



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

1. srpna 2022 *

„Řízení o předběžné otázce – Činnosti pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany prováděné humanitární nevládní organizací – Režim použitelný na lodě – Směrnice 2009/16/ES – Úmluva Spojených národů o mořském právu – Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři – Pravomoci státu vlajky a státu přístavu – Inspekce a zadržení lodí“

Ve spojených věcech C-14/21 a C-15/21,

jejichž předmětem jsou dvě žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podané rozhodnutími Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii, Itálie) ze dne 23. prosince 2020, došlými Soudnímu dvoru dne 8. ledna 2021, v řízeních

Sea Watch eV

proti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (C-14/21 a C-15/21),

Capitaneria di Porto di Palermo (C-14/21),

Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (C-15/21),

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda, L. Bay Larsen, místopředseda, A. Arabadžev, A. Prechal, E. Regan, I. Jarukaitis, N. Jääskinen, I. Ziemele a J. Passer (zpravodaj), předsedové senátů, F. Biltgen, P. G. Xuereb, N. Piçarra, L. S. Rossi, N. Wahl a D. Gratsias, soudci,

generální advokát: A. Rantos,

vedoucí soudní kanceláře: C. Di Bella, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 30. listopadu 2021,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za Sea Watch eV par C. L. Cecchini, G. Crescini, L. Gennari, E. Mordigliou a A. Mozzatim, avvocati,

* Jednací jazyk: italština.

- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s L. D’Ascia a A. Jacoangelim, avvocati dello Stato,
- za španělskou vládu L. Aguilera Ruizem, jako zmocněncem,
- za norskou vládu par V. Hauan, L.-M. Moen Jünge a K. Moe Winther, jako zmocněnkyněmi,
- za Evropskou komisi A. Bouquetem, C. Cattabriga a S. L. Kalédou, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 22. února 2022,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týkají výkladu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. 2009, L 131, s. 57, a oprava Úř. věst. 2009, L 32, s. 23), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 (Úř. věst. 2017, L 315, s. 61) (dále jen „směrnice 2009/16“), jakož i Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři, uzavřené v Londýně dne 1. listopadu 1974 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1185, č. 18961, s. 3, dále jen „Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři“).
- 2 Tyto žádosti byly předloženy v rámci dvou sporů mezi organizací Sea Watch eV na jedné straně a na straně druhé v prvním sporu Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ministerstvo infrastruktury a dopravy, Itálie) a Capitaneria di Porto di Palermo (přístavní úřad v Palermu, Itálie) a ve druhém sporu tímtéž ministerstvem a Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (přístavní úřad v Porto Empedocle, Itálie) ohledně dvou příkazů k zadržení lodí, které vydaly uvedené přístavní úřady a které se týkaly lodí se jmény *Sea Watch 4* a *Sea Watch 3*.

Právní rámec

Mezinárodní právo

Úmluva o mořském právu

- 3 Úmluva Spojených národů o mořském právu, která byla uzavřena v Montego Bay dne 10. prosince 1982 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1833, 1834 a 1835, s. 3, dále jen „Úmluva o mořském právu“), vstoupila v platnost dne 16. listopadu 1994. Její uzavření bylo jménem Evropského společenství schváleno rozhodnutím Rady 98/392/ES ze dne 23. března 1998 (Úř. věst. 1998, L 179, s. 1; Zvl. vyd. 04/03, s. 260).
- 4 Část II Úmluvy o mořském právu, nadepsaná „Teritoriální moře a přilehlá zóna“, obsahuje články 2 až 33 této Úmluvy.

- 5 Článek 2 této Úmluvy, nadepsaný „Právní režim teritoriálního moře, vzdušného prostoru nad teritoriálním mořem a jeho dna a podzemí“, v odstavci 1 stanoví:

„Svrchovanost pobřežního státu se rozšiřuje za jeho pevninské území a vnitřní vody, a v případě souostrovního státu za jeho souostrovní vody, na přilehlé mořské pásmo zvané teritoriální moře.“

- 6 Článek 17 uvedené Úmluvy, nadepsaný „Právo pokojného proplutí“, stanoví:

„S výhradou této úmluvy mají plavidla všech států, ať pobřežních, nebo vnitrozemských, právo pokojného proplutí teritoriálním mořem.“

- 7 Článek 18 téže Úmluvy, nadepsaný „Pojem proplutí“, stanoví:

„1. Proplutí znamená plavbu teritoriálním mořem za účelem:

a) proplutí tímto mořem, aniž by plavidlo vplulo do vnitřních vod nebo se zastavilo v rejdě nebo v přístavním zařízení nacházejícím se mimo vnitřní vody; nebo

b) veplutí do vnitřních vod nebo vyplutí z nich anebo zastávky plavidla v takové rejdě nebo v přístavním zařízení.

2. Proplutí musí být nepřerušované a rychlé. Zahrnuje však zastavení a kotvení, ale jen potud, pokud souvisejí s běžnou plavbou nebo se staly nezbytnými z důvodu vyšší moci či nouze anebo za účelem poskytnutí pomoci osobám, plavidlům nebo letadlům v nebezpečí či v nouzi.“

- 8 Článek 19 Úmluvy o mořském právu, nadepsaný „Pojem pokojného proplutí“, v odstavcích 1 a 2 stanoví, že proplutí cizího plavidla je pokojné, pokud neohrožuje mír, veřejný pořádek nebo bezpečnost pobřežního státu, přičemž se takové proplutí považuje za ohrožující některý z těchto zájmů, zahrnuje-li v teritoriálním moři některou z blíže určených činností. Podle odst. 2 písm. g) tohoto článku patří mezi tyto činnosti nalodování nebo vyloďování jakéhokoli zboží, měny nebo osoby v rozporu s celními, finančními, přistěhovaleckými nebo zdravotnickými právními předpisy pobřežního státu.

- 9 Článek 21 této Úmluvy, nadepsaný „Právní a správní předpisy pobřežního státu týkající se pokojného proplutí“, stanoví:

„1. Pobřežní stát může, v souladu s ustanoveními této úmluvy a s jinými pravidly mezinárodního práva, které se týkají pokojného proplutí teritoriálním mořem, přijímat právní a správní předpisy, pokud jde o:

a) bezpečnost plavby [...]

[...]

h) zabraňování porušování celních, finančních, přistěhovaleckých nebo zdravotnických právních předpisů pobřežního státu.

2. Takové právní a správní předpisy se nevztahují na projektování, konstrukci, anebo vybavení cizích plavidel, pokud se jimi neprovádějí všeobecně přijatá mezinárodní pravidla nebo normy.

[...]

4. Cizí plavidla, která uplatňují právo pokojného proplutí teritoriálním mořem, se podřídí všem těmto právním a správním předpisům [...]"

- 10 Článek 24 uvedené Úmluvy, nadepsaný „Povinnosti pobřežního státu“, v odstavci 1 stanoví:

„Pokud to není v souladu s touto úmluvou, pobřežní stát nesmí bránit pokojnému proplouvání cizích plavidel teritoriálním mořem. Pobřežní stát při používání této úmluvy nebo jakýchkoli právních předpisů přijatých v souladu s touto úmluvou zvláště nesmí:

- a) klást vůči cizím plavidlům požadavky, jež by ve skutečnosti vedly k odepření nebo omezení práva pokojného proplutí těmto plavidlům;
- b) formálně nebo fakticky diskriminovat plavidla kteréhokoli státu nebo plavidla vezoucí náklad do kteréhokoli státu z kteréhokoli státu anebo jménem takového státu.“

- 11 Část VII Úmluvy o mořském právu, nadepsaná „Volné moře“, obsahuje články 86 až 120 této Úmluvy.

- 12 Článek 86 této Úmluvy, nadepsaný „Rozsah působnosti této části“, stanoví:

„Ustanovení této části se vztahují na všechny části moře, které nejsou zahrnuty do výlučné ekonomické zóny, do teritoriálního moře anebo do vnitrozemských vod státu či do souostrovních vod souostrovního státu. [...]"

- 13 Článek 91 uvedené Úmluvy, nadepsaný „Státní příslušnost plavidel“, stanoví:

„1. Každý stát stanoví podmínky pro udělení své státní příslušnosti plavidlům, pro registraci plavidel na svém území a pro právo plout pod jeho vlajkou. Plavidla mají státní příslušnost toho státu, pod jehož vlajkou jsou oprávněny plout. [...]"

2. Každý stát vydává lodím, kterým poskytl právo plout pod svou vlajkou, příslušné doklady.“

- 14 Článek 92 téže Úmluvy, nadepsaný „Právní postavení plavidel“, v odstavci 1 stanoví:

„Plavidla plují pod vlajkou pouze jediného státu, a až na výjimečné případy výslovně uvedené v mezinárodních smlouvách nebo v této úmluvě, podléhají na volném moři jeho výlučné jurisdikci. [...]"

- 15 Článek 94 Úmluvy o mořském právu, nadepsaný „Povinnosti státu vlajky“, stanoví:

„1. Každý stát účinně uplatňuje svou jurisdikci a kontrolu ve správních, technických a sociálních záležitostech nad plavidly, která plují pod jeho vlajkou.

2. Každý stát zejména:

- a) vede loďní rejstřík obsahující jména a další údaje o plavidlech plujících pod jeho vlajkou s výjimkou těch, která jsou vyňata ze všeobecně přijatých mezinárodních předpisů vzhledem k jejich malé velikosti;

b) uplatňuje jurisdikci podle svého vnitrostátního práva nad každým plavidlem plujícím pod jeho vlajkou a nad jeho velitelem, důstojníky a posádkou ve správních, technických a sociálních záležitostech, které se plavidla týkají.

3. Každý stát činí ve vztahu k lodím plujícím pod jeho vlajkou taková opatření, která jsou nezbytná pro zajištění bezpečnosti na moři, mimo jiné, pokud jde o:

a) konstrukci a vybavení lodí a jejich způsobilost pro plavbu na moři;

b) osazení plavidel posádkou, pracovní podmínky a výcvik posádek, s přihlédnutím k platným mezinárodním předpisům;

[...]

4. Taková opatření zahrnují opatření nezbytná k zajištění toho, aby:

a) každé plavidlo před registrací a po ní bylo v náležitých intervalech prohlédnuto kvalifikovaným lodním inspektorem [...]

[...]

c) velitel, důstojníci a v náležitém rozsahu posádka byli plně obeznámeni s platnými mezinárodními předpisy, které se týkají bezpečnosti života na moři [...]

