



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 138/22

Luxembourg, le 1^{er} août 2022

Arrêt de la Cour dans les affaires jointes C-14/21 et C-15/21 | Sea Watch

Les navires d'organisations humanitaires exerçant une activité systématique de recherche et de sauvetage de personnes en mer peuvent faire l'objet d'un contrôle par l'État du port

Cependant, l'État du port peut uniquement adopter des mesures d'immobilisation en cas de risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, ce qu'il lui incombe de démontrer

Sea Watch est une organisation humanitaire ayant son siège à Berlin (Allemagne). Elle exerce une activité systématique de recherche et de sauvetage de personnes en mer Méditerranée, au moyen de navires dont elle est propriétaire et exploitante. Parmi ces navires figurent le Sea Watch 3 et le Sea Watch 4, qui battent pavillon allemand et qui ont été certifiés en tant que navires de charge.

Au cours de l'été 2020, ces deux navires ont effectué des opérations de sauvetage et débarqué des personnes sauvées en mer dans les ports de Palerme et de Port-Empédocle (Italie). Ils ont ensuite fait l'objet d'inspections de la part des capitaineries de ces ports, motivées par le fait qu'ils n'étaient pas certifiés pour une activité de recherche et de sauvetage en mer et qu'ils avaient recueilli à bord un nombre de personnes largement supérieur à celui autorisé. Ces capitaineries ont aussi estimé qu'il existait des défaillances techniques et opérationnelles créant un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement et nécessitant l'immobilisation des navires.

Sea Watch a introduit, devant le tribunal administratif régional pour la Sicile (Italie), deux recours tendant à l'annulation de ces mesures. Dans ce cadre, elle a fait valoir que les capitaineries avaient excédé les pouvoirs dont disposent les autorités de l'État du port, tels qu'ils résultent de la directive 2009/16¹, interprétée à la lumière du droit international.

Le tribunal administratif régional pour la Sicile a posé à la Cour des questions préjudicielles visant à clarifier l'étendue des pouvoirs de contrôle et d'immobilisation de l'État du port sur les navires exploités par les organisations humanitaires.

Dans son arrêt rendu ce jour, **la Cour, statuant en grande chambre, juge, en premier lieu, que la directive 2009/16 est applicable, en principe, à tout navire² qui se trouve dans un port ou dans les eaux relevant de la juridiction d'un État membre et qui bat le pavillon d'un autre État membre, y compris les navires exploités par les organisations humanitaires.**

En deuxième lieu, la Cour souligne que **la directive 2009/16**, dont l'objectif est de faire mieux respecter les normes

¹ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, relative au contrôle par l'État du port (JO 2009, L 131, p. 57), telle que modifiée.

² En dehors de certaines exceptions strictement définies, comme les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non marchandes et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes (article 3, paragraphe 4, de la directive 2009/16).

de droit international et la législation de l'Union relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, à la protection du milieu marin ainsi qu'aux conditions de vie et de travail à bord, **doit être interprétée en tenant compte des règles de droit international dont le respect s'impose aux États membres, à commencer par la convention sur le droit de la mer³ et la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer⁴**. La première consacre, notamment, une obligation fondamentale de prêter assistance aux personnes qui se trouvent en situation de péril ou de détresse en mer. La seconde stipule que les personnes qui se trouvent, à la suite d'une opération de sauvetage en mer, à bord d'un navire, en ce compris un navire exploité par une organisation humanitaire telle que Sea Watch, ne doivent pas entrer en ligne de compte lors de la vérification du respect des règles de sécurité en mer. Le nombre de personnes à bord, même largement supérieur à celui autorisé, ne peut donc pas constituer, à lui seul, un motif justifiant un contrôle.

Cependant, une fois qu'un tel navire a terminé de débarquer ou de transborder ces personnes dans un port, **l'État du port a le pouvoir de le soumettre à une inspection visant à contrôler le respect des règles de sécurité en mer. À cette fin, il faut toutefois que cet État démontre, de façon concrète et circonstanciée, l'existence d'indices sérieux d'un danger pour la santé, la sécurité, les conditions de travail à bord ou l'environnement**. C'est à la juridiction de renvoi qu'il incombe de veiller au respect de ces exigences.

En troisième lieu, en ce qui concerne **l'étendue des pouvoirs de l'État du port**, la Cour considère que ce dernier est en droit, pour démontrer l'existence d'indices sérieux d'un danger, de tenir compte du fait que des navires classés et certifiés comme navires de charge par l'État du pavillon sont, en pratique, utilisés aux fins d'une activité systématique de recherche et de sauvetage de personnes. En revanche, **l'État du port n'a pas le pouvoir d'exiger la preuve que ces navires disposent d'autres certificats que ceux délivrés par l'État du pavillon ou qu'ils respectent l'ensemble des prescriptions applicables à une autre classification**.

Par ailleurs, **dans le cas où l'inspection révélerait l'existence d'anomalies, l'État du port a le pouvoir d'adopter les mesures correctives qu'il estime nécessaires**. Cependant, celles-ci doivent, en tout état de cause, être adéquates, nécessaires et proportionnées. Par ailleurs, l'État du port ne peut pas conditionner la levée de l'immobilisation d'un navire à la condition que ce navire dispose de certificats autres que ceux délivrés par l'État du pavillon.

Enfin, dans le cas où il serait démontré, à l'issue d'une inspection menée par les autorités de l'État du port, qu'un navire battant le pavillon d'un autre État membre présente des anomalies engendrant un danger pour la sécurité en mer, voire un danger manifeste justifiant son immobilisation, la Cour souligne l'importance du **principe de coopération loyale**, selon lequel les États membres, dont celui ayant la qualité d'État du port et celui ayant la qualité d'État du pavillon, sont tenus de coopérer ainsi que de se concerter dans l'exercice de leurs pouvoirs respectifs.

RAPPEL : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

³ La convention des Nations unies sur le droit de la mer, qui a été conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, a été approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 98/392/CE du Conseil, du 23 mars 1998 (JO 1998, L 179, p. 1).

⁴ La convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer est entrée en vigueur le 25 mai 1980. L'Union n'est pas partie à cette convention, mais tous les États membres le sont.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Restez connectés !

