



Press och information

Europeiska unionens domstol
PRESSMEDDELANDE nr 33/22
Luxemburg, den 22 februari 2022

Generaladvokatens förslag till avgörande i de förenade målen C-14/21 och
15/21
Sea Watch

Enligt generaladvokat Rantos får hamnstaten kontrollera att privata fartyg som regelbundet bedriver sök- och räddningsverksamhet till havs iakttar internationella normer

Unionsrätten ger hamnstaten rätt att anta beslut om kvarhållande när de konstaterade bristerna innebär otvetydig fara för säkerhet, liv eller miljö

Sea Watch är en ideell humanitär organisation med säte i Berlin (Tyskland). Organisationen har bland annat till syfte att bedriva sök- och räddningsverksamhet till havs och ägnar sig åt sådan verksamhet på internationellt vatten i Medelhavet med hjälp av fartyg som organisationen både äger och är driftsansvarig för. Bland dessa återfinns fartygen Sea Watch 3 och Sea Watch 4, vilka för tysk flagg och har certifierats såsom "multifunktionella lastfartyg". Under sommaren år 2020 användes fartygen i räddningsinsatser på internationellt vatten i Medelhavet och efter att ha landsatt undsatta personer i hamnarna i Palermo (Italien) och Porto Empedocle (Italien) genomförde respektive hamnkontor i dessa båda städer mer ingående inspektioner ombord, av det skälet att fartygen hade använts i sök- och räddningsverksamhet till havs trots att de inte var certifierade för sådan verksamhet och att de hade tagit ombord betydligt fler personer än vad deras certifikat medgav. Vid dessa inspektioner upptäcktes ett visst antal tekniska och driftmässiga brister, varav vissa ansågs medföra risker för säkerhet, liv eller miljö, varför hamnkontoren beslutade att fartygen skulle kvarhållas.

Till följd av kvarhållandet av fartygen väckte Sea Watch, vid Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Regionala förvaltningsdomstolen för Sicilien), i två fall talan om ogiltigförklaring av besluten om kvarhållande samt de besiktningsrapporter som föregick dessa beslut. Till stöd för talan gjorde Sea Watch i huvudsak gällande att när hamnkontoren hade beslutat om åtgärderna hade de överskridit de befogenheter som tillkommer hamnstaten enligt direktiv 2009/16¹, tolkat mot bakgrund av tillämplig internationell sedvanerätt och konventionsrätt.

Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia beslutade följaktligen att inhämta ett förhandsavgörande från EU-domstolen för att få klarhet i huruvida direktiv 2009/16 var tillämpligt på de berörda fartygen och för att få klargöranden beträffande omfattningen av hamnstatens kontrollbefogenheter, samt beträffande villkoren för att utöva denna befogenhet och för att kvarhålla ett fartyg.

I sitt förslag till avgörande, föredraget idag, finner generaladvokat Athanasios Rantos att **direktiv 2009/16 är tillämpligt på fartyg som** – i likhet med de nu berörda fartygen – **visserligen har registrerats som "multifunktionella lastfartyg" men används för sök- och räddningsverksamhet till havs. Direktiv 2009/16 är nämligen tillämpligt på varje fartyg** som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats, liksom dess besättning, för att upprätta samverkan mellan fartyg och hamn. I fråga om fartyg som inte används kommersiellt är det endast

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 2009, s. 57), i ändrad lydelse.

väl specificerade fartygskategorier som undantas från direktivets tillämpningsområde, då lagstiftaren har haft för avsikt att begränsa detta undantag till just dessa fartygskategorier.²

Generaladvokaten anser att denna slutsats bekräftas av att **direktiv 2009/16** syftar till att **åstadkomma en drastisk minskning av antalet undermåliga fartyg** i vatten under medlemsstaternas jurisdiktion, bland annat **för att förbättra säkerheten, möjligheterna att förhindra förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord.**

När det gäller de **omständigheter som kan motivera att hamnstaten utför en tilläggsinspektion**, anser generaladvokaten att det är uppenbart att **ett fartyg som systematiskt transporterar ett högre antal personer** än vad som får transporteras enligt fartygets certifikat **under vissa förhållanden kan utgöra en fara för personer, egendom eller miljö.** En sådan omständighet kan i princip utgöra en **"oförutsedd faktor"** och **motivera en "tilläggsinspektion"** i den mening som avses direktiv 2009/16.³ Det rör sig emellertid om en kontroll av sakförhållandena i det enskilda fallet, en kontroll som det ankommer på den nationella domstolen att utföra och som inte kan begränsas till ett formellt konstaterande av att antalet transporterade personer inte stämmer överens med det antal som får transporteras enligt fartygets certifikat, utan måste omfatta en konkret bedömning av riskerna med en sådan händelse, mot bakgrund av den sjöräddningsskyldighet som följer av internationell sedvanerätt.⁴

