



Tlač a informácie

Súdny dvor Európskej únie
TLAČOVÉ KOMUNIKÉ č. 33/22
V Luxemburgu 22. februára 2022

Návrhy generálneho advokáta v spojených veciach C-14/21 a C-15/21
Sea Watch

Podľa návrhov, ktoré predniesol generálny advokát Rantos, môžu súkromné plavidlá vykonávajúce pravidelné pátracie a záchranné akcie na mori podliehať štátnej prístavnej kontrole z hľadiska súladu s medzinárodnými normami

Podľa práva Únie môže prístavný štát prijať opatrenia na zadržanie, ak zistené nezrovnalosti predstavujú zjavné riziko pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie

Sea Watch je nezisková humanitárna organizácia so sídlom v Berlíne (Nemecko). Predmetom jej činnosti sú najmä pátracie a záchranné akcie na mori a túto činnosť vykonáva v medzinárodných vodách Stredozemného mora prostredníctvom plavidiel, ktoré vlastní a zároveň prevádzkuje. Medzi týmito plavidlami sa nachádzajú plavidlá s názvami Sea Watch 3 a Sea Watch 4, ktoré sa plavia pod nemeckou vlajkou a ktoré boli certifikované ako „obyčajné nákladné lode – viacúčelové“. Počas leta 2020 boli plavidlá po vykonaní záchranných operácií a vylodení osôb zachránených na mori v prístavoch Palermo (Taliansko) a Porto Empedocle (Taliansko) podrobené podrobným inšpekciám na palube zo strany prístavných úradov týchto dvoch miest, a to z dôvodu, že vykonávali pátracie a záchranné akcie na mori, hoci na túto službu neboli certifikované a vzali na palubu oveľa väčší počet osôb, než na aký boli certifikované. Pri inšpekciách sa zistili viaceré technické a prevádzkové nedostatky, z ktorých niektoré boli považované za zjavné riziko pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie, v dôsledku čoho oba prístavné úrady nariadili zadržanie uvedených plavidiel.

Po zadržaní plavidiel podala Sea Watch na Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Regionálny správny súd pre Sicíliu, Taliansko) dve žaloby na zrušenie najmä oznámení o zadržaní a správ o inšpekciách, ktoré týmto oznámeniam predchádzali. Na podporu svojich žalôb Sea Watch v podstate tvrdila, že prístavné úrady, od ktorých tieto opatrenia pochádzajú, prekročili právomoci, ktoré prístavnému štátu prislúchajú podľa smernice 2009/16¹ vykladanej z hľadiska uplatniteľného medzinárodného obyčajového a zmluvného práva.

Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Regionálny správny súd pre Sicíliu) preto položil Súdnemu dvoru prejudiciálne otázky s cieľom zistiť, či sa smernica 2009/16 uplatňuje na dotknuté plavidlá, ale aj s cieľom objasniť podmienky a rozsah právomocí štátnej prístavnej kontroly, ako aj podmienky zadržania plavidla.

Generálny advokát Athanasios Rantos vo svojich návrhoch, ktoré dnes predniesol, zastáva názor, **že smernica 2009/16 sa uplatňuje na plavidlá**, ako sú predmetné plavidlá, ktoré sú síce registrované ako „viacúčelové nákladné lode“, **ale vykonávajú pátracie a záchranné akcie na mori. Smernica 2009/16 sa totiž uplatňuje na každé plavidlo**, ako aj jeho posádku, ktoré pripláva do prístavu alebo kotviska členského štátu s cieľom vykonávať prepojenie medzi plavidlom a prístavom. Spomedzi plavidiel používaných na nekomerčné účely sú z pôsobnosti tejto smernice vylúčené len osobitné kategórie plavidiel, na ktoré chcel zákonodarca obmedziť výnimku.²

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 2009, s. 57), v znení zmien.

² A to vládne lode používané na nekomerčné účely a rekreačné plavidlá používané na nekomerčné účely (článok 3 ods. 4 smernice 2009/16).

Toto konštatovanie podľa neho potvrdzujú ciele **smernice 2009/16**, ktoré majú **prispieť k výraznému zníženiu lodnej dopravy pomocou plavidiel nespĺňajúcich normy**, ktoré sa plavia vo vodách spadajúcich pod jurisdikciu členských štátov, aby sa tak najmä **zlepšila bezpečnosť, predchádzanie znečisťovaniu a životné a pracovné podmienky na palube**.

Pokiaľ ide o **podmienky, ktoré odôvodňujú dodatočnú inšpekciu zo strany prístavného štátu**, generálny advokát sa domnieva, že je zrejmé, **že plavidlo, ktoré systematicky prepravuje vyšší počet osôb**, ako je maximálny povolený počet osôb, ktoré možno prepravovať podľa jeho certifikátov, **môže za určitých okolností predstavovať nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie**. Takáto okolnosť môže v zásade predstavovať „**neočakávaný faktor**“ a **odôvodniť „dodatočnú inšpekciu“** v zmysle smernice 2009/16.³ **Ide však o overenie skutkového stavu v každom jednotlivom prípade, ktoré prináleží vnútroštátnemu súdu**, ktorý sa nemôže obmedziť na formálne konštatovanie rozdielu medzi počtom prepravovaných osôb a počtom osôb, ktorých preprava je povolená, ale musí konkrétne posúdiť riziká takéhoto správania s prihliadnutím na **povinnosť záchrany na mori** stanovenej v medzinárodnom obvyčajovom práve.⁴

