



Imprensa e Informação

Tribunal de Justiça
COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 33/22
Luxemburgo, 22 de fevereiro de 2022

Conclusões do advogado-geral nos processos apensos
C-14/21 e C-15/21 Sea Watch

Segundo o advogado-geral A. Rantos, os navios particulares que exercem uma atividade regular de busca e de salvamento no mar podem ser objeto de um controlo de conformidade com as normas internacionais assegurado pelo Estado do porto

Por força do direito da União, o Estado do porto pode adotar medidas de detenção quando as irregularidades constatadas apresentem um risco manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente

A Sea Watch é uma organização humanitária sem fins lucrativos com sede em Berlim (Alemanha). Tem por objeto, nomeadamente, a atividade de busca e de salvamento no mar e exerce essa atividade nas águas internacionais do mar Mediterrâneo com navios de que é, ao mesmo tempo, proprietária e operadora. Entre esses navios figuram o Sea Watch 3 e o Sea Watch 4, que arvoram bandeira alemã e que foram certificados como «navios de carga gerais — polivalentes». Durante o verão de 2020, depois de terem efetuado operações de salvamento nas águas internacionais do mar Mediterrâneo e terem desembarcado as pessoas salvas no mar nos portos de Palermo (Itália) e de Porto Empedocle (Itália), os navios foram objeto de inspeções aprofundadas a bordo por parte das capitânias do porto destas duas cidades, por terem desenvolvido atividades de busca e de salvamento no mar quando não estavam certificados para este serviço e de terem recolhido a bordo um número em larga medida superior ao número certificado. As inspeções revelaram um certo número de falhas técnicas e operacionais, tendo sido considerado que algumas criavam um risco manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente e com uma gravidade tal que justificavam a detenção dos referidos navios.

Na sequência da detenção dos navios, a Sea Watch interpôs no Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunal Administrativo Regional para a Sicília, Itália) dois recursos tendo por objeto a anulação dos avisos de detenção desses navios e dos relatórios de inspeção que precederam esses avisos. Em apoio dos seus recursos, a Sea Watch alegou, no essencial, que as capitânias de que emanam essas medidas tinham excedido os poderes atribuídos ao Estado do porto, conforme resultam da Diretiva 2009/16¹, interpretada à luz do direito internacional consuetudinário e convencional aplicável.

Por conseguinte, o Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia submeteu ao Tribunal de Justiça questões prejudiciais a fim de saber se a Diretiva 2009/16 se aplica aos navios em causa, mas também com vista a clarificar as condições e o alcance dos poderes de controlo do Estado do porto bem como sobre as condições de detenção de um navio.

Nas suas conclusões hoje apresentadas, o advogado-geral Athanasios Rantos considera **que a Diretiva 2009/16 se aplica a navios**, como os que estão em causa, que, tendo sido **registados como «navios de carga polivalentes», exercem a atividade de busca e de salvamento no mar**. Com efeito, **a Diretiva 2009/16 aplica-se a qualquer navio** bem como à sua tripulação que faça escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro para efetuar uma atividade de interface navio/porto. Estão excluídos do âmbito de aplicação desta diretiva, de entre os navios

¹ Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (reformulação) (JO 2009, L 131, p. 57), conforme alterada.

utilizados para fins não comerciais, unicamente categorias bem específicas de navios, aos quais o legislador quis limitar a exceção ².

Esta conclusão é, em seu entender, confirmada pelos objetivos da **Diretiva 2009/16**, que consistem em **contribuir para uma redução drástica dos transportes marítimos efetuados por navios que não satisfaçam as normas** que navegam nas águas sob jurisdição dos Estados-Membros, a fim, designadamente, **de melhorar a segurança, a prevenção da poluição e as condições de vida e de trabalho a bordo**.

No que respeita às **condições que justificam uma inspeção adicional pelo Estado do porto**, o advogado-geral considera que é evidente **que um navio que transporta sistematicamente um número de pessoas superior** ao número máximo de pessoas que podem ser transportadas segundo os seus certificados **pode, em certas circunstâncias, apresentar um perigo para pessoas, bens ou o ambiente**. Tal circunstância é, em princípio, suscetível de constituir um «fator imprevisto» e de justificar uma «inspeção adicional» na aceção da Diretiva 2009/16 ³. **Trata-se, porém, de uma verificação factual, caso a caso, que incumbe ao órgão jurisdicional nacional**, o qual não se pode limitar a uma constatação formal da diferença entre o número de pessoas transportadas e o número de pessoas cujo transporte é autorizado, mas deve apreciar concretamente os riscos de tal comportamento, tendo em conta **a obrigação de salvamento no mar** prevista pelo direito internacional consuetudinário ⁴.