5. Při provádění opatření podle odstavců 3 a 4 se od každého státu vyžaduje, aby se řídil všeobecně přijatými mezinárodními předpisy, postupy a praxí a aby učinil veškeré nezbytné kroky k zajištění jejich dodržování.

6. Stát, který má zcela zřejmé důvody se domnívat, že nebyla vykonána řádná jurisdikce a kontrola týkající se určitého plavidla, může podat zprávu o těchto skutečnostech státu vlajky. Po obdržení takové zprávy stát vlajky záležitost vyšetří a v případě potřeby učiní nezbytná opatření k nápravě daného stavu.

[...]“

16 Článek 98 této Úmluvy, nadepsaný „Povinnost poskytnout pomoc“, stanoví:

„1. Každý stát je povinen požadovat od velitele plavidla plujícího pod jeho vlajkou, aby, pokud tak může učinit bez vážného ohrožení plavidla, jeho posádky nebo cestujících:

a) poskytl pomoc kterékoli osobě nalezené na moři, která je v nebezpečí života;

b) se s největší rychlostí vydal na záchranu osob, které jsou v nebezpečí, je-li zpraven o tom, že potřebují pomoc, a pokud lze takový jeho zákrok rozumně očekávat;

[...]

2. Všechny pobřežní státy napomáhají vytvoření, provozu a udržování přiměřené a účinné pátrací záchranné služby za účelem zajištění bezpečnosti na moři a nad mořem a tam, kde to

vyžadují okolnosti, sjednávají za tím účelem oblastní dohody o vzájemné spolupráci se sousedními státy.“

Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři

17 Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři vstoupila v platnost 25. května 1980. Evropská unie není stranou této Úmluvy, ale všechny členské státy ano.

18 Článek I Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři, nadepsaný „Obecné povinnosti vyplývající z této úmluvy“, stanoví:

„a) Vlády Smluvních stran se zavazují k provádění ustanovení této úmluvy a její Přílohy, která tvoří nedílnou součást této úmluvy. Veškeré odkazy na tuto úmluvu jsou současně odkazy na její Přílohu.

b) Vlády Smluvních stran se zavazují vydávat veškeré zákony, vyhlášky, nařízení a předpisy a podniknout veškeré další kroky, které mohou být nezbytné k úplnému a kompletnímu naplnění této úmluvy, aby se zajistilo, že z hlediska bezpečnosti lidského života je loď způsobilá k výkonu činnosti, pro kterou je určena.“

19 Článek II této Úmluvy, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:

„Tato úmluva se vztahuje na lodě oprávněné plout pod vlajkou státu, jehož vláda je vládou Smluvní strany.“

20 Článek IV uvedené Úmluvy, nadepsaný „Případy vyšší moci“, v písmeni b) stanoví:

„K osobám, které se nacházejí na palubě lodi zejména z důvodu vyšší moci nebo v důsledku povinnosti velitele lodi přepravovat trosečníky nebo jiné osoby, se nepřihlíží, pokud jde o posouzení, zda se na loď vztahuje kterékoli z ustanovení této úmluvy.“

21 Smluvní strany Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři uzavřely dne 11. listopadu 1988 v Londýně Protokol k této Úmluvě, který tvoří její nedílnou součást. Tento Protokol, jenž vstoupil v platnost dne 3. února 2000, sám obsahuje přílohu, která tvoří jeho nedílnou součást a obsahuje čtrnáct kapitol, jež představují rozsáhlý soubor pravidel pro konstrukci, vybavení a provozování lodí, na něž se vztahuje uvedená Úmluva.

22 Kapitola 1 část B této přílohy obsahuje mimo jiné následující pravidla:

„Pravidlo 11

Udržování stavu po prohlídkách

a) Stav lodi a jejího vybavení musí být udržován tak, aby byl v souladu s ustanoveními těchto pravidel a aby bylo zajištěno, že loď zůstane ve všech ohledech způsobilá k plavbě, aniž by představovala nebezpečí pro loď nebo pro osoby na palubě.

[...]

Pravidlo 17

Uznávání osvědčení

Osvědčení vydaná na základě zmocnění vlády některé Smluvní strany vlády ostatních Smluvních stran uznají pro účely této úmluvy. Vlády ostatních Smluvních stran budou na ně pohlížet tak, že mají stejnou právní sílu jako jimi vydaná osvědčení.

[...]

Pravidlo 19

Kontrola

- a) Každá loď, která se nachází v přístavu vlády jiné Smluvní strany, podléhá kontrole řádně oprávněnými orgány této vlády, pokud je cílem této kontroly ověření, že osvědčení [...] jsou platná.
- b) Taková osvědčení, jsou-li platná, se uznají, ledaže existují zřejmé důvody se domnívat, že stav lodi nebo jejího vybavení v podstatě neodpovídá údajům v některém z těchto osvědčení nebo že loď či její vybavení nejsou v souladu s ustanoveními pravidla 11 [písm. a) a b)].
- c) Za okolností uvedených v písmeni b) [...] přijme orgán provádějící kontrolu opatření, aby zabránil lodi v plavbě do doby, kdy bude moci vyplout na moře nebo opustit přístav, aby pokračovala do příslušné opravárenské loděnice, aniž by představovala nebezpečí pro loď nebo pro osoby na palubě.

[...]“

Úmluva o pátrání a záchraně na moři

- 23 Mezinárodní úmluva o pátrání a záchraně na moři, která byla uzavřena v Hamburku dne 27. dubna 1979 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1405, č. 23489, s. 133, dále jen „Úmluva o pátrání a záchraně na moři“), vstoupila v platnost dne 22. června 1985. Unie není stranou této Úmluvy. Jejími stranami jsou jen některé členské státy, mimo jiné Spolková republika Německo a Italská republika.

Rezoluce IMO o státní přístavní inspekci

- 24 Dne 4. prosince 2019 přijalo shromáždění Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“) rezoluci A 1138(31), nazvanou „Kontrolní postupy státní přístavní inspekce, 2019“ (dále jen „rezoluce IMO o státní přístavní inspekci“), ke které je připojena příloha se stejným názvem.
- 25 Kapitola 1 této přílohy, nadepsaná „Obecná ustanovení“, obsahuje bod 1.3, nadepsaný „Úvod“, jenž stanoví:

„1.3.1 Podle ustanovení příslušných úmluv uvedených v článku 1.2 výše odpovídá Správa (tedy vláda státu vlajky) za přijetí právních a správních předpisů a jiných opatření, která jsou případně nezbytná k zajištění plného účinku těchto úmluv, s cílem zaručit, že z hlediska bezpečnosti lidského života na moři a zabránění znečištění je loď způsobilá k výkonu činnosti, pro kterou je určena, a že námořníci jsou kvalifikovaní a způsobilí k plnění svých pracovních úkolů.

[...]

1.3.3 Níže popsané kontrolní postupy by měly být považovány za doplňkové k vnitrostátním opatřením přijatým Správou státu vlajky v její zemi a v zahraničí a jejich cílem je poskytnout společný a jednotný přístup k výkonu inspekčních a kontrolních opatření přijatých státem přístavu v případě odhalení vážných nedostatků. Tyto postupy jsou určeny rovněž k poskytování pomoci Správám státu vlajky k zajištění dodržování ustanovení úmluv, k ochraně bezpečnosti posádky, cestujících a lodí, jakož i k zajištění zabránění znečištění.“

Unijní právo

Směrnice 2009/16

- 26 Směrnice 2009/16 byla přijata na základě čl. 80 odst. 2 ES (nyní čl. 100 odst. 2 SFEU) za účelem vyhotovení přepracovaného znění směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. 1995, L 157, s. 1; Zvl. vyd. 07/02 s. 263), která byla po svém přijetí mnohokrát pozměněna, a posílení mechanismů zavedených uvedenou směrnicí.
- 27 V bodech 2 až 4, 6, 7, 11, 23 a 34 směrnice 2009/16 se uvádí:

- „(2) Společenství je vážně znepokojeno nehodami v námořní dopravě a znečišťováním moří a pobřeží členských států.
- (3) Společenství je rovněž znepokojeno životními a pracovními podmínkami na lodích.
- (4) Bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi mohou být účinně zlepšeny výrazným snížením přístupu nevyhovujících lodí do vod Společenství, čehož se dosáhne důsledným uplatňováním úmluv, mezinárodních předpisů a rezolucí.

[...]

- (6) Sledování souladu lodí s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, je v prvé řadě úlohou státu vlajky. Stát vlajky, který se v případě potřeby opírá o uznané organizace, ručí v plném rozsahu za úplnost a účinnost inspekci a prohlídek provedených za účelem vydání příslušných osvědčení. Odpovědnost za udržování stavu lodi a jejího vybavení po prohlídce za účelem potvrzení souladu s požadavky mezinárodních úmluv vztahujícími se na loď nese lodní společnost. Řada států vlajky však nezavádí a neuplatňuje mezinárodní normy dostatečně. Sledování souladu s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, jako druhý způsob boje proti nevyhovující lodní dopravě, by mělo být napříště prováděno rovněž státem přístavu, přičemž se uznává, že inspekce v rámci státní přístavní inspekce se nepovažuje za prohlídku a příslušné inspekční formuláře nejsou osvědčeními o způsobilosti k plavbě.
- (7) Jednotný přístup k účinnému uplatňování těchto mezinárodních norem členskými státy na lodích plujících v jejich výsostných vodách a užívajících jejich přístavy zabrání narušování hospodářské soutěže.

[...]

(11) Cílem účinného systému státní přístavní inspekce by mělo být zajištění pravidelné inspekce všech lodí, které vyplouvají do přístavů a kotvišť v rámci Společenství. [...]

[...]

(23) Je nutno napravit nedodržování ustanovení příslušných úmluv. Lodě, které se mají podrobit nápravným opatřením, by měly být zadrženy do doby odstranění zaznamenaných nedostatků, pokud tyto nedostatky zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí.

[...]

(34) Jelikož cílů této směrnice, totiž snížení nevyhovující námořní dopravy ve vodách prostřednictvím zdokonalení systému inspekcí Společenství pro námořní lodě a rozvoje prostředků pro uskutečnění preventivních opatření v oblasti znečišťování moří, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodů jejího rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity [...]"

