



Служба „Преса и
информация“

Съд на Европейския съюз
ПРЕССЪОБЩЕНИЕ № 33/22
Люксембург, 22 февруари 2022 г.

Заклучение на генералния адвокат по съединени дела C-14/21 и
C-15/21
Sea Watch

Според генералния адвокат Rantos частни кораби, които извършват редовно дейност по търсене и спасяване по море, могат да бъдат предмет на проверка за спазване на международните стандарти, която се извършва от държавата на пристанището

Съгласно правото на Съюза държавата на пристанището може да приеме мерки по задържане, когато констатираните неизправности представляват явна заплаха за безопасността, здравето или околната среда

Sea Watch е хуманитарна организация с нестопанска цел със седалище в Берлин (Германия). Тя се занимава по-специално с дейност, свързана с търсене и спасяване по море и я извършва в международните води на Средиземно море посредством кораби, на които е едновременно собственик и ползвател. Сред тези кораби по-специално са Sea Watch 3 и Sea Watch 4, които плават под германско знаме и са сертифицирани като „кораби за превоз на общи товари — универсални“. През лятото на 2020 г., след като провеждат спасителни операции и свалят спасените в морето хора на пристанища Палермо (Италия) и Порто Емпедокле (Италия), корабите минават през процедури на задълбочени проверки на борда, извършени от съответните пристанищни администрации на тези два града, тъй като посочените кораби са се ангажирали в извършване на дейност по търсене и спасяване по море, без същите да са били сертифицирани за тази услуга и са качили на борда много по-голям брой лица от този, за който са сертифицирани. При проверките са установени известен брой технически и оперативни нарушения, някои от които следва да се разглеждат като създаващи явна заплаха за безопасността, здравето или околната среда, така че администрациите на двете пристанища са разпоредили посочените кораби да бъдат задържани.

След задържането на корабите Sea Watch подава пред Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Регионален административен съд Сицилия) две жалби за отмяна по-специално на заповедите за задържане и на предхождащите тези заповеди доклади за извършените проверки. В подкрепа на жалбите си Sea Watch изтъква по същество, че предприелите тези мерки пристанищни администрации са превишили правомощията, възложени на държавата на пристанището, произтичащи от Директива 2009/16¹, тълкувана в светлината на приложимото международно обичайно право и приложимите международни конвенции.

При тези обстоятелства Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia поставя на Съда преюдициални въпроси, с които иска да се установи дали Директива 2009/16 се прилага по отношение на разглежданите кораби, като иска да се уточнят и условията и обхватът на правомощията за контрол на държавата на пристанището, както и условията за задържане на даден кораб.

В представеното днес заключение генералният адвокат Athanasios Rantos приема, че **Директива 2009/16 се прилага за кораби** като разглежданите, които, макар да са регистрирани като „универсални кораби за превоз на товари“, извършват дейност по търсене и спасяване по море. Всъщност **Директива 2009/16 се прилага за всеки кораб и**

¹ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 2009 г., стр. 57), изменена.

неговия екипаж, който акостира в пристанище или място за заставане на котва на държава членка, за да участва във взаимодействие кораб/пристанище. Сред корабите, използвани с нетърговска цел, от обхвата на тази директива са изключени само конкретно определени категории кораби, по отношение на които законодателят е искал това изключение да бъде ограничено².

Тази констатация според него се потвърждава от целта на **Директива 2009/16** да **спомогне за радикалното намаляване на извършвания с помощта на кораби морски транспорт, който е под стандартите**, във водите под юрисдикцията на държавите членки, с цел по-специално да се **подобри безопасността, предотврати замърсяването и подобрят условията на живот и работа на борда на корабите**.

Що се отнася до **условията, които обосновават извършването на допълнителна проверка от държавата на пристанището**, генералният адвокат приема, че очевидно **кораб, системно превозващ брой лица, по-голям от максималния, който може да бъде превозван съгласно свидетелствата му, при определени обстоятелства може да създаде опасност за лица, имущество или околната среда**. Такова обстоятелство по принцип може да спада към „**непредвидените фактори**“ и да **даде основание за „допълнителна проверка“** по смисъла на Директива 2009/16³. Става дума обаче за проверка на фактите, която трябва да се извършва за всеки отделен случай от националната юрисдикция и която не може да се ограничава до формално констатиране на разликата между броя превозени лица и броя лица, които могат да бъдат превозвани съгласно свидетелствата, а при която трябва да се преценяват конкретно рисковете от подобно поведение, като се вземе предвид **задължението за спасяване по море**, предвидено в международното обичайно право⁴.