No que respeita **ao alcance do controlo do Estado do porto**, o advogado-geral recorda que **uma inspeção aprofundada é efetuada sempre que, depois de uma inspeção inicial, haja «motivos inequívocos» para crer que o Estado do navio não corresponde às prescrições de uma convenção internacional aplicável na matéria**. No caso em apreço, o «motivo inequívoco» consiste no facto de terem sido constatadas inexactidões por ocasião do exame dos certificados e outros documentos de bordo. Tal controlo não se limita unicamente às prescrições de natureza formal previstas pelos certificados referentes à classificação do navio, mas diz antes respeito à conformidade desse navio com todas as regras convencionais internacionais aplicáveis em matéria de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo, tendo em conta o estado real do navio e do seu equipamento, bem como as atividades por este efetivamente exercidas e aquelas para as quais foi classificado. O advogado-geral, precisando que não existe, até hoje, em direito da União ou em direito internacional, uma classificação dos navios que efetuam atividades de busca e de salvamento no mar, sublinha que a circunstância de um navio não ser explorado em conformidade com as suas certificações pode constituir uma violação das prescrições relativas aos procedimentos operacionais a bordo desse navio e comportar, designadamente, um perigo para pessoas, os bens ou o ambiente.

Por conseguinte, o advogado-geral conclui que o Estado do porto pode assegurar o respeito das convenções internacionais e da legislação da União aplicáveis em matéria de segurança marítima, de proteção do transporte marítimo, de proteção do meio marinho e de condições de vida e de trabalho a bordo, tendo em conta as atividades efetivamente exercidas pelo navio, desde que esse controlo não interfira com a competência do Estado de bandeira no que respeita à classificação do navio, nem com o respeito da obrigação de salvamento no mar. **O simples facto de um navio exercer a atividade de busca e de salvamento no mar de forma sistemática não subtrai esse navio ao respeito das exigências que lhe são aplicáveis por força do direito**

² A saber, os navios dos poderes públicos utilizados para fins não comerciais e os barcos de recreio utilizados para fins não comerciais (artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva de 2009/16).

³ Nos termos do anexo I, parte II, ponto 2B, e do artigo 11.º da Diretiva 2009/16, os navios só são sujeitos a inspeções adicionais, pelo Estado do porto perante «fatores prevaletentes» ou de «fatores imprevistos», enumerados de forma exaustiva. Entre os fatores imprevistos figura o dos «navios cujo modo de operação representa um perigo para pessoas, bens ou o ambiente».

⁴ A obrigação de salvamento no mar, que incumbe ao capitão do navio por força do direito internacional consuetudinário, está inscrita, designadamente no artigo 98.º da Convenção sobre o Direito do Mar. Esta disposição, epigrafada «Dever de assistência», está redigida do seguinte modo no seu n.º 1: «Um Estado deverá exigir do capitão de um navio que arvore a sua bandeira, desde que o possa fazer sem acarretar perigo grave para o navio, para a tripulação ou para os passageiros, que: a) Preste assistência a qualquer pessoa encontrada no mar em perigo de desaparecer; b) Se dirija, tão depressa quanto possível, em socorro de pessoas em perigo, desde que esteja informado de que necessitam de assistência e sempre que tenha uma possibilidade razoável de fazê-lo [...]».

internacional ou do direito da União e não impede que o referido navio seja objeto de medidas de detenção por força do artigo 19.º desta diretiva quando viola essas regras.

NOTA: As conclusões do advogado-geral não vinculam o Tribunal de Justiça. A missão dos advogados-gerais consiste em propor ao Tribunal, com toda a independência, uma solução jurídica nos processos que lhes são atribuídos. Os juízes do Tribunal iniciam agora a sua deliberação no presente processo. O acórdão será proferido em data posterior.

NOTA: O reenvio prejudicial permite aos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes seja submetido, interrogar o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do direito da União ou sobre a validade de um ato da União. O Tribunal não resolve o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal. Esta decisão vincula do mesmo modo os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça.

O [texto integral](#) das conclusões é publicado no sítio CURIA no dia da leitura.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.