28 Článek 1 směrnice 2009/16, nadepsaný „Účel“, stanoví:

„Účelem této směrnice je pomoci zásadním způsobem snížit nevyhovující námořní dopravu ve výsostných vodách členských států

- a) zvýšením dodržování mezinárodních právních předpisů a příslušných právních předpisů Společenství o námořní bezpečnosti, ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích všech vlajek;
- b) zavedením společných kritérií pro inspekce lodí státem přístavu a sjednocením postupů pro inspekce a zadržování [...];
- c) zavedením systému státní přístavní inspekce v rámci Společenství na základě inspekcí prováděných v rámci Společenství [...], jehož účelem je provádět inspekce všech lodí v intervalu, který je odvozen od jejich rizikového profilu s tím, že lodě představující vyšší riziko se podrobí častějším a podrobnějším inspekčním.“

29 Článek 2 této směrnice stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) ‚úmluvami‘ následující úmluvy spolu s protokoly a změnami těchto úmluv a souvisejících předpisů závazné povahy, v aktualizovaném znění:

[...]

- b) [Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři];

[...]

- 5) ‚lodí‘ každé plavidlo způsobilé k plavbě na volném moři, na které se vztahuje jedna nebo více úmluv a které pluje pod jinou vlajkou než pod vlajkou státu přístavu;

6) „součinností mezi lodí a přístavem“ součinnost, kdy je loď přímo a bezprostředně dotčena činnostmi, jež zahrnují pohyb osob nebo zboží nebo poskytování přístavních služeb na loď nebo z lodi;

7) „lodí v kotvišti“ loď v přístavu nebo v jiné oblasti spadající do jurisdikce přístavu, avšak nikoliv loď v úvazišti, která vykonává součinnost s přístavem;

[...]

12) „podrobnou inspekci“ inspekce, kdy loď, její vybavení a posádka jako celek nebo případně její části jsou za okolností vymezených v čl. 13 [bodě] 3 podrobeny důkladnému šetření zahrnujícímu konstrukci lodě, vybavení, obsazení posádkou, životní a pracovní podmínky a soulad s postupy lodního provozu;

[...]

15) „zadržením“ formální zákaz lodi vyplout na moře z důvodu zjištěných závad, které jednotlivě nebo společně činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři;

[...]

20) „zákonným osvědčením“ osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s úmluvami;

21) „osvědčením o klasifikaci“ dokument [...], který potvrzuje soulad s [Úmluvou o bezpečnosti lidského života na moři];

[...]“

30 Článek 3 uvedené směrnice, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:

„1. Tato směrnice se vztahuje na každou loď a její posádku připlouvající do přístavu nebo kotviště členského státu za účelem součinnosti mezi lodí a přístavem.

[...]

Pro účely této směrnice se za inspekci považuje i inspekce lodě, kterou členský stát provede ve svých výsostných vodách mimo přístav.

[...]

4. Rybářská plavidla, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům jsou vyňaty z oblasti působnosti této směrnice.

[...]“

31 Článek 4 téže směrnice, nadepsaný „Inspekční pravomoc“, v odstavci 1 stanoví, že „[č]lenské státy přijmou veškerá nezbytná opatření v souladu s mezinárodním právem, aby byly oprávněny provádět podle této směrnice inspekce na palubách cizích lodí.“

32 Článek 11 směrnice 2009/16, nadepsaný „Četnost inspekcí“, stanoví:

„Lodě vplouvající do přístavů či kotvišť v rámci Společenství podléhají těmto pravidelným nebo dodatečným inspekčním:

- a) [l]odě podléhají pravidelným inspekčním v předem určených intervalech podle jejich rizikového profilu [...];
- b) [l]odě podléhají dodatečným inspekčním bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce, za těchto podmínek:
 - příslušný orgán zajistí, aby byla provedena inspekce lodí, pro které se použijí významné faktory uvedené v části II bodě 2A přílohy I,
 - inspekce se může provést u lodí, na něž se vztahují neočekávané faktory uvedené v části II bodě 2B přílohy I. Rozhodnutí o provedení této dodatečné inspekce záleží na odborném posouzení příslušného orgánu.“

33 Článek 12 této směrnice, nadepsaný „Výběr lodí pro inspekci“, stanoví:

„Příslušný orgán zajistí, aby byly lodě vybírány pro inspekci na základě jejich rizikového profilu [...] a v případě výskytu významných nebo neočekávaných faktorů podle části II bodu 2A a 2B přílohy I. [...]“

34 Článek 13 uvedené směrnice, nadepsaný „Prvotní a podrobná inspekce“, stanoví:

„Členské státy zajistí, aby lodě vybrané k inspekci v souladu s článkem 12 [...] byly podrobeny prvotní nebo podrobnější inspekci takto:

- 1) Příslušný orgán při každé prvotní inspekci lodě zajistí, aby inspektor alespoň
 - a) zkontroloval osvědčení [...], u nichž se požaduje, aby byly na palubě v souladu s právními předpisy Společenství v oblasti námořní bezpečnosti a úmluvami týkajícími se bezpečnosti a ochrany;

[...]

- c) se přesvědčil o celkovém stavu lodě a její hygieny včetně strojovny a ubytovacích prostor.

[...]

- 3) Podrobná inspekce, včetně další kontroly dodržování souladu s požadavky lodního provozu, se provede, pokud se lze po inspekci uvedené v bodě 1 na základě zřejmých důvodů domnívat, že stav lodě nebo jejího vybavení nebo posádky podstatným způsobem nevyhovují příslušným požadavkům úmluvy.

„Zřejmé důvody“ existují, zjistí-li inspektor skutečnosti, které podle jeho odborného úsudku odůvodňují podrobnou inspekci lodě, jejího vybavení nebo posádky.

Příklady „zřejmých důvodů“ jsou uvedeny v příloze V.“

35 Článek 19 téže směrnice, nadepsaný „Náprava a zadržení“, stanoví:

„1. Příslušný orgán se přesvědčí, že každá závada potvrzená nebo zjištěná inspekci je nebo bude odstraněna v souladu s úmluvami.

2. V případě závad, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí, zajistí příslušný orgán státu přístavu, kde je prováděna inspekce lodi, zadržení lodi nebo zastavení provozu, během něhož se závady objevily. Příkaz k zadržení nebo k zastavení provozu nelze odvolat, dokud není odstraněno ohrožení nebo dokud tento orgán nestanoví, že loď může za určitých podmínek opustit přístav nebo že její plavba může pokračovat bez ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících nebo posádky, bez nebezpečí pro ostatní lodě, nebo aniž by daná loď představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

[...]

3. Při odborném posuzování, zda má být loď zadržena, uplatňuje inspektor kritéria stanovená v příloze X.

6. Dojde-li k zadržení, uvědomí příslušný orgán neprodleně správní orgány státu vlajky, nebo není-li to možné, konzula nebo v případě jeho nepřítomnosti nejbližšího diplomatického zástupce státu písemně o všech okolnostech, za kterých byl zásah považován za nezbytný, včetně zprávy o inspekci. Dále jsou podle okolností informováni rovněž určení lodní inspektoři nebo uznané organizace příslušné pro vydávání lodních klasifikačních osvědčení nebo zákonných osvědčení podle úmluv. [...]

[...]“

36 Článek 21 směrnice 2009/16, nadepsaný „Postup následující po inspekci a zadržení“, stanoví:

„1. Pokud závady uvedené v čl. 19 odst. 2 nelze odstranit v přístavu inspekce, může příslušný orgán daného členského státu povolit dané lodi pokračovat do příslušné opravárenské loděnice nejbližší od přístavu zadržení, dle volby velitele lodě a příslušných orgánů, v níž lze provést následná opatření za předpokladu, že jsou dodrženy podmínky stanovené příslušným orgánem státu vlajky a schválené členským státem. Tyto podmínky zajišťují, že loď může pokračovat v cestě, aniž by ohrozila bezpečnost a zdraví cestujících nebo posádky, aniž by ohrozila ostatní lodě nebo aniž by představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

[...]

3. Za okolností podle odstavce 1 oznámí příslušný orgán členského státu v přístavu inspekce všechny podmínky cesty příslušnému orgánu státu, v němž se nachází opravárenská loděnice, a dále osobám uvedeným v čl. 19 odst. 6 a podle potřeby každému jinému dotčenému orgánu.

Příslušný orgán členského státu, který obdrží toto oznámení, informuje oznamující orgán o přijatých opatřeních.

4. Členské státy přijmou opatření, aby byl přístup do veškerých přístavů či kotvišť v rámci Společenství odepřen lodím uvedeným v odstavci 1, které pokračují v plavbě po moři:

- a) které nevyhoví podmínkám určeným v přístavu inspekce příslušným orgánem kteréhokoliv členského státu nebo
- b) které odmítnou vyhovět použitelným požadavkům úmluv tím, že nesměřují do stanovené opravárenské loděnice.

Toto odepření zůstane zachováno, dokud majitel nebo provozovatel lodě příslušnému orgánu členského státu, kde byla loď označena jako závadná, neprokáže, že loď plně vyhovuje všem použitelným požadavkům úmluv.

5. Za okolností uvedených v odst. 4 písm. a) je příslušný orgán členského státu, kde byly zjištěny závady, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Za okolností uvedených v odst. 4 písm. b) je příslušný orgán členského státu, kde se nachází opravárenská loděnice, povinen neprodleně varovat příslušné orgány všech ostatních členských států.

Před odepřením vstupu může členský stát žádat o konzultace se správou vlajky dané lodi.

6. Odchylně od ustanovení odstavce 4 může příslušný orgán daného přístavního státu povolit přístup do určitého přístavu či kotviště v případě působení vyšší moci nebo z důvodu vyšších bezpečnostních zájmů, v zájmu snížení nebezpečí znečišťování či v zájmu nápravy závad za předpokladu, že majitel, provozovatel nebo velitel lodě učinil dostatečná opatření k zajištění bezpečného vstupu lodi a tato opatření uspokojují příslušný orgán daného členského státu.“

- 37 Příloha I této směrnice, nadepsaná „Prvky systému státní přístavní inspekce Společenství“, obsahuje zejména následující ustanovení:

„[...]

II. Inspekce lodí

1. Pravidelné inspekce

[...]

2. Dodatečné inspekce

Lodě, jichž se týkají následující významné nebo neočekávané faktory, jsou podrobovány inspekci bez ohledu na období, které uplynulo od jejich poslední pravidelné inspekce. Nutnost vykonat dodatečnou inspekci z důvodu neočekávaných faktorů je však ponechána na odborném uvážení inspektora.