Pokiaľ ide o **rozsah štátnej prístavnej kontroly**, generálny advokát pripomína, že **podrobnejšia inšpekcia sa vykonáva, ak po počiatočnej inšpekcii existujú „jasné dôvody“ domnievať sa, že stav plavidla nespĺňa požiadavky medzinárodného dohovoru uplatniteľného v tejto oblasti**. V prejednávanvej veci „jasný dôvod“ spočíva v tom, že pri kontrole certifikátov a iných lodných dokladov sa zistili nepresnosti. Takáto kontrola sa neobmedzuje len na formálne požiadavky stanovené v certifikátoch týkajúcich sa klasifikácie plavidla, ale týka sa skôr súladu tohto plavidla so všetkými medzinárodnými zmluvnými pravidlami uplatniteľnými v oblasti bezpečnosti, predchádzania znečisťovaniu a životných a pracovných podmienok na palube, pričom sa berie do úvahy skutočný stav plavidla a jeho vybavenia, ako aj činnosti, ktoré plavidlo skutočne vykonáva, a činnosti, pre ktoré bolo klasifikované. Generálny advokát síce spresňuje, že v práve Únie alebo v medzinárodnom práve doteraz neexistuje klasifikácia plavidiel vykonávajúcich pátracie a záchranné akcie na mori, ale zdôrazňuje, že okolnosť, že plavidlo nie je prevádzkované v súlade so svojimi certifikátmi, môže predstavovať porušenie požiadaviek týkajúcich sa prevádzkových postupov na palube tohto plavidla, a najmä môže predstavovať nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie.

V dôsledku toho generálny advokát dospel k záveru, že prístavný štát môže zabezpečiť dodržiavanie medzinárodných dohovorov a právnych predpisov Únie uplatniteľných v oblasti námornej bezpečnosti, námornej ochrany, ochrany morského prostredia a pracovných a životných podmienok na palube, s prihliadnutím na činnosti, ktoré plavidlo skutočne vykonáva, za predpokladu, že takáto kontrola nezasahuje do právomoci vlajkového štátu, pokiaľ ide o klasifikáciu plavidla, ani nenarušuje dodržiavanie povinnosti záchrany na mori. **Samotná skutočnosť, že plavidlo systematicky vykonáva pátracie a záchranné akcie na mori, nezbavuje toto plavidlo povinnosti dodržiavať požiadavky, ktoré sa na neho uplatňujú podľa medzinárodného práva alebo práva Únie**, a nebráni tomu, aby sa na toto plavidlo vzťahovali opatrenia na zadržanie podľa článku 19 tejto smernice, pokiaľ tieto pravidlá poruší.

UPOZORNENIE: Súdny dvor nie je viazaný návrhmi generálneho advokáta. Úlohou generálnych advokátov je nezávisle navrhnúť Súdneho dvoru právne riešenie veci, ktorá im bola pridelená. Sudcovia Súdneho dvora od tohto momentu začínajú v tejto veci poradu. Rozsudok bude vyhlásený neskôr.

³ Podľa prílohy I časti II bodu 2B a článku 11 smernice 2009/16 dodatočným inšpekciám zo strany prístavného štátu podliehajú lode len v prípade „prvoradých faktorov“ alebo „neočakávaných faktorov“, ktoré sú vymenované taxatívne. Medzi neočakávané faktory patria „lode, ktoré boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie“.

⁴ Povinnosť záchrany na mori, ktorú má podľa medzinárodného obvyčajového práva kapitán lode, je zakotvená okrem iného v článku 98 Dohovoru o morskom práve. Toto ustanovenie s názvom „Povinnosť poskytnutia pomoci“ znie v odseku 1 takto: „Každý štát je povinný požadovať od kapitána lode plávajúcej pod jeho vlajkou, pokiaľ tak môže urobiť bez vážneho ohrozenia lode, jej posádky alebo cestujúcich, aby: a) poskytol pomoc ktorejkoľvek osobe nájdenej na mori, ktorá je v nebezpečenstve života; b) sa s najväčšou možnou rýchlosťou vydal na záchranu osôb, ktoré sú v nebezpečenstve, ak bol upovedomený, že potrebujú pomoc a pokiaľ je možné rozumne očakávať takýto jeho zárok...“.

UPOZORNENIE: Návrh na začatie prejudiciálneho konania umožňuje súdom členských štátov v rámci sporu, ktorý rozhodujú, položiť Súdnu dvoru otázky o výklade práva Únie alebo o platnosti aktu práva Únie. Súdny dvor nerozhoduje vnútroštátny spor. Vnútroštátnemu súdu prináleží, aby rozhodol právnu vec v súlade s rozhodnutím Súdneho dvora. Týmto rozhodnutím sú rovnako viazané ostatné vnútroštátne súdne orgány, na ktoré bol podaný návrh s podobným problémom.

Neoficiálny dokument pre potreby médií, ktorý nezaväzuje Súdny dvor.

[Úplné znenie](#) návrhov sa uverejňuje na internetovej stránke CURIA v deň ich prednesu.

Kontaktná osoba pre tlač: Balázs Lehóczki ☎ (+352) 4303 5499