



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene
COMUNICAT DE PRESĂ nr. 33/22
Luxemburg, 22 februarie 2022

Concluziile avocatului general în cauzele
C-14/21 și C-15/21 Sea Watch

În opinia avocatului general Rantos, navele private care desfășoară o activitate regulată de căutare și de salvare pe mare pot face obiectul unui control de conformitate cu normele internaționale asigurat de statul portului

În temeiul dreptului Uniunii, statul portului poate adopta măsuri de reținere în cazul în care neregulile constatate prezintă un risc vădit pentru securitate, sănătate sau mediu

Sea Watch este o organizație umanitară fără scop lucrativ cu sediul în Berlin (Germania). Potrivit statutului său, aceasta are ca obiect, printre altele, activitatea de căutare și de salvare pe mare și desfășoară această activitate în apele internaționale ale Mării Mediterane, prin intermediul unor nave ale cărui proprietar și operator este în același timp. Printre aceste nave figurează Sea Watch 3 și Sea Watch 4, care arborează pavilionul german și care au fost certificate ca „nave cargou general - polivalente”. În vara anului 2020, după ce au efectuat operațiuni de salvare și au debarcat persoanele salvate pe mare în porturile Palermo (Italia) și Porto Empedocle (Italia), navele au fost supuse unor inspecții amănunțite la bord de către căpitaniile portuare din aceste două orașe, pe motiv că erau angajate în activitatea de căutare și salvare pe mare în condițiile în care nu erau certificate pentru acest serviciu și luaseră la bord un număr de persoane mult mai mare decât cel certificat. Inspecțiile au identificat o serie de deficiențe tehnice și operaționale, dintre care unele considerate în sensul că creează un risc vădit pentru siguranță, sănătate sau mediu, astfel încât ambele căpitanii au dispus reținerea navelor menționate.

Ca urmare a reținerii navelor, Sea Watch a introdus la Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia, Italia) două acțiuni prin care a solicitat anularea, printre altele, a avizelor de reținere a acestor nave, a rapoartelor de inspecție care au precedat aceste avize. În susținerea acțiunilor sale, Sea Watch a susținut că, în esență, căpitaniile de la care au provenit aceste măsuri au depășit competențele conferite statului portului, astfel cum rezultă acestea din Directiva 2009/16¹, interpretată în lumina dreptului internațional cutumiar și convențional aplicabil.

În consecință, Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia a adresat Curții întrebări preliminare, pentru a verifica dacă Directiva 2009/16 se aplică navelor în cauză, dar și pentru a clarifica condițiile și domeniul de aplicare a competențelor de control al statului portului, precum și condițiile de reținere a unei nave.

În Concluziile prezentate astăzi, avocatul general Athanasios Rantos apreciază că **Directiva 2009/16 se aplică navelor** precum cele în discuție, care, deși au fost înregistrate ca „nave cargou polivalente”, **desfășoară activitatea de căutare și salvare pe mare**. Astfel, Directiva 2009/16 se aplică tuturor navelor, precum și echipajelor acestora care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj al unui stat membru pentru a efectua o interfață navă/port. Sunt excluse din

¹ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO 2009, L 131, p. 57), cu modificările ulterioare.

domeniul de aplicare al acestei directive, printre navele utilizate în scopuri necomerciale, doar categorii specifice de nave, la care legiuitorul a dorit să limiteze exceptarea².

Această constatare este confirmată, în opinia sa, de obiectivele **Directivei 2009/16**, care constau în **a sprijini reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor** care navighează în apele aflate în jurisdicția statelor membre, în special în vederea **îmbunătățirii siguranței, prevenirii poluării și îmbunătățirii condițiilor de viață și de muncă la bord**.

În ceea ce privește **condițiile care justifică o inspecție suplimentară de către statul portului**, avocatul general consideră evident faptul că **o navă care transportă în mod sistematic mai multe persoane** decât numărul maxim de persoane care pot fi transportate conform certificatelor sale **poate, în anumite împrejurări, să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu**. O astfel de circumstanță este, în principiu, susceptibilă să constituie un „factor neprevăzut” și să justifice o „inspecție suplimentară”, în sensul Directivei 2009/16³. **Cu toate acestea, este necesar să se efectueze o verificare factuală, de la caz la caz, care revine instanței naționale**, care nu se poate limita la o constatare formală a diferenței dintre numărul de persoane transportate și numărul de persoane pentru care este autorizat transportul, ci trebuie să evalueze în mod concret riscurile unui astfel de comportament, ținând seama de obligația de salvare pe mare prevăzută de dreptul internațional cutumiar⁴.