2A. Významné faktory

U lodí, na které se vztahují následující významné faktory, se vykoná inspekce bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce:

- loď, kterým byla od poslední inspekce ve Společenství [...] z bezpečnostních důvodů pozastavena či odebrána klasifikace,
- loď, které jsou předmětem zprávy nebo oznámení podaných jiným členským státem,
- loď, které nelze nalézt v inspekční databázi,
- loď, které
 - na své plavbě do přístavu prodělaly srážku nebo najely na dno nebo na mělčinu,
 - byly obviněny z údajného porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod nebo
 - manévrovaly nepředvídatelným nebo nebezpečným způsobem a tím nedodržely opatření k vedení lodě přijatá IMO nebo bezpečné plavební praktiky a postupy.

2B. Neočekávané faktory

U lodí, na které se vztahují následující neočekávané faktory, se může vykonat inspekce bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce. Rozhodnutí o vykonání takové dodatečné inspekce záleží na odborném posouzení příslušného orgánu:

[...]

- loď, které mají osvědčení vydaná bývalou uznanou organizací, jejíž uznání bylo od poslední inspekce ve Společenství [...] odebráno,
- loď, o nichž lodivodi, přístavní orgány nebo subjekty hlásí, že mají zjevné nesrovnalosti, které mohou být na újmu bezpečné plavbě nebo mohou ohrozit životní prostředí [...],
- loď, které nesplnily patřičné požadavky na ohlášení [...],
- loď, jichž se týká zpráva nebo stížnost, včetně stížnosti na pevnině, podaná velitelem loď, členem posádky nebo jakoukoliv osobou či organizací s oprávněným zájmem na bezpečném provozu lodě, životních a pracovních podmínkách na lodi nebo zabránění znečištění, pokud dotýčný členský stát nepovažuje zprávu či stížnost za zjevně nepodloženou,
- loď, které byly zadrženy více než před třemi měsíci,
- loď, u nichž byly nahlášeny závažné nedostatky [...],
- loď, u nichž byly nahlášeny potíže s nákladem, zejména s nákladem škodlivým či nebezpečným,

- lodě, které byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí.
- lodě, o kterých je z důvěryhodného zdroje známo, že se jejich rizikové parametry liší od parametrů zaznamenaných, a proto představují zvýšené riziko,

[...]

38 Příloha V uvedené směrnice, nadepsaná „Příklady ‚zřejmých důvodů‘“, v bodě A.1 uvádí, že mezi „[p]říklady zřejmých důvodů pro podrobnou inspekci“ patří „lodě uvedené v oddílu [v části] II bodu 2A a 2B přílohy I“.

39 Příloha X téže směrnice, nadepsaná „Kritéria pro zadržení lodí“, stanoví:

„Pro určení, zda závady zjištěné během inspekce opravňují k zadržení dané lodě, použije inspektor kritéria uvedená níže v bodech 1 a 2.

Bod 3 obsahuje příklady závad, které samy o sobě mohou opravňovat k zadržení dotčené lodě (viz čl. 19 odst. 3).

[...]

1. Hlavní kritéria

Při odborném posuzování, zda má být loď zadržena, používá inspektor tato kritéria:

[...]

Loď je zadržena, jestliže jsou závady natolik závažné, že vyžadují, aby se inspektor vrátil a přesvědčil se, zda byly závady odstraněny před odplutím lodě.

To, že inspektor považuje za nezbytné vrátit se na loď, je měřítkem závažnosti závad. Tato povinnost však nevzniká v každém případě. Vychází se z toho, že orgán musí určitým způsobem ověřit, nejlépe další návštěvou, že závady byly před odjezdem lodě odstraněny.

2. Použitelnost hlavních kritérií

Při rozhodování o tom, zda závady zjištěné na lodi jsou závažné natolik, aby opravňovaly k zadržení lodě, posoudí inspektor, zda:

[...]

Během inspekce musí inspektor navíc zhodnotit, zda jsou loď nebo posádka schopny po celou nejbližší nadcházející cestu:

3. bezpečně manévrovat;

[...]

8. urychleně a bezpečně opustit loď, bude-li to třeba, a zajistit záchranu;

9. zabránit znečištění životního prostředí;

[...]

13. zajišťovat bezpečné a dobré zdravotní podmínky na lodi;

[...]

Je-li odpověď na kteroukoli z uvedených položek záporná při uvážení všech zjištěných nedostatků, musí být zváženo zadržení lodě. Kombinace závad méně závažné povahy může rovněž opravňovat k zadržení lodě.

3. Inspektorovi je nápomocen při uplatňování těchto hlavních zásad seznam závad seskupených podle příslušných úmluv a předpisů, považovaných za závažné do té míry, že opravňují k zadržení dotčené lodě. Tento seznam se nepovažuje za vyčerpávající.

[...]

3.2. Oblasti podle [Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři]

[...]

5. Nepřítomnost, nedostatečná kapacita nebo podstatné narušení osobních záchranných pomůcek, záchranných člunů a spouštěcích zařízení.

[...]

3.10. Oblasti podle [Úmluvy o práci na moři, 2006]

[...]

8. Podmínky na lodi představují zjevné riziko pro bezpečnost, zdraví či ochranu námořníků.

9. Nesoulad s předpisy představuje závažné či opakované porušení požadavků [Úmluvy o práci na moři,] 2006, včetně práv námořníků, týkajících se životních a pracovních podmínek námořníků na lodi, jak jsou stanoveny v osvědčení o práci na moři dotčené lodě a v jejím prohlášení o dodržování pravidel pro práci na moři.

[...]“

Doporučení ze dne 23. září 2020

- 40 Dne 23. září 2020 přijala Komise doporučení (EU) 2020/1365 o spolupráci mezi členskými státy, pokud jde o operace prováděné plavidly vlastněnými nebo provozovanými soukromými subjekty za účelem pátracích a záchranných činností (Úř. věst. 2020, L 317, s. 23; dále jen „doporučení ze dne 23. září 2020“).
- 41 V bodech 1 až 8, 11, 12, 15, 16 a 18 odůvodnění tohoto doporučení jsou uvedeny důvody, které vedly k jeho přijetí. Komise zaprvé uvádí, že kontext migrační krize, kterou Unie procházela od roku 2014, a konkrétně velmi silný nárůst počtu osob, které se snažily dostat přes Středozemní moře na palubě nevhodných plavidel, aby uprchly ze státu svého původu a našly útočiště v Evropě, vedl několik nevládních organizací provozujících plavidla k provádění komplexních pátracích a záchranných operací, jejichž cílem bylo poskytnout pomoc osobám v nebezpečí života nebo v nouzi na moři. Zadruhé v podstatě vysvětluje, že tato činnost, i když lze na ni nahlížet ve světle povinnosti, kterou stanoví mezinárodní obyčejové právo a mezinárodní smlouvy, a sice povinnosti členských států poskytovat takovým osobám pomoc, vyžaduje posílenou koordinaci a spolupráci mezi těmito nevládními organizacemi a členskými státy, ale také mezi členskými státy navzájem, ať mají postavení státu vlajky využívaných lodí, nebo státu přístavu, v němž jsou nebo mohou být vyloděny zachráněné osoby, anebo státu, který zachráněné

osoby přijímá. Konečně zatřetí má Komise v podstatě za to, že je třeba – aniž jsou dotčeny povinnosti vyplývající z mezinárodního a z unijního práva – vytvořit rámec vhodný pro uvedenou činnost zejména proto, aby byla na moři zajištěna bezpečnost zachráněných osob i posádek, které tyto osoby zachraňují, a že tento projekt předpokládá zřízení kontaktní skupiny umožňující členským státům spolupracovat, koordinovat se a vypracovávat osvědčené postupy v rámci udržování kontaktů se všemi zúčastněnými stranami.

- 42 S ohledem na tyto skutečnosti uvedené doporučení v podstatě vyzývá členské státy, aby zintenzivnily svou spolupráci ve vztahu k soukromým činnostem spočívajícím v pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich zachraňování, zejména aby spolu s Komisí a v koordinaci se zúčastněnými stranami zřídily kontaktní skupinu pro tuto oblast.

Italské právo

- 43 Směrnice 2009/16 byla do italského práva provedena decreto legislativo n. 53 – Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (legislativní nařízení č. 53 – provedení směrnice 2009/16/ES týkající se mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Unie a plují ve výsostných vodách členských států) ze dne 24. března 2011 (GURI č. 96 ze dne 27. dubna 2011, s. 1; dále jen „legislativní nařízení č. 53/2011“).

- 44 Článek 3 legislativního nařízení č. 53/2011 stanoví:

„1. Toto legislativní nařízení se vztahuje na lodě a rekreační plavidla používané k obchodním účelům a plující pod jinou než italskou vlajkou a na jejich posádky, připlouvající do tuzemského přístavu nebo kotviště za účelem výkonu součinnosti mezi lodí a přístavem. Inspekce lodí provedená ve vodách spadajících pod státní svrchovanost se pro účely tohoto legislativního nařízení považuje za rovnocennou inspekci provedené v přístavu.

[...]

5. Toto nařízení se nevztahuje na rybářská plavidla, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům ani na rekreační plavidla, která neprovozují komerční dopravu.“

Spory v původním řízení a předběžné otázky

- 45 Sea Watch je humanitární nezisková organizace se sídlem v Berlíně (Německo). Podle jejích stanov je předmětem její činnosti mimo jiné záchrana osob v nebezpečí života nebo v nouzi na moři, jakož i údržba a provoz lodí a letadel za účelem záchrany těchto osob. V souladu s tímto předmětem činnosti vykonává činnosti pátrání po osobách osob ve Středozemním moři a jejich záchrany za pomoci lodí, která vlastní a zároveň provozuje. Mezi tyto lodě patří dvě lodě nazvané *Sea Watch 3* a *Sea Watch 4*, které plují pod německou vlajkou a byly klasifikační a certifikační organizací se sídlem v Německu certifikovány jako „nákladní loď obecná – víceúčelová“.

