



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 33/22
Luksemburg, 22 lutego 2022 r.

Opinia rzecznika generalnego w sprawach połączonych C-14/21 i C-15/21
Sea Watch

Zdaniem rzecznika generalnego Rantosa statki prywatne prowadzące regularnie działalność poszukiwawczo-ratowniczą na morzu mogą podlegać kontroli państwa portu w zakresie ich zgodności z normami międzynarodowymi

Zgodnie z prawem Unii państwo portu może przyjąć środki polegające na zatrzymaniu statku, jeżeli stwierdzone nieprawidłowości stwarzają wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska

Sea Watch jest organizacją humanitarną nienastawioną na zysk, z siedzibą w Berlinie (Niemcy). Jej celem jest zwłaszcza prowadzenie działalności poszukiwawczo-ratowniczej na morzu, którą to działalność realizuje na wodach międzynarodowych Morza Śródziemnego za pomocą statków, których jest jednocześnie właścicielem i armatorem. Wśród tych statków znajdują się Sea Watch 3 i Sea Watch 4, które pływają pod banderą niemiecką i zostały certyfikowane jako „statki towarowe wielozadaniowe”. Latem 2020 r., po przeprowadzeniu operacji ratunkowych i wyokrętowaniu osób uratowanych na morzu w portach Palermo (Włochy) i Port-Empedocle (Włochy), statki te przeszły bardziej szczegółowe inspekcje na pokładzie prowadzone przez odnośne kapitanaty portów w tych dwóch miastach, z tego względu że brały one udział w działalności poszukiwawczo-ratowniczej na morzu, chociaż nie były certyfikowane do tej służby, i zabrały na pokład dużo większą liczbę osób niż liczba odpowiadająca świadectwom bezpieczeństwa tych statków. Inspekcje ujawniły szereg braków technicznych i operacyjnych, przy czym niektóre z nich uznano za stwarzające wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, tak że oba kapitanaty zarządziły zatrzymanie rzeczonych statków.

W następstwie zatrzymania statków organizacja Sea Watch wniosła do Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionalnego sądu administracyjnego dla Sycylii) dwie skargi o stwierdzenie nieważności zwłaszcza nakazów zatrzymania tych statków i poprzedzających te nakazy protokołów inspekcji. Na poparcie swoich skarg Sea Watch podniosła zasadniczo, że kapitanaty, które wprowadziły te środki, przekroczyły przyznane państwu portu uprawnienia wynikające z dyrektywy 2009/16¹, interpretowanej w świetle obowiązującego międzynarodowego prawa zwyczajowego i umownego.

W związku z tym Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia zwrócił się do Trybunału z pytaniami prejudycjalnymi w celu ustalenia, czy dyrektywa 2009/16 ma zastosowanie do rozpatrywanych statków, ale również w celu wyjaśnienia warunków i zakresu uprawnień kontrolnych państwa portu oraz warunków zatrzymania statku.

W przedstawionej dziś opinii rzecznik generalny Athanasios Rantos stwierdza, że **dyrektywa 2009/16 ma zastosowanie do statków** takich jak rozpatrywane, które choć zostały zarejestrowane jako „statki towarowe wielozadaniowe”, **wykonują działalność poszukiwawczo-ratowniczą na morzu. Dyrektywę 2009/16 tę stosuje się bowiem do każdego statku** – i jego załogi – zawijającego do portu lub kotwiczowiska w państwie członkowskim, w celu przeprowadzenia bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port. Z zakresu stosowania tej

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. 2009, L 131, s. 57), ze zmianami.

dyrektywy wyłączone są, pośród statków używanych do celów niekomercyjnych, jedynie szczególne kategorie statków, do których prawodawca chciał ograniczyć wyjątek².

Wniosek ten znajduje jego zdaniem potwierdzenie w celach **dyrektywy 2009/16** polegających na **przyczynianiu się do radykalnego zmniejszenia żeglugi z wykorzystaniem statków nieodpowiadających normom**, poruszających się po wodach pozostających pod jurysdykcją państw członkowskich, w celu, między innymi, **podniesienia poziomu bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie**.

W odniesieniu do **przesłanek uzasadniających dodatkową inspekcję przez państwo portu**, rzecznik generalny uważa za oczywiste, że **statek przewożący systematycznie liczbę osób przekraczającą** maksymalną liczbę osób dopuszczoną zgodnie z jego świadectwami, **może w pewnych okolicznościach stanowić zagrożenie dla osób, towarów lub środowiska naturalnego**. Okoliczność taka może, co do zasady, stanowić **czynnik „nieprzewidzianych okoliczności”** i **uzasadniać „dodatkową inspekcję”** w rozumieniu dyrektywy 2009/16³. **Chodzi tu jednak o weryfikację okoliczności faktycznych w każdym konkretnym przypadku, spoczywającą na sądzie krajowym**, który nie może ograniczyć się do formalnego stwierdzenia różnicy pomiędzy liczbą przewożonych osób a liczbą osób, których transport jest dopuszczony, lecz powinien konkretnie ocenić ryzyko wiążące się z takim działaniem, mając na względzie **obowiązek ratowania życia na morzu** przewidziany w międzynarodowym prawie zwyczajowym⁴.