În ceea ce privește **întinderea controlului statului portului**, avocatul general amintește că **o inspecție mai amănunțită se efectuează atunci când, în urma unei inspecții inițiale, există „motive întemeiate” pentru a crede că starea navei nu îndeplinește cerințele unei convenții internaționale aplicabile în materie**. În speță, „motivul evident” constă în faptul că au fost constatate neconcordanțe în timpul verificării certificatelor și a altor documente. Un astfel de control nu se poate limita la cerințele formale prevăzute în certificatele privind clasificarea navei, ci se referă mai degrabă la conformitatea navei cu toate standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor, ținând seama de starea reală a navei și a echipamentelor sale, precum și de activitățile desfășurate efectiv de navă și de cele pentru care aceasta a fost clasificată. Avocatul general, precizând că, până în prezent, nu există în dreptul Uniunii sau în dreptul internațional o clasificare a navelor care efectuează activități de căutare și de salvare pe mare în, subliniază că împrejurarea că o navă este exploatată în conformitate cu autorizațiile sale poate constitui o încălcare a cerințelor referitoare la procedurile operaționale la bordul acestei nave și poate, în special, să implice un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu.

În consecință, avocatul general concluzionează în sensul că statul portului poate să asigure respectarea convențiilor internaționale și a legislației Uniunii aplicabile în materie de securitate maritimă, de siguranță maritimă, de protecție a mediului marin și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navei, ținând seama de activitățile desfășurate în mod efectiv de navă, cu condiția ca un astfel de control să nu afecteze competența statului de pavilion în ceea ce privește clasificarea navei sau respectarea obligației de salvare pe mare. **Simplul fapt că o navă desfășoară în mod sistematic activități de căutare și de salvare pe mare nu exceptează această navă de la respectarea cerințelor care îi sunt aplicabile în temeiul dreptului internațional sau al dreptului Uniunii și nu exclude faptul că nava respectivă să facă obiectul unor măsuri de reținere în temeiul articolului 19 din această directivă în cazul în care încalcă normele menționate.**

² Și anume navele de stat folosite în scopuri necomerciale și navele de agrement folosite în scopuri necomerciale [articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2009/16].

³ Potrivit părții II punctul 2B din anexa I la Directiva 2009/16 și articolului 11 din aceasta, navele nu sunt supuse unor inspecții suplimentare de către statul portului decât în prezența unor „factori prioritari” sau a unor „factori neprevăzuți” enumerați în mod exhaustiv. Printre factorii neprevăzuți figurează cel al „navelor [...] care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu”.

⁴ Obligația de salvare pe mare, care revine comandantului navei în temeiul dreptului internațional cutumiar, este consacrată la articolul 98 din Convenția privind dreptul mării. Această dispoziție, intitulată „Obligația de a acorda asistență”, are următorul cuprins la alineatul 1: „Orice stat trebuie să ceară căpitanului navei care navighează sub pavilionul său, în măsura în care este posibil, fără a se pune în primejdie serioasă nava, echipajul sau pasagerii: a) să acorde asistența oricărei persoane aflate în pericol pe mare; b) să se îndrepte cu toată viteza posibilă în ajutorul persoanelor în primejdie, dacă este informat că ele au nevoie de ajutor, în măsura în care se poate conta în mod rezonabil pe aceasta acțiune din partea sa [...] ”.

MENȚIUNE: Concluziile avocatului general nu sunt obligatorii pentru Curtea de Justiție. Misiunea avocaților generali este de a propune Curții, în deplină independență, o soluție juridică în cauza care le este atribuită. Judecătorii Curții urmează să delibereze în această cauză. Hotărârea va fi pronunțată la o dată ulterioară.

MENȚIUNE: Trimiterea preliminară permite instanțelor din statele membre ca, în cadrul unui litigiu cu care sunt sesizate, să adreseze Curții întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii sau la validitatea unui act al Uniunii. Curtea nu soluționează litigiul național. Este de competența instanței naționale să soluționeze cauza conform deciziei Curții. Această decizie este obligatorie, în egală măsură, pentru celelalte instanțe naționale care sunt sesizate cu o problemă similară.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

[Textul integral](#) al concluziilor se publică pe site-ul CURIA în ziua lecturii.

Persoana de contact pentru presă: Corina-Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 4303 4293