- 46 V létě roku 2020 *Sea Watch 3* a *Sea Watch 4* střídavě opouštěly přístav Burriana (Španělsko) a prováděly záchranu několika stovek osob v nebezpečí života nebo v nouzi v mezinárodních vodách Středozemního moře. Italian Maritime Rescue Coordination Centre (Italské středisko pro koordinaci záchrany na moři) v Římě (Itálie) poté informovalo velitele každé z těchto lodí, že Ministero degli Interni (ministerstvo vnitra, Itálie) povolilo vylovení dotčených osob a jejich přelodění z lodě *Sea Watch 4* na lodě nacházející se v přístavu Palermo (Itálie) a z lodě *Sea Watch 3* na lodě nacházející se v přístavu Porto Empedocle (Itálie). Obdrželi tak pokyn plout se svými loděmi do těchto přístavů a provést zmíněné operace.
- 47 Po provedení uvedených operací nařídil Ministro della Sanità (ministr zdravotnictví, Itálie), aby obě lodě zakotvily v blízkosti uvedených přístavů, a to za účelem nejprve izolace posádky, aby se zabránilo šíření nemoci covid-19, a následně vyčištění a sanitace lodi a následného vydání příslušného zdravotnického osvědčení.
- 48 Po vyčištění a sanitaci provedl přístavní úřad v Palermu na základě legislativního nařízení č. 53/2011 inspekci na palubě lodi *Sea Watch 4* a nařídil její zadržení a přístavní úřad v Porto Empedocle učinil totéž ve vztahu k lodi *Sea Watch 3*. Jak plyne ze zpráv o inspekcích a z následně přijatých oznámení o zadržení, dospěly tyto přístavní úřady zaprvé k závěru, že dotčené lodě jsou „zapojen[é] do poskytování pomoci migrantům na moři, ačkoli k výkonu této činnosti ne[jsou] certifikovan[é]“. Zadruhé poukázaly na více než 20 „technických a provozních nedostatků“ ve vztahu k použitelným ustanovením unijní právní úpravy a mezinárodních úmluv, z nichž 9 muselo být „samostatně nebo společně s jinými nedostatky považován[o] za takové, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí“, a za natolik závažné, že opravňují k zadržení dotčených lodí v souladu s článkem 19 směrnice 2009/16.
- 49 *Sea Watch* následně některé z těchto závad odstranila. U ostatních závad má ovšem za to, že nejsou prokázány. Tyto závady se v podstatě týkají předně skutečnosti, že podle přístavních úřadů v Palermu a v Porto Empedocle nejsou *Sea Watch 4* a *Sea Watch 3* certifikované k tomu, aby na palubu přijímaly několik stovek osob, jak činily v průběhu léta 2020. Dále neměly tyto lodě nezbytné technické vybavení k provozování takové činnosti, ačkoli jsou ve skutečnosti určeny – a skutečně výlučně využívány – k jejímu výkonu. Konkrétně zařízení na čištění odpadních vod a záchranné vybavení těchto lodí byla dimenzována pro 30 *Sea Watch 4* a 22 *Sea Watch 3*, a nikoli pro několik stovek osob, a na kormě byly instalovány dodatečné toalety a sprchy, z nichž odpady byly odváděny přímo do moře. Konečně záchranné operace prováděné členy posádky nebyly započítávány do jejich odpracované doby.
- 50 *Sea Watch* podala k tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii, Itálie) dvě žaloby na neplatnost oznámení o zadržení lodí *Sea Watch 4* a *Sea Watch 3*, zpráv o inspekcích, které těmto oznámením předcházely, a „veškerých dalších předchozích, souvisejících nebo následných aktů“ (dále jen „opatření dotčená ve věcech v původním řízení“). Na podporu svých návrhových žádání tvrdila v podstatě, že přístavní úřady, které tato opatření vydaly, překročily pravomoci svěřené státu přístavu směrnicí 2009/16, vykládanou s ohledem na použitelné mezinárodní obyčejové právo a mezinárodní smlouvy, a zejména na pravidlo vzájemného uznávání osvědčení vydaných státy vlajky mezi státy, když provedly inspekce, jejichž účelem nebo důsledkem bylo zpochybnění klasifikace a certifikace lodí *Sea Watch 4* a *Sea Watch 3* provedené příslušnými německými orgány. Zadruhé byly tyto inspekce provedeny přesto, že nebyly splněny směrnicí 2009/16 stanovené procesní a hmotněprávní podmínky pro jejich provedení. Zatřetí představují uvedené inspekce ve skutečnosti prostředek zneužitý k dosažení

cíle spočívajícího ve zmaření pátracích a záchranných operací, které Sea Watch organizuje ve Středozemním moři. Začtvrté a v každém případě nedostatky vytýkané, ostatně jen velmi obecně, dotýcnými přístavními úřady neodůvodňují vydání příkazů k zadržení dvou dotčených lodí.

- 51 Sea Watch k žalobám připojila návrhy na vydání předběžných opatření, jejichž nezbytnost odůvodnila rizikem vážné a nenapravitelné újmy ve smyslu ustanovení italského práva použitelných v této oblasti.
- 52 Předkládající soud v žádostech o rozhodnutí o předběžné otázce předložených v rámci sporů týkajících se *Sea Watch 4* (věc C-14/21) a *Sea Watch 3* (věc C-15/21) zejména uvádí, že ze skutečností uvedených ve spisech těchto sporů vyplývá, že existence ostatních závad dotčených ve věcech v původním řízení je předmětem odlišného stanoviska nejen ze strany účastníků uvedených řízení, ale i ze strany dotčených orgánů Itálie coby státu přístavu a Německa coby státu vlajky. Podle předkládajícího soudu se totiž italské orgány v podstatě domnívají, že tyto závady jsou prokázány a musí být odstraněny, zatímco německé orgány mají za to, že na základě správného výkladu relevantních ustanovení unijního práva a mezinárodního práva veřejného musí být učiněn závěr, že neexistuje žádná závada, takže situace nevyžaduje od Sea Watch žádné jednání ke zjednání nápravy.
- 53 S ohledem na popsanou situaci má předkládající soud za to, že řešení sporů v původním řízení vyžaduje předložení žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce Soudnímu dvoru, aby ten vyjasnil právní režim použitelný na lodě provozované takovými humanitárními nevládními organizacemi, jako je Sea Watch, k systematickému pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchraně.
- 54 Konkrétně se předkládající soud v první řadě zabývá oblastí působnosti směrnice 2009/16, a konkrétně otázkou, zda musí být článek 3 této směrnice s ohledem na své znění, na systematiku této směrnice a na cíle, které tato směrnice sleduje, vykládán v tom smyslu, že zahrnuje či nezahrnuje lodě, které sice jsou oficiálně klasifikované a certifikované organizací pověřenou státem vlajky a uznanou na úrovni Unie jako „nákladní loď“ určené k používání k obchodním či komerčním účelům, avšak v praxi jsou výlučně a systematicky určeny a využívány k činnostem pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany.
- 55 K tomu předkládající soud uvádí, že se přiklání k názoru, že směrnice 2009/16 musí být s ohledem na její čl. 3 odst. 4, body 2 až 4 a 6 jejího odůvodnění, jakož i kontext, do něhož toto ustanovení a tyto body odůvodnění spadají, vykládána v tom smyslu, že se nevztahuje na lodě, které jsou stejně jako *Sea Watch 4* a *Sea Watch 3* využívány k činnostem sledujícím jiné než obchodní či komerční účely, jako je pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, ledaže by tyto lodě mohly být považovány za osobní lodě. Podle tohoto výkladu nesmějí být uvedené lodě podrobeny inspekci prováděné na základě článků 11 až 13 uvedené směrnice. Zároveň ovšem připouští, že přijmout lze i opačný výklad tohoto ustanovení, a to s ohledem na čl. 3 odst. 1 citované směrnice. Pro případ, že by tomu mělo být tak, uvádí, že by nicméně bylo třeba se zabývat slučitelností legislativního nařízení č. 53/2011, které bylo přijato Italskou republikou za účelem provedení směrnice 2009/16 do vnitrostátního práva, s touto směrnicí.
- 56 Ve druhé řadě se předkládající soud zamýšlí v podstatě nad tím, zda zjevný nepoměr mezi maximálním počtem 30 osob, které mohou být přepravovány na lodi *Sea Watch 4*, resp. 22 osob, které mohou být přepravovány na lodi *Sea Watch 3*, na základě jejich příslušných osvědčení, a stovkami osob, které na nich byly přepravovány během záchranných operací, jež vedly k přijetí

opatření dotčených ve věcech v původním řízení, může představovat „významný faktor“ nebo „neočekávaný faktor“ ve smyslu části II bodů 2.A a 2.B přílohy I této směrnice, jež by odůvodňovaly provedení dodatečné inspekce a základě článku 11 této směrnice na uvedených lodích.

- 57 Předkládající soud má za to, že tento zjevný nepoměr představuje „neočekávaný faktor“, a konkrétně situaci, kdy jsou lodě provozovány „takovým způsobem, že představ[ují] nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí“. V tomto ohledu nejprve podotýká, že povinnost velitelů lodí poskytnout pomoc kterékoli osobě nalezené na moři, která je v nebezpečí života nebo v nouzi, zakotvená v článku 98 Úmluvy o mořském právu a připomenutá v Úmluvě o pátrání a záchraně na moři, musí být podle těchto mezinárodních smluv dodržena jen tehdy, když ji lze splnit bez vážného ohrožení lodi, její posádky nebo cestujících. Z toho dále vyvozuje, že přijmout na palubě lodi takový počet osob, který se jeví jako zjevně zcela neúměrný její kapacitě a vybavení uvedeným nebo odrážejícím se v jejích různých osvědčeních, jakož i velikosti její posádky, může vést k takovému ohrožení. Konečně uvádí, že podle jeho názoru lze v případě, kdy je toto přijímání výsledkem výlučné a systematické činnosti pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchranu, vykonávané za pomoci lodí, jejichž osvědčení dokládají, že nejsou vhodné pro takovou činnost, dospět k závěru, že došlo k nebezpečnému provozování lodě odůvodňujícímu provedení dodatečné inspekce podle článku 11 směrnice 2009/16.
- 58 Ve třetí řadě se předkládající soud pokouší v obecné rovině určit rozsah a dosah pravomocí, jež může vykonávat stát přístavu při podrobné inspekci lodě, která nepluje pod jeho vlajkou, prováděné na základě článku 13 směrnice 2009/16. Konkrétně se zamýšlí nad tím, zda tyto pravomoci zahrnují možnost ověřovat, zda bez ohledu na činnosti, pro které byla tato loď klasifikována a certifikována příslušnými orgány státu vlajky, dodržuje v případě, kdy v praxi vykonává odlišnou činnost spočívající výlučně a systematicky v pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich zachraňování, požadavky použitelné v oblasti bezpečnosti, zabránění znečištění, jakož i životních a pracovních podmínek na lodi, vyplývající ze sekundárního unijního práva nebo z mezinárodního obyčejového mořského práva či mezinárodních smluv v této oblasti.
- 59 V tomto ohledu předkládající soud nejprve uvádí, že podle něj musí být článek 13 směrnice 2009/16 chápán s ohledem na jeho znění v tom smyslu, že státu přístavu umožňuje provádět inspekce, které se neomezují na formální ověření přítomnosti všech požadovaných osvědčení na palubě, ale zahrnují rovněž věcnou kontrolu skutečného stavu dotčené lodi. Dále zdůrazňuje, že s ohledem na znění tohoto článku, jakož i na systematiku směrnice 2009/16, objasněnou zejména bodem 6 jejího odůvodnění a použitelnými mezinárodními smlouvami, musí ovšem být tato věcná kontrola prováděna ve vztahu ke klasifikaci a certifikaci provedené státem vlajky, a tedy jen s cílem ověřit, zda skutečný stav dotčené lodi odpovídá požadavkům použitelným na činnosti, pro které byla tímto státem klasifikována a certifikována. K takové kontrole dochází totiž teprve „ve druhé linii“, a nemůže tedy svým účelem nebo důsledkem zpochybnit kontrolu provedenou a rozhodnutí přijatá „v první linii“ ve státě vlajky, což by nastalo v případě, kdyby státu přístavu umožňovala zadržet loď z důvodu, že nesplňuje jiné požadavky než požadavky odpovídající činnosti, pro kterou byla certifikována. Konečně předkládající soud sice připouští, že takový výklad sekundárního unijního práva může vést k podvodům, avšak v podstatě poznamenává, že činnost pátrání po osobách a jejich záchranu, dotčená ve věcech v původním řízení, není podvodná, protože je zaprvé v souladu s cílem sledovaným organizací Sea Watch, zadruhé je příslušným německým a italským orgánům známa a zatřetí je v zásadě uznávána, jak dokládá doporučení ze dne 23. září 2020.

