



Kohtujurist Rantose sõnul võib sadamariik kontrollida, kas regulaarselt mereotsingu ja -päästega tegelevad eralaevad järgivad rahvusvahelisi standardeid

Liidu õiguse kohaselt võib sadamariik võtta kinnipidamismeetmeid, kui tuvastatud rikkumised ohustavad selgelt meresõiduohutust, tervist või keskkonda

Sea Watch on mittetulunduslik humanitaarorganisatsioon, kelle registreeritud asukoht on Berliinis (Saksamaa). Tema tegevusala on peamiselt inimeste mereotsing ja -pääste, millega ta tegeleb Vahemere rahvusvahelistes vetes laevadega, mille omanik ja käitaja ta korraga on. Nende laevade hulgas on Sea Watch 3 ja Sea Watch 4, mis sõidavad Saksa lipu all ja mis on sertifitseerinud kui „üldised mitmeotstarbelised kaubalaevad“. 2020. aasta suvel, pärast nende laevadega tehtud päästeoperatsioone ning pärast seda, kui päästetud inimesed olid Palermo sadamas (Itaalia) ja Porto Empedocle sadamas (Itaalia) maale toimetatud, viis kummagi linna sadamakapteni büroo kõnealustes laevades läbi üksikasjalikud kontrollid põhjusel, et kõnealused laevad tegelesid mereotsingu ja -päästega, kuigi nad olid selle teenuse osutamiseks sertifitseerimata, ning nende pardale oli võetud palju rohkem inimesi, kui nende ohutustunnistustes oli ette nähtud. Kontrollid tõid esile teatava hulga tehnilisi ja eksploatatsioonilisi puudusi, millest mõningaid peeti selliseks, mis ohustavad selgelt meresõiduohutust, tervist või keskkonda, mistõttu andsid mõlemad sadamakapteni bürood korralduse nende laevade kinnipidamiseks.

Pärast laevade kinnipidamist esitas Sea Watch Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Sitsiilia maakonna halduskohus, Itaalia) kaks kaebust, millega palus tühistada eelkõige laevade kinnipidamiskorraldused ja neile korraldustele eelnenud kontrollaktid. Oma kaebuste põhjenduseks väitis Sea Watch sisuliselt, et sadamakapteni bürood, kes need meetmed võtsid, ületasid sadamariigile direktiivi 2009/16¹ kohaselt antud pädevust, kui tõlgendada seda direktiivi, lähtudes kohaldatavast rahvusvahelisest tavaõigusest ja konventsioonidest.

Seetõttu esitas Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia Euroopa Kohtule eelotsuse küsimused selle kohta, kas direktiiv 2009/16 on kõnealuste laevade suhtes kohaldatav, paludes ühtlasi selgitada sadamariigi kontrollipädevuse tingimusi ja ulatust ning laeva kinnipidamise tingimusi.

Kohtujurist Athanasios Rantos leiab oma täna esitatud ettepanekus, et kõnealuste **laevade** taoliste aluste **suhtes, mis on küll registreeritud „mitmeotstarbelise kaubalaevana“, kuid tegelevad mereotsingu ja -päästega, on direktiiv 2009/16 kohaldatav. Direktiiv 2009/16 on kohaldatav mis tahes laeva ja laevapere suhtes**, mis külastab liikmesriigi sadamat või ankrukohta ja osaleb laeva ja sadama vahelises liideses. Direktiivi kohaldamisalast jäävad mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavate laevade hulgas välja vaid (väga konkreetseid laevakategooriad, millega seadusandja soovis selle erandi piirata².

Seda järeldust kinnitavad tema arvates **direktiivi 2009/16 eesmärgid aidata oluliselt vähendada liikmesriikide jurisdiktsiooni all olevates vetes standarditele mittevastavate laevadega**

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT 2009, L 131, lk 57; parandus ELT 2013, L 32, lk 23), mida on muudetud.

² Nimelt mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavad valitsusasutuste laevad ja lõbusõidujahid (direktiivi 2009/16 artikli 3 lõige 4).

teostatavaid merevedusid peamiselt selleks, et parandada ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laeva pardal.

Tingimuste puhul, mis annavad sadamariigile aluse täiendavaks kontrolliks, on kohtujuristi hinnangul ilmne, et laev, mis veab süstemaatiliselt rohkem inimesi kui suurim arv, keda tema tunnistuste alusel vedada tohib, võib teatud asjaoludel inimesi, vara või keskkonda ohustada. Põhimõtteliselt võib selline asjaolu olla direktiivi 2009/16³ tähenduses „ootamatu tegur“ ja õigustada selle direktiivi kohast „täiendavat kontrolli“. Igal üksikjuhtumil tuleb siiski fakte kontrollida ning seda tuleb teha liikmesriigi kohtul, kes ei või piirduda formaalse tuvastamisega, et on erinevus veetavate inimeste arvu ja vedada lubatavate inimeste arvu vahel, vaid peab konkreetselt hindama sellise käitumisega seotud riske, võttes arvesse rahvusvahelisega tavaõigusega ette nähtud merepäästekohustust⁴.