Beträffande **omfattningen av den kontroll hamnstaten ska utföra**, erinrar generaladvokaten om att **en mer ingående inspektion ska utföras när det efter en inledande inspektion finns "otvetydiga skäl" att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte uppfyller de tillämpliga villkoren i en konvention.** I förevarande fall bestod det "otvetydiga skälet" i att felaktigheter hade uppdagats vid granskningen av certifikat och andra dokument. En sådan kontroll får inte vara begränsad till endast de formella föreskrifter som anges i fartygets certifikat, utan ska istället omfatta en undersökning av huruvida fartyget uppfyller samtliga tillämpliga bestämmelser i internationella konventioner i fråga om säkerhet, förhindrande av föroreningar samt boende- och arbetsförhållanden ombord, med beaktande av fartygets och utrustningens faktiska skick samt den verksamhet som fartyget de facto deltar i, med samtidigt beaktande av de föreskrifter som gäller för den verksamhet för vilken fartyget är klassificerat. Generaladvokaten erinrar om att varken unionsrätten eller internationell rätt innehåller någon klassificering för fartyg som bedriver sök- och räddningsverksamhet till havs, men framhåller samtidigt att den omständigheten att ett fartyg inte används i enlighet med sina certifikat kan utgöra en överträdelse av de bestämmelser som gäller verksamheten ombord, och detta kan bland annat medföra en fara för personer, egendom eller miljö.

Generaladvokaten finner följaktligen att hamnstaten får säkerställa efterlevnaden av tillämpliga internationella konventioner och tillämplig unionslagstiftning avseende säkerhet till sjöss, sjöfartsskydd, skydd av den marina miljön och boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg, med beaktande av den verksamhet som faktiskt bedrivs av fartyget, förutsatt att detta inte inkräktar på flaggstatens behörighet i fråga om klassificering av fartyget och heller inte på fullgörandet av sjöräddningsskyldigheten. **Blott den omständigheten att ett fartyg systematiskt bedriver sök- och räddningsverksamhet till havs innebär således inte att fartyget kan undandra sig de krav som följer av tillämplig internationell rätt eller unionsrätt**, och den hindrar inte heller att fartyget kvarhålls i den mening som avses i artikel 19 i direktivet om det inte uppfyller dessa krav.

² Det vill säga fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt och fritidsbåtar som inte används i handelssjöfart (artikel 3.4 i direktiv 2009/16).

³ I enlighet med bilaga I del II punkt 2B och artikel 11 i direktiv 2009/16 ska hamnstaten utföra tilläggsinspektioner endast för det fall att "faktorer av högsta prioritet" eller "oförutsedda faktorer" föreligger, vilka förtecknas uttömmande i direktivet. En sådan oförutsedd faktor är att fartyget "har framförts på ett sätt som innebär en fara för personer, egendom eller miljö".

⁴ Sjøräddningsskyldigheten åvilar fartygets befälhavare enligt internationell sedvanerätt och artikel 98 i havsrättskonventionen. I denna bestämmelse, med rubriken "Skyldighet att lämna bistånd", föreskrivs följande i punkt 1: "Varje stat skall kräva att befälhavare på fartyg som för dess flagg, i den mån så är möjligt utan allvarig fara för fartyget, dess besättning eller passagerare a) bistår varje person som anträffas på havet och befinner sig i sjönöd, b) så snabbt som möjligt vidtar åtgärder för att rädda personer som råkat i sjönöd, om han underrättats om deras behov av bistånd, i den mån sådana åtgärder skäligen kan förväntas av honom, ..."

PÅPEKANDE: Generaladvokatens förslag till avgörande är inte bindande för domstolen. Generaladvokaternas uppdrag består i att fullständigt oavhängigt föreslå domstolen en rättslig lösning i det mål som de har fått i uppdrag att handlägga. Domstolens domare ska nu inleda en enskild överläggning i förevarande mål. Domen kommer att meddelas vid ett senare datum.

PÅPEKANDE: Begäran om förhandsavgörande gör det möjligt för domstolarna i medlemsstaterna att, i ett mål som pågår vid dem, vända sig till EU-domstolen med frågor om tolkningen av unionsrätten eller om giltigheten av en unionsrättsakt. Domstolen avgör inte målet vid den nationella domstolen. Det är den nationella domstolen som ska avgöra målet i enlighet med EU-domstolens avgörande. Detta avgörande är på samma sätt bindande för de övriga nationella domstolar där en liknande fråga uppkommer.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för domstolen.

Förslaget till avgörande i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA den dag som förslaget föredras.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127