteiten verrichten terwijl zij zijn geregistreerd als multifunctionele vrachtschepen**. Richtlijn 2009/16 is namelijk van toepassing op ieder schip dat een haven of een ankerplaats van een lidstaat aandoet om een interactie schip/haven-raakvlak te verrichten, alsook op zijn bemanning. De enige

¹ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB 2009, L 131, blz. 57), zoals gewijzigd.

schepen die de wetgever van de werkingssfeer van de richtlijn heeft willen uitzonderen behoren tot zeer specifieke categorieën schepen die niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt.²

Deze vaststelling wordt volgens hem bevestigd door het doel van **richtlijn 2009/16 om bij te dragen aan het drastisch terugdringen van het aantal schepen dat niet aan de normen voldoet** en in de wateren vaart die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen, teneinde meer bepaald **de veiligheid te bevorderen, verontreiniging te voorkomen en de leef- en werkomstandigheden aan boord te verbeteren**.

Wat betreft de **omstandigheden die een reden kunnen vormen voor een aanvullende inspectie door de havenstaat**, is het volgens de advocaat-generaal duidelijk **dat een schip dat stelselmatig meer personen vervoert** dan het maximumaantal personen dat volgens de certificaten van dat schip mag worden vervoerd, **in bepaalde omstandigheden een gevaar kan opleveren voor personen, eigendommen of het milieu**. Een dergelijke omstandigheid kan in beginsel een „onverwachte factor” vormen en een „aanvullende inspectie” in de zin van richtlijn 2009/16³ rechtvaardigen. **De feiten moeten evenwel per geval worden onderzocht. Dit is een taak voor de nationale rechter**, die niet kan volstaan met de formele vaststelling dat er een verschil bestaat tussen het aantal vervoerde personen en het aantal personen waarvan het vervoer volgens de certificaten is toegestaan. Hij moet de risico's van een dergelijke handelwijze concreet beoordelen en daarbij rekening houden met de **verplichting tot redding op zee** krachtens het internationaal gewoonterecht.⁴

Met betrekking tot **de omvang van de controle door de havenstaat** herinnert de advocaat-generaal eraan dat **een gedetailleerde inspectie wordt uitgevoerd wanneer er na een eerste inspectie „gegronde redenen” zijn om aan te nemen dat de toestand van het schip niet voldoet aan de voorschriften van een ter zake toepasselijk verdrag**. In deze concrete zaak is de „gegronde reden” gelegen in het feit dat er bij de controle van de certificaten en de andere documenten onnauwkeurigheden zijn vastgesteld. Bij een dergelijke controle wordt niet alleen gekeken of is voldaan aan de formele voorschriften van de certificaten die bij de classificatie van het schip horen, maar vooral of dit schip voldoet aan alle internationale verdragsregels op het gebied van veiligheid, het voorkomen van verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord. Daarbij wordt rekening gehouden met de reële toestand van het schip en zijn uitrusting, met de activiteiten die het schip daadwerkelijk verricht en met die waarvoor het is geclassificeerd. De advocaat-generaal wijst erop dat er momenteel noch in het Unierecht noch in het internationale recht een classificatie bestaat voor schepen die opsporings- en reddingsactiviteiten verrichten, en benadrukt dat de omstandigheid dat een schip niet in overeenstemming met zijn certificatie wordt geëxploiteerd, een schending kan vormen van de voorschriften betreffende de operationele procedures aan boord van dit schip en met name een gevaar kan opleveren voor personen, eigendommen of het milieu.

De advocaat-generaal concludeert daaruit dat de havenstaat – rekening houdend met de activiteiten die het schip daadwerkelijk verricht – kan toezien op de eerbiediging van de internationale verdragen en de Uniewetgeving betreffende de veiligheid op zee, de maritieme beveiliging, de bescherming van het mariene milieu en de leef- en werkomstandigheden aan boord, mits deze controle geen inbreuk maakt op de bevoegdheid van de vlaggenstaat met betrekking tot de classificatie van het schip of op de naleving van de verplichting tot redding op

² Namelijk voor niet-commerciële doeleinden gebruikte overheidsschepen en niet-commerciële pleziervaartuigen (artikel 3, lid 4, van richtlijn 2009/16).

³ Volgens bijlage I, deel II, punt 2B, en artikel 11 van richtlijn 2009/16 worden schepen alleen dan aan een aanvullende inspectie door de havenstaat onderworpen wanneer sprake is van een van de „dwingende factoren” of „onverwachte factoren” die op uitputtende wijze zijn opgesomd. Een van de onverwachte factoren is de omstandigheid dat schepen „op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleveren”.

⁴ De verplichting tot redding op zee die krachtens het internationale gewoonterecht op de kapitein van het schip rust, is met name neergelegd in artikel 98 van het Verdrag inzake het recht van de zee. Lid 1 van deze bepaling met het opschrift „Verplichting tot het verlenen van bijstand”, luidt: „Iedere staat eist van de kapitein van een schip dat de vlag van deze staat voert dat hij, voor zover dit mogelijk is zonder dat het schip, de bemanning of de passagiers ernstig in gevaar worden gebracht: a) bijstand verleent aan eenieder die zich op zee in gevaar bevindt; b) personen in nood zo spoedig mogelijk te hulp schiet, indien hij ervan in kennis wordt gesteld dat zij hulp behoeven, voor zover dit redelijkerwijs van hem kan worden verwacht [...]”.

zee. **Het enkele feit dat een schip stelselmatig opsporings- en reddingsactiviteiten op zee verricht, betekent niet dat dit schip niet hoeft te voldoen aan de vereisten die daarop krachtens het internationale recht of het Unierecht van toepassing zijn**, en belet niet dat dit schip krachtens artikel 19 van deze richtlijn aan aanhoudingsmaatregelen kan worden onderworpen wanneer het deze regels schendt.

NOTA BENE: De conclusie van de advocaat-generaal bindt het Hof van Justitie niet. De advocaten-generaal hebben tot taak, in volledige onafhankelijkheid het Hof een juridische oplossing te bieden voor het concrete geschil. De rechters van het Hof beginnen vandaag met de beraadslagingen over het arrest, dat op een latere datum zal worden gewezen.

NOTA BENE: De prejudiciële verwijzing biedt de rechterlijke instanties van de lidstaten de mogelijkheid, in het kader van een bij hen aanhangig geding aan het Hof vragen te stellen over de uitlegging van het recht van de Unie of over de geldigheid van een handeling van de Unie. Het Hof beslecht het nationale geding niet. De nationale rechterlijke instantie dient het geding af te doen overeenkomstig de beslissing van het Hof. Deze beslissing bindt op dezelfde wijze de andere nationale rechterlijke instanties die kennis dienen te nemen van een soortgelijk probleem.

Voor de media bestemd niet-officieel stuk, dat het Hof van Justitie niet bindt.

De [volledige tekst](#) wordt gepubliceerd op de website CURIA op de dag waarop de conclusie wordt genomen.

Contactpersoon voor de pers: Stefaan Van der Jeught ☎ (+352) 4303 2170