- 60 Ve čtvrté řadě se předkládající soud zamýšlí nad tím, zda v případě, kdy stát přístavu nemůže kontrolu dodržování požadavků použitelných v oblasti bezpečnosti, zabránění znečištění, jakož i životních a pracovních podmínek na lodi vzhledem ke skutečné činnosti dotčené lodě provést na základě směrnice 2009/16, může taková pravomoc vycházet buď z čl. I písm. b) Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři, na kterou odkazuje článek 2 uvedené směrnice, jenž od vlád smluvních stran vyžaduje podniknutí nezbytných kroků, „aby se zajistilo, že z hlediska bezpečnosti lidského života je loď způsobilá k výkonu činnosti, pro kterou je určena“, anebo z bodu 1.3.1 přílohy rezoluce IMO o státní přístavní inspekci.
- 61 Konečně v páté řadě si předkládající soud klade otázku, v jakém rozsahu a za jakých podmínek mají orgány státu přístavu právo vyžadovat od lodě, která byla státem vlajky certifikována jako nákladní loď, aby byla certifikována i pro činnost pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany a splňovala požadavky použitelné na tuto činnost či umožňující provádět tuto činnost za podmínek, jež mohou zajistit bezpečnost na moři. Také jej zajímá, zda jsou tyto orgány oprávněny zadržet takovou loď na základě článku 19 směrnice 2009/16 až do okamžiku, kdy bude splňovat tyto požadavky.
- 62 V souvislosti se všemi těmito pochybnostmi předkládající soud zaprvé poznamenává, že doporučení ze dne 23. září 2020 zdůrazňuje význam, který Unie přikládá tomu, aby lodě, jež provádějí činnost pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi ve Středozemním moři a jejich záchrany, dodržovaly požadavky použitelné v oblasti bezpečnosti. Zadruhé má za to, že přitom neexistuje mezinárodní nebo unijní právní úprava, která by byla jasně použitelná a skutečně vhodná pro lodě, které tuto činnost provádějí výlučně a systematicky. Zatřetí je v podstatě toho názoru, že když neexistuje náležitá klasifikace a certifikace, nemůže stát přístavu vyžadovat, aby takové lodě měly jiná osvědčení než ta, která jim byla vydána státem vlajky, ani aby splňovaly jiné požadavky než požadavky odpovídající těmto osvědčením.
- 63 Za těchto podmínek se Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii) v obou sporech v původním řízení rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky, které jsou formulovány totožně, přičemž ve věci C-14/21 se vztahují na loď *Sea Watch 4* a ve věci C-15/21 na loď *Sea Watch 3*:
- „1) a) Spadá do oblasti působnosti směrnice 2009/16 loď, která byla klasifikační organizací státu vlajky klasifikována jako nákladní loď, ale ve skutečnosti vykonává výlučně a systematicky neobchodní činnost, jako je činnost *search and rescue* [„SAR“ neboli „pátrací a záchranné operace“] (jako je činnost vykonávaná [organizací *Sea Watch*] za pomoci [lodí *Sea Watch 4* a *Sea Watch 3*] na základě jejich stanov), a lze tudíž vykonávat [státní přístavní inspekci] rovněž ve vztahu k takové lodi?
- b) V případě, že Soudní dvůr rozhodne, že uvedené lodě spadají do oblasti působnosti směrnice 2009/16, brání uvedená směrnice, vykládaná v tomto smyslu, takové právní úpravě, jako je článek 3 legislativního nařízení č. 53/2011, kterým se provádí článek 3 této směrnice, avšak který v odstavci 1 výslovně definuje oblast působnosti [státní přístavní] inspekce tak, že je omezena pouze na lodě používané pro obchodní účely, přičemž vylučuje nejen rekreační plavidla, ale také nákladní lodě, které ve skutečnosti neprovádějí obchodní činnosti (a nejsou tedy používány za účelem takových činností)?
- c) Konečně lze mít oprávněně za to, že do oblasti působnosti směrnice 2009/16, která zahrnuje i osobní lodě, spadají v důsledku změn [směrnice 2009/16] přijatých v roce 2017 nákladní lodě, které systematicky provádějí tzv. činnosti „SAR“, a je tedy přeprava osob zachráněných na moři, protože byly v ohrožení života, postavena na roveň přepravě cestujících?

- 2) Může skutečnost, že loď přepravila mnohem větší počet osob, než je počet osob uvedený v osvědčení o bezpečnostním vybavení, byť v rámci tzv. činností ‚SAR‘, nebo v každém případě skutečnost, že má osvědčení o bezpečnostním vybavení vydané pro počet osob mnohem nižší, než je počet skutečně přepravovaných osob, být oprávněně považována za významný faktor ve smyslu bodu 2.A části II přílohy I nebo neočekávaný faktor ve smyslu bodu 2.B části II přílohy I, na které je odkazováno v článku 11 směrnice 2009/16?
- 3) Může nebo musí pravomoc k provádění podrobné [státní přístavní] inspekce podle článku 13 směrnice 2009/16 u lodí plujících pod vlajkou členských států zahrnovat také pravomoc spočívající v konkrétním ověření toho, jaká činnost je lodí skutečně prováděna, bez ohledu na činnost, pro kterou bylo státem vlajky a jeho klasifikační organizací vydáno osvědčení o klasifikaci a následná osvědčení o bezpečnosti, a v důsledku toho pravomoc ověřit, zda výše uvedená loď má osvědčení a obecně splňuje požadavky nebo podmínky stanovené pravidly přijatými na mezinárodní úrovni v oblasti bezpečnosti, zabránění znečištění a životních a pracovních podmínek na lodi? V případě kladné odpovědi, lze výše uvedenou pravomoc uplatnit i vůči lodi, která ve skutečnosti systematicky provádí tzv. činnosti ‚SAR‘?
- 4) a) Jak má být vykládán [čl. I] písm. b) Úmluvy [o bezpečnosti lidského života na moři] – na kterou se výslovně odkazuje v článku 2 směrnice 2009/16 a u které je tudíž třeba zajistit jednotný výklad [unijního práva] pro účely a v rámci státní přístavní inspekce – který stanoví, že ‚[v]lády Smluvních stran se zavazují vydávat veškeré zákony, vyhlášky, nařízení a předpisy a podniknout veškeré další kroky, které mohou být nezbytné k úplnému a kompletnímu naplnění této úmluvy, aby se zajistilo, že z hlediska bezpečnosti lidského života je loď způsobilá k výkonu činnosti, pro kterou je určena‘? Zejména, pokud jde o posouzení způsobilosti lodi k činnosti, ke které je určena, které jsou státy přístavu povinny provádět prostřednictvím inspekci, je nutné toto posouzení omezit tak, že jediným kritériem pro ověření jsou požadavky uložené na základě klasifikace a příslušných osvědčení o bezpečnosti získaných na základě abstraktně deklarované činnosti, nebo lze přihlídnout také k činnosti, ke které je loď konkrétně používána?
- b) Existuje tedy, a to i s ohledem na výše uvedený mezinárodní parametr, pravomoc správních orgánů státu přístavu ověřovat nejen soulad palubního vybavení a zařízení s požadavky stanovenými v osvědčeních vydaných státem vlajky a vyplývajících z abstraktní klasifikace lodi, ale také pravomoc posoudit shodu osvědčení a souvisejícího palubního vybavení a zařízení, kterým je loď vybavena, s ohledem na skutečně vykonávané činnosti, které se liší od činností uvedených v osvědčení o klasifikaci a nesouvisejí s nimi?
- c) Stejně úvahy je třeba učinit ve vztahu k bodu 1.3.1 [přílohy] rezoluce [IMO o státní přístavní inspekci], který stanoví, že: ‚[p]odle ustanovení příslušných úmluv uvedených v článku 1.2 výše odpovídá Správa (tedy vláda státu vlajky) za přijetí právních a správních předpisů a jiných opatření, která jsou případně nezbytná k zajištění plného účinku těchto úmluv s cílem zaručit, že z hlediska bezpečnosti lidského života na moři a zabránění znečištění je loď způsobilá k výkonu činnosti, pro kterou je určena, a že námořníci jsou kvalifikovaní a způsobilí k plnění svých pracovních úkolů.‘
- 5) a) Konečně, pokud Soudní dvůr rozhodne, že státní přístavní inspekce má pravomoc ověřit držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek na základě činností, ke kterým je loď skutečně určena, může stát přístavu, který provedl inspekci, požadovat držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek v oblasti bezpečnosti a zabránění znečištění moře – kromě osvědčení, které loď již má, a požadavků a podmínek, které již splňuje – týkajících se skutečně vykonávaných činností, a to konkrétně v projednávan[ých] věc[ech] tzv. činností ‚SAR‘, aby nedošlo k zadržení lodi?