Относно **обхвата на държавния пристанищен контрол** генералният адвокат припомня, че **задълбочена проверка се извършва, когато след приключване на първоначална проверка са налице „ясни основания“ да се предполага, че състоянието на кораба не отговаря на изискванията на дадена приложима към този случай международна конвенция**. В случая „ясното основание“ се състои в това, че при разглеждането на свидетелствата и на другите документи са били установени неточности. Такъв контрол не може да се ограничи само до формалните изисквания съгласно свидетелствата за клас на кораба, а по-скоро трябва да обхване съответствието на този кораб с всички правила на международните конвенции, приложими в областта на безопасността, предотвратяването на замърсяването и условията на живот и работа на борда на корабите, като се взема предвид действителното състояние на кораба и неговото оборудване, както и дейностите, които той ефективно извършва и тези, които са свързани с неговия клас. Като уточнява, че досега в правото на Съюза и международното право няма класификация на корабите, извършващи дейности по търсене и спасяване по море, генералният адвокат подчертава, че обстоятелството даден кораб не се експлоатира в съответствие с неговите свидетелства, може да е нарушение на оперативните изисквания на борда на този кораб и да представлява по-специално опасност за лицата, имуществото или околната среда.

² По-специално държавните кораби, използвани с нетърговска цел, и корабите за развлечение, които не извършват търговска дейност (член 3, параграф 4 от Директива 2009/16).

³ Съгласно точка 25 от част II от приложение I към Директива 2009/16 и член 11 от нея корабите подлежат на допълнителни проверки от държавата на пристанището само при наличие на „първостепенни фактори“ или на „непредвидени фактори“, които са изчерпателно изброени. Сред непредвидените фактори е този относно „корабите, които са били в експлоатация по начин, създаващ опасност за лицата, имуществото или околната среда“.

⁴ Задължението за спасяване по море, което капитанът на кораба има по силата на международното обичайно право, е посочено по-специално в член 98 от Конвенцията по морско право. Тази разпоредба е озаглавена „Задължение за оказване на помощ“ и гласи следното в параграф 1 от нея: „Всяка държава изисква от капитана на кораб под нейно знаме, доколкото той може да направи това, без да излага на сериозна опасност кораба, екипажа и пътниците: а) да оказва помощ на всяко открито в морето лице, застрашено от гибел; б) да се насочи, колкото е възможно по-бързо, към лица, търпящи бедствие, ако му бъде съобщено, че те се нуждаят от помощ, дотолкова, доколкото такова действие може разумно да се очаква от него; [...]“.

Съответно генералният адвокат достига до извода, че държавата на пристанището може да осигури спазването на международните конвенции и на законодателството на Съюза, приложими в областта на морската безопасност, морската сигурност, опазването на морската среда и условията на живот и работа на борда на корабите, като се вземат предвид ефективно извършваните от кораба дейности, стига такъв контрол да не засяга компетентността на държавата на знамето, що се отнася до класификацията на кораба, нито спазването на задължението за спасяване по море. **Сам по себе си фактът, че даден кораб системно извършва дейност по търсене и спасяване по море, не го освобождава от задължението да спазва изискванията, приложими за него по силата на международното право или на правото на Съюза,** и не пречи посоченият кораб да бъде задържан съгласно член 19 от тази директива, когато нарушава посочените правила.

ЗАБЕЛЕЖКА: Заключение на генералния адвокат не обвързва Съда. Задачата на генералните адвокати е да предложат на Съда, при пълна независимост, правно разрешение на делото, което им е поверено. Съдиите от Съда пристъпват към разисквания по делото. Съдебното решение ще бъде постановено на по-късна дата.

ЗАБЕЛЕЖКА: Преюдициалното запитване позволява на юрисдикциите на държавите членки, в рамките на спор, с който са сезирани, да се обърнат към Съда с въпрос относно тълкуването на правото на Съюза или валидността на акт на Съюза. Съдът не решава националния спор. Националната юрисдикция трябва да се произнесе по делото в съответствие с решението на Съда. Това решение обвързва по същия начин останалите национални юрисдикции, когато са сезирани с подобен въпрос.

Неофициален документ, предназначен за медиите, който не обвързва Съда

[Пълният текст](#) на заключението е публикуван на уебсайта CURIA в деня на обявяването

За допълнителна информация се свържете с Илияна Палъова ☎ (+352) 4303 4293