Co się tyczy **zakresu uprawnień kontrolnych państwa portu**, rzecznik generalny przypomina, że **bardziej szczegółowa inspekcja przeprowadzana jest w każdym przypadku, gdy po inspekcji wstępnej, występują „wyraźne powody”, aby sądzić, że stan statku nie spełnia wymagań określonych w stosownej konwencji międzynarodowej**. W niniejszym przypadku „wyraźny powód” polega na fakcie, iż podczas sprawdzania świadectw i innych dokumentów zostały wykryte nieścisłości. Taka kontrola nie ogranicza się wyłącznie do wymagań formalnych przewidzianych w świadectwach dotyczących klasyfikacji statku, lecz dotyczy raczej zgodności tego statku ze wszystkimi międzynarodowymi normami umownymi mającymi zastosowanie w dziedzinie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom, warunków życia i pracy na pokładzie, biorąc pod uwagę rzeczywisty stan statku i jego wyposażenia, jak również działalność wykonywaną przez niego w praktyce oraz działalność określoną w klasyfikacji statku. Rzecznik generalny uściśla, że w prawie Unii ani w prawie międzynarodowym nie istnieje do tej pory klasa statków prowadzących działalność poszukiwawczo-ratowniczą na morzu, podkreśla jednocześnie, że okoliczność, iż statek nie jest eksploatowany zgodnie z jego świadectwami, może stanowić naruszenie pokładowych wymagań eksploatacyjnych tego statku i stwarzać zwłaszcza zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego.

Rzecznik generalny dochodzi zatem do wniosku, że państwo portu może zapewnić przestrzeganie konwencji międzynarodowych i przepisów Unii mających zastosowanie w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na pokładzie, biorąc pod uwagę działalność wykonywaną przez statek w praktyce, pod warunkiem że taka kontrola nie wkracza w kompetencje państwa bandery w zakresie klasyfikacji statku ani nie utrudnia wypełniania obowiązku ratowania życia na morzu. **Sam fakt, że statek prowadzi działalność poszukiwawczo-ratowniczą na morzu w sposób systematyczny, nie**

² A mianowicie statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem (art. 3 ust. 4 dyrektywy 2009/16).

³ Zgodnie z pkt 2B części II załącznika I do dyrektywy 2009/16 i z jej art. 11 statki są poddawane dodatkowym inspekcjom przez państwo portu jedynie w razie wystąpienia wymienionych w sposób wyczerpujący „czynników nadrzędnych” lub czynników „nieprzewidzianych okoliczności”. Wśród nieprzewidzianych okoliczności znajduje się okoliczność że w grę wchodzi „statki, które były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego.”

⁴ Obowiązek ratowania życia na morzu, spoczywający na kapitanie statku na mocy międzynarodowego prawa zwyczajowego, jest zapisany w szczególności w art. 98 konwencji o prawie morza. Ustęp 1 tego postanowienia, zatytułowanego „Obowiązek udzielania pomocy”, brzmi następująco: „Każde państwo zobowiązuje kapitana statku pływającego pod jego banderą, o ile kapitan może to uczynić bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów: (a) do niesienia pomocy każdej osobie na morzu, znajdującej się w niebezpieczeństwie; (b) do pospieszenia możliwie najszybciej na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie, jeżeli został on powiadomiony o potrzebie udzielenia im pomocy, o ile można rozsądnie oczekiwać od niego takiego działania [...]”.

zwalnia tego statku z obowiązku przestrzegania wymogów, które mają do niego zastosowanie na mocy prawa międzynarodowego lub prawa Unii, i nie stoi na przeszkodzie zatrzymaniu rzeczonoego statku na podstawie art. 19 tej dyrektywy, jeżeli zasady te narusza.

UWAGA: Opinia rzecznika generalnego nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Zadanie rzeczników generalnych polega na przedkładaniu Trybunałowi, przy zachowaniu całkowitej niezależności, propozycji rozstrzygnięć prawnych w sprawach, które rozpatrują. Sędziowie Trybunału przygotowują obecnie rozstrzygnięcie w tej sprawie. Wyrok zostanie wydany w terminie późniejszym.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) opinii jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu przedłożenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793