- b) V případě kladné odpovědi na [část a)], je třeba mít za to, že držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek v oblasti bezpečnosti a zabránění znečištění moře – kromě osvědčení, která loď již má, a požadavků a podmínek, které již splňuje – týkajících se skutečně vykonávaných činností, a to konkrétně v projednáván[ých] věc[ech] tzv. činností ‚SAR‘, aby nedošlo k zadržení lodi, lze vyžadovat pouze v případě, že existuje jasný a spolehlivý mezinárodní nebo [unijní] právní rámec týkající se klasifikace tzv. činností ‚SAR‘ a s ní souvisejících osvědčení a požadavků nebo podmínek ohledně bezpečnosti a zabránění znečištění moře?
- c) V případě záporné odpovědi na [část b)], má být držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek – kromě osvědčení, která loď již má, a požadavků a podmínek, které již splňuje – týkajících se skutečně vykonávaných činností, a to konkrétně v projednáván[ých] věc[ech] tzv. činností ‚SAR‘, vyžadováno na základě vnitrostátní právní úpravy státu vlajky nebo vnitrostátní právní úpravy státu přístavu, a je pro výše uvedené účely nezbytná primární právní úprava, nebo je použitelná rovněž sekundární právní úprava nebo dokonce pouze obecné správní předpisy?
- d) V případě kladné odpovědi na [část c)], je povinností státu přístavu přesně a konkrétně uvést během inspekce, na základě jaké vnitrostátní právní úpravy (určené podle [části c)]) na úrovni zákona, podzákonných právních předpisů nebo právní úpravy vyplývající ze správního aktu obecné povahy mají být určeny požadavky nebo technické podmínky týkající se bezpečnosti a zabránění znečištění moře, které musí loď podrobená inspekci splňovat, aby mohla provádět tzv. činnosti ‚SAR‘, a které nápravné nebo opravné činnosti jsou přesně vyžadovány k zajištění souladu s touto právní úpravou?
- e) V případě neexistence právní úpravy státu přístavu nebo státu vlajky na úrovni zákona, podzákonných právních předpisů nebo právní úpravy vyplývající ze správního aktu obecné povahy, může správa státu přístavu v každém jednotlivém případě uvést požadavky nebo technické podmínky týkající se bezpečnosti, zabránění znečištění moře a ochrany života a pracovních podmínek na lodi, které musí loď podrobená inspekci [prováděné státem přístavu] splňovat, aby mohla vykonávat tzv. činnosti ‚SAR‘?
- f) V případě záporné odpovědi na [části d) a e)], mohou být tzv. činnosti ‚SAR‘, v případě neexistence konkrétních pokynů ze strany státu vlajky v této oblasti, v mezidobí považovány za povolené, a tudíž činnosti, které nelze zakázat vydáním rozhodnutí o zadržení, pokud loď podrobená státní přístavní inspekci splňuje výše uvedené požadavky nebo podmínky stanovené pro jinou kategorii (konkrétně požadavky nebo podmínky stanovené pro nákladní lodi), jejichž skutečné splnění potvrdil rovněž stát vlajky?“

Řízení před Soudním dvorem

- 64 Rozhodnutím předsedy Soudního dvora ze dne 2. února 2021 byly věci C-14/21 a C-15/21 spojeny pro účely písemné a ústní části řízení, jakož i pro účely rozsudku Soudního dvora.
- 65 Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii) ve svých předkládacích rozhodnutích požádal Soudní dvůr, aby rozhodl o projednání předložených věcí ve zrychleném řízení podle článku 105 jednacího řádu Soudního dvora. Na podporu této žádosti poukázal zaprvé na značný význam, zejména během letních měsíců, činností pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi ve Středozemním moři a jejich záchrany prováděných humanitárními organizacemi za pomoci takových lodí, jako jsou lodě dotčené ve věcech v původním řízení, zadruhé na skutečnost, že v okamžiku podání žádostí o rozhodnutí

o předběžné otázce v projednávaných věcech byla vůči několika takovým lodím přijata opatření o zadržení v italských přístavech, a zatřetí na to, že před italskými správními soudy probíhají řízení o žalobách proti některým z těchto opatření.

- 66 Usnesením ze dne 25. února 2021, Sea Watch (C-14/21 a C-15/21, EU:C:2021:149), předseda Soudního dvora tyto žádosti zamítl z důvodu, že okolnosti dovolávané na jejich podporu samy o sobě neodůvodňují projednání těchto věcí ve zrychleném řízení, a že není dotčena možnost předkládajícího soudu přijmout v případě potřeby předběžná opatření nezbytná k zajištění plné účinnosti rozhodnutí, která má vydat ve sporech v původním řízení.
- 67 Předseda Soudního dvora dospěl nicméně k názoru, že zvláštní okolnosti těchto věcí odůvodňují, aby Soudní dvůr o nich rozhodl přednostně podle čl. 53 odst. 3 jednacího řádu.

K předběžným otázkám

K první otázce

- 68 Podstatou první otázky předkládajícího soudu, která se týká oblasti působnosti směrnice 2009/16, je, zda musí být tato směrnice vykládána v tom smyslu, že se vztahuje na lodě, které jsou sice klasifikované a certifikované státem vlajky jako nákladní lodě, ale v praxi jsou systematicky využívány humanitární organizací pro účely nekomerční činnosti pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany (dále jen „soukromé humanitární lodě“). Pro případ kladné odpovědi se uvedený soud táže také na to, zda musí být uvedená směrnice vykládána v tom smyslu, že brání tomu, aby vnitrostátní právní úprava zajišťující provedení této směrnice do vnitrostátního práva omezila svoji použitelnost jen na lodě používané pro účely obchodní činnosti.
- 69 K tomu je třeba v prvním sledu uvést, že článek 3 směrnice 2009/16 vymezuje oblast působnosti této směrnice obecně, aniž jsou dotčena zvláštní ustanovení týkající se určitých kategorií lodí, odkazem na dvě řady kumulativních kritérií, z nichž první se týká lodí, na které se tato směrnice vztahuje, a druhá situací, ve kterých se na ně vztahuje.
- 70 Co se v první řadě týče lodí spadajících do oblasti působnosti směrnice 2009/16, čl. 3 odst. 1 první pododstavec této směrnice stanoví, že se vztahuje na „každou loď“, přičemž samotný pojem „loď“ je definován v čl. 2 bodě 5 této směrnice jako každé plavidlo způsobilé k plavbě na volném moři, na které se zaprvé vztahuje jedna nebo více mezinárodních smluv uvedených v čl. 2 bodě 1 této směrnice a které zadruhé pluje pod jinou vlajkou než pod vlajkou státu přístavu.
- 71 Článek 3 odst. 4 směrnice 2009/16 nicméně stanoví, že z oblasti působnosti této směrnice jsou vyňata rybářská plavidla, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům.
- 72 Vzhledem k tomu, že takto vyňaté různé kategorie plavidel představují výjimky z obecného pravidla stanoveného v čl. 3 odst. 1 prvním pododstavci směrnice 2009/16, je třeba mít za to, že mají taxativní povahu a musí být vykládány restriktivně.

- 73 Z toho zejména vyplývá, že výrazy „státní loď používané k neobchodním účelům“ a „rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům“ uvedené v čl. 3 odst. 4 směrnice 2009/16, nemohou být chápány v tom smyslu, že by *per analogiam* zahrnovaly lodě, které jsou podobně jako lodě dotčené ve věcech v původním řízení v praxi používány k „neobchodním“ či „nekomerčním“ účelům, aniž jde zároveň o „státní loď“ nebo o „rekreační plavidla“.
- 74 Nespadá-li dotčená loď do některé z taxativně vyňatých kategorií na základě čl. 3 odst. 4 směrnice 2009/16, nemá okolnost, že se skutečně vykonávaná činnost této lodi neshoduje s činností, pro kterou byla ve státě, pod jehož vlajkou pluje, klasifikována a certifikována, vliv na použitelnost uvedené směrnice, jak v podstatě podotkl generální advokát v bodě 35 svého stanoviska. Irelevantní je i okolnost, zda skutečně vykonávaná činnost takové lodi je obchodní, či neobchodní. Konečně je bez relevance i otázka, zda lze takovou přepravu osob, jimž byla poskytnuta pomoc na moři, jako je přeprava, která je výsledkem systematického pátrání a poskytování pomoci dotčeného ve věcech v původním řízení, stavět na roveň činnosti přepravy cestujících.
- 75 Co se ve druhé řadě situací spadajících do oblasti působnosti směrnice 2009/16 týče, je třeba uvést, že její čl. 3 odst. 1 první pododstavec upřesňuje, že se tato směrnice vztahuje zejména na každou loď a její posádku „připlouvající do přístavu nebo kotviště členského státu za účelem součinnosti mezi lodí a přístavem“. Jak vyplývá z čl. 2 bodu 6 této směrnice, pod takovou součinností spadá každá forma interakce, při které je loď přímo a bezprostředně dotčena činnostmi, jež zahrnují pohyb osob nebo zboží nebo poskytování přístavních služeb na loď nebo z lodi.
- 76 Směrnice 2009/16 se nicméně nepoužije jen v této situaci, jak vyplývá z jejího čl. 3 odst. 1 třetího pododstavce, v němž je zmíněna možnost členského státu provést inspekci lodě nacházející se v jeho výsostných vodách.
- 77 Z bodů 69 až 76 tohoto rozsudku tedy vyplývá, že směrnice 2009/16 musí být vykládána v tom smyslu, že se vztahuje na každou loď, která se stejně jako loď dotčené ve věcech v původním řízení nachází v přístavu, kotvišti nebo vodách spadajících do jurisdikce členského státu a pluje pod vlajkou jiného členského státu nebo třetího státu, jestliže se na ni nevztahuje některá z výluk vyjmenovaných v čl. 3 odst. 4 této směrnice (dále jen „lodě podléhající jurisdikci členského státu přístavu“).
- 78 Tento výklad znění směrnice 2009/16 je v souladu s cílem sledovaným touto směrnicí, který spočívá, jak vyplývá z jejího článku 1, ve zvýšení dodržování mezinárodních právních předpisů a příslušných unijních právních předpisů o námořní bezpečnosti, ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích všech vlajek zavedením mechanismu kontroly, inspekce a zadržení založeného na společných kritériích a jednotném postupu, který se s výhradou výjimek výslovně stanovených unijním normotvůrcem uplatní na všechny lodě podléhající jurisdikci členského státu přístavu.
- 79 Takový výklad je navíc v souladu i s čl. 80 odst. 2 ES, nyní čl. 100 odst. 2 SFEU, který je právním základem směrnice 2009/16. Toto ustanovení umožňuje totiž unijnímu normotvůrci přijmout obecná ustanovení ke zlepšení bezpečnosti námořní dopravy, potažmo námořního provozu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. října 2007, Komise v. Rada, C-440/05, EU:C:2007:625, body 58 a 59 a citovaná judikatura), aniž nutně musí být omezena jen na lodě určené či v praxi používané k obchodní či komerční činnosti.