Mis puutub sadamariigi kontrolli ulatusse, siis kohtujurist tuletab meelde, et üksikasjalikumat kontrolli tehakse siis, kui esmase kontrolli tulemusel on „põhjendatud alus“ arvata, et laeva seisukord ei vasta selles valdkonnas kohaldatava rahvusvahelise konventsiooni nõuetele. Käesoleval juhul seisneb „põhjendatud alus“ selles, et tunnistuste ja muude pardadokumentide kontrollimisel on avastatud ebatäpsusi. Selline kontroll ei piirdu üksnes formaalsete nõuetega, mis on laeva klassifikatsioonitunnistustes ette nähtud, vaid puudutab pigem laeva vastavust kõigile rahvusvaheliste konventsioonide eeskirjadele, mis on kohaldatavad ohutusele, reostuse vältimisele ning elu- ja töötingimustele laeva pardal, võttes arvesse laeva ja selle varustuse tegelikku seisukorda ja laeva tegelikku tegevust ning samuti tegevust, mille jaoks ta on klassifitseeritud. Täpsustades, et käesoleva ajani ei ole liidu ega rahvusvahelises õiguses mereotsingu ja -päästega tegelevate laevade klassifikatsiooni olemas, rõhutab kohtujurist, et asjaolu, et laeva ei käitata kooskõlas tema tunnistustega, võib kujutada endast selle laeva pardal kehtivate ekspluatatsiooniliste nõuete rikkumist ja muu hulgas ohustada inimesi, vara või keskkonda.

Sellest järeldas kohtujurist, et sadamariik võib tagada meresõiduohutusele, meresõiduturvalisusele, merekeskkonna kaitsele ning elu- ja töötingimustele laeva pardal kohaldatavate rahvusvaheliste konventsioonide ja liidu õigusaktide järgimise, võttes arvesse laeva tegelikku tegevust, tingimusel et selline kontroll ei tungiks lipuriigi pädevusvaldkonda laeva klassifitseerimise alal ega merepäästekohustuse täitmisel. **Pelk asjaolu, et laev tegeleb süstemaatiliselt mereotsingu ja -päästega, ei vabasta seda laeva kohustusest täita tema suhtes rahvusvahelise õiguse või liidu õiguse alusel kohaldatavaid nõudeid** ega takista selle laeva suhtes direktiivi artikli 19 alusel kinnipidamismeetmeid kohaldamast, kui ta neid eeskirju rikub.

MÄRKUS: Kohtujuristi ettepanek ei ole Euroopa Kohtule siduv. Kohtujuristi ülesanne on täiesti sõltumatult teha Euroopa Kohtule ettepanekuid talle määratud asjade õigusliku lahenduse kohta. Euroopa Kohtu kohtunikud asuvad selles kohtuasjas nõu pidama. Kohtuotsus tehakse hiljem.

MÄRKUS: Eelotsusetaotlus võimaldab liikmesriikide kohtutel taotleda kohtuvaidluste lahendamisel Euroopa Kohtult liidu õiguse tõlgendamist või liidu õigusakti kehtivuse üle otsustamist. Euroopa Kohus ei lahenda siseriiklikku kohtuvaidlust. Kohtuasja lahendamine kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega on siseriikliku kohtu ülesanne. Euroopa Kohtu otsus on ühtlasi siduv ka teistele siseriiklikele kohtutele, kes lahendavad sarnast probleemi.

Ajakirjandusele mõeldud mitteametlik dokument, mis ei ole Euroopa Kohtule siduv.

Ettepaneku [terviktekst](#) on CURIA veebileheküljel alates selle ettekandmise päevast.

³ Direktiivi 2009/16 I lisa II osa punkti 2B ja artikli 11 kohaselt kontrollib sadamariik laevu täiendavalt üksnes siis, kui esinevad „esmatähtsad tegurid“ või „ootamatud tegurid“, mis on ammendavalt loetletud. Ootamatute tegurite hulgas on loetletud „laevad, mida on käitatud viisil, mis ohustab isikuid, vara või keskkonda“.

⁴ Rahvusvahelise tavaõiguse kohaselt laeva kaptenil lasuv merepäästekohustus on muu hulgas kirja pandud mereõiguse konventsiooni artiklisse 98. Selle sätte „Kohustus osutada abi“ lõige 1 on sõnastatud järgmiselt: „Riik nõuab, et tema lipu all sõitva laeva kapten, seadmata ohtu laeva, meeskonda või reisijaid: a) osutab abi igale merehädalisele; b) pärast abivajadusest teadasaamist suundub võimalikult kiiresti merehädalist päästma, kui seda võib temalt mõistlikult eeldada [...]“.

Täiendavat teavet annab Gitte Stadler ☎(+352) 4303 3127