- 80 S ohledem na všechny tyto skutečnosti je třeba mít za to, že jsou-li splněny podmínky uvedené v bodě 77 tohoto rozsudku, směrnice 2009/16 se na soukromé humanitární lodě vztahuje.
- 81 Ve druhém sledu ze směrnice 2009/16 jasně vyplývá, že mechanismus kontroly, inspekce a zadržení upravený v člancích 11 až 13 a 19 této směrnice dopadá na všechny lodě ve smyslu jejího čl. 3 odst. 1.
- 82 V důsledku toho musí právní a správní předpisy, které podle směrnice 2009/16 musí členské státy přijmout, aby zajistily soulad svého vnitrostátního práva s touto směrnicí, stanovit, že se tento mechanismus vztahuje na všechny tyto lodě, včetně lodí uvedených v bodě 80 tohoto rozsudku, protože uvedená směrnice brání tomu, aby takové předpisy omezovaly svoji použitelnost jen na lodě využívané k obchodní činnosti.
- 83 S ohledem na pochybnosti předkládajícího soudu reprodukované v bodech 55 a 68 tohoto rozsudku nutno dodat, že jak vyplývá z ustálené judikatury Soudního dvora, zásada přednosti unijního práva ukládá všem orgánům členských států povinnost zajišťovat plný účinek tohoto práva, a konkrétně vnitrostátním soudům, aby v co možná největším rozsahu vykládaly své vnitrostátní právo způsobem, který je v souladu s unijním právem. Tato zásada vyžaduje vzít v úvahu veškeré vnitrostátní právo a použít metody výkladu jím uznané, aby byla zajištěna plná účinnost unijního aktu dotčeného v daném případě a bylo dosaženo výsledku, který je v souladu s cílem sledovaným tímto aktem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. června 2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, body 53, 54, 57 a 77).
- 84 Uvedená zásada má nicméně určité meze. Zejména nemůže sloužit jako základ pro výklad vnitrostátního práva *contra legem* (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. června 2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, body 74 a 76 a citovaná judikatura).
- 85 V projednávaných věcech je na předkládajícím soudu, aby v co možná největším rozsahu vyložil vnitrostátní právní úpravu, která zajišťuje provedení ustanovení vymezujících oblast působnosti směrnice 2009/16, a zejména mechanismu kontroly, inspekce a zadržení upraveného v člancích 11 až 13 a 19 této směrnice, způsobem, který bude v souladu s těmito ustanoveními, přičemž vezme v úvahu veškeré vnitrostátní právo a použije metody výkladu jím uznané, což někteří zúčastnění na řízení před Soudním dvorem považují za možné.
- 86 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět, že směrnice 2009/16 musí být vykládána v tom smyslu, že:
- se vztahuje na lodě, které jsou sice klasifikované a certifikované státem vlajky jako nákladní lodě, ale v praxi jsou systematicky využívány humanitární organizací pro účely nekomerční činnosti pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, a
 - brání tomu, aby vnitrostátní právní úprava zajišťující provedení této směrnice do vnitrostátního práva omezila svoji použitelnost jen na lodě používané pro účely obchodní činnosti.

Ke druhé, třetí, čtvrté a páté otázce

Úvodní poznámky

- 87 Druhá, třetí, čtvrtá a pátá otázka se týkají podmínek provádění mechanismu kontroly, inspekce a zadržení, upraveného v článcích 11 až 13 a 19 směrnice 2009/16, ve vztahu k lodím podléhajícím jurisdikci členského státu přístavu, a konkrétně k soukromým humanitárním lodím.
- 88 Cílem této směrnice je, jak bylo uvedeno v bodě 78 tohoto rozsudku, je zvýšení dodržování mezinárodních právních předpisů a příslušných unijních právních předpisů o námořní bezpečnosti, ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích.
- 89 Za tímto účelem usiluje uvedená směrnice konkrétně o to, aby Unie a členské státy měly možnost ověřovat, zda lodě podléhající jurisdikci členského státu přístavu dodržují požadavky mezinárodních smluv vyjmenovaných v čl. 2 bodě 1. Mezi těmito mezinárodními smlouvami je uvedena Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři, jejímiž stranami jsou všechny členské státy Unie, avšak Unie nikoli, jak je uvedeno v bodě 17 tohoto rozsudku.
- 90 V tomto ohledu je třeba připomenout, že i když Unie není stranou mezinárodní smlouvy, takže jí není vázána, z ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že takovou smlouvu lze v rámci výkladu ustanovení sekundárního unijního práva, která spadají do její působnosti, zohlednit, jsou-li jejími smluvními stranami všechny členské státy (rozsudky ze dne 3. června 2008, Intertanko a další, C-308/06, EU:C:2008:312, body 47 až 52; ze dne 23. ledna 2014, Manzi a Compagnia Naviera Orchestra, C-537/11, EU:C:2014:19, bod 45, a ze dne 11. července 2018, Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, bod 45).
- 91 V projednávaných věcech je při výkladu směrnice 2009/16 třeba zohlednit Úmluvu o bezpečnosti lidského života na moři, jejímiž stranami jsou všechny členské státy. Tato směrnice je totiž vyjádřením přání unijního normotvůrce zvýšit na úrovni Unie dodržování ustanovení této Úmluvy, i když Unie sama není její smluvní stranou. Kromě toho cíl připomenutý v bodě 89 tohoto rozsudku, který přijetím uvedené směrnice sledoval unijní normotvůrce, se projevil tím, že v některých přílohách této směrnice byla v podstatě převzata část pravidel obsažených v Protokolu k uvedené Úmluvě.
- 92 Z ustálené judikatury Soudního dvora také vyplývá, že ustanovení sekundárního unijního práva musí být vykládána v co možná největším rozsahu v souladu s mezinárodními smlouvami, kterými je Unie vázána, jakož i s relevantními pravidly a zásadami obecného mezinárodního práva, v souladu s nimiž je Unie povinna vykonávat své pravomoci, když přijímá taková ustanovení (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 3. září 2008, Kadi a Al Barakaat International Foundation v. Rada a Komise, C-402/05 P a C-415/05 P, EU:C:2008:461, bod 291, a ze dne 27. února 2018, Western Sahara Campaign UK, C-266/16, EU:C:2018:118, body 43 až 47).
- 93 V projednávaných věcech musí při výkladu směrnice 2009/16 být s ohledem na její cíl a obsah zohledněna nejen Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři, ale i Úmluva o mořském právu.
- 94 Jak totiž bylo již uvedeno v bodě 3 tohoto rozsudku, Úmluva o mořském právu byla uzavřena Unií, takže je pro Unii závazná a její ustanovení tvoří nedílnou součást unijního právního řádu. Kromě toho má tato Úmluva v rámci unijního právního řádu přednost před akty sekundárního unijního práva, takže tyto akty musí být v co největším možném rozsahu vykládány v souladu

s ustanoveními této Úmluvy (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 30. května 2006, Komise v. Irsko, C-459/03, EU:C:2006:345, bod 82; ze dne 3. června 2008, Intertanko a další, C-308/06, EU:C:2008:312, body 42 a 53, a ze dne 11. července 2018, Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, bod 44).

- 95 V tomto ohledu jsou pro účely odpovědi na druhou, třetí, čtvrtou a pátou položenou otázku relevantní dvě řady úvah.
- 96 V první řadě je hlavním cílem Úmluvy o mořském právu kodifikovat a rozvinout pravidla obecného mezinárodního práva týkající se mírové spolupráce mezinárodního společenství při průzkumu, užívání a využívání námořního prostoru. Za tímto účelem zavádí právní režim jednotlivých v ní definovaných mořských pásem, mimo jiné teritoriálního moře a volného moře, a stanoví věcné a územní meze svrchovaných práv a jurisdikce států v těchto různých mořských pásmech (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. června 2008, Intertanko a další, C-308/06, EU:C:2008:312, body 55, 57 a 58).
- 97 Cílem tohoto právního režimu je zavést spravedlivou rovnováhu mezi zájmy států v postaveních pobřežních států a států vlajky, které si mohou odporovat (viz zejména rozsudky ze dne 3. června 2008, Intertanko a další, C-308/06, EU:C:2008:312, bod 58, a ze dne 11. července 2018, Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, bod 63).
- 98 Tato spravedlivá rovnováha se vyznačuje výlučnou pravomocí, přiznanou v souladu s článkem 91 Úmluvy o mořském právu každému státu, stanovit podmínky pro udělení své státní příslušnosti plavidlům, pro registraci plavidel na svém území a pro právo plout pod jeho vlajkou. Výkon této pravomoci se projevuje mimo jiné tím, že stát vlajky klasifikuje a certifikuje – nebo zajistí, aby organizace k tomu zmocněná klasifikovala a certifikovala – lodě plující pod jeho vlajkou poté, co ověří, že splňují všechny požadavky stanovené použitelnými mezinárodními smlouvami (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 3. června 2008, Intertanko a další, C-308/06, EU:C:2008:312, bod 59, a ze dne 7. května 2020, Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, body 43, 44 a 46).
- 99 Kromě toho má podle článku 92 Úmluvy o mořském právu každý stát výlučnou jurisdikci nad loděmi plujícími pod jeho vlajkou, které se nacházejí na volném moři. Z toho pro stát vlajky plyne řada povinností, které, jak vyplývá z čl. 94 odst. 1 až 3 této Úmluvy, zahrnují povinnost účinně uplatňovat svou jurisdikci a kontrolu nad těmito loděmi, jakož i povinnost činit taková opatření, která jsou nezbytná pro zajištění bezpečnosti na moři, mimo jiné pokud jde o vybavení, způsobilost pro plavbu na moři, výcvik a pracovní podmínky. Stát vlajky dále podle odstavce 4 tohoto článku musí zajistit, aby velitel, důstojníci a v náležitém rozsahu posádka byli obeznámeni s platnými mezinárodními předpisy, které se týkají bezpečnosti života na moři, a dodržovali je.
- 100 Z toho zejména vyplývá, že loď na volném moři podléhá výlučné jurisdikci a právu státu vlajky (rozsudky ze dne 24. listopadu 1992, Poulsen a Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, bod 22, a ze dne 25. února 2016, Stroumpoulis a další, C-292/14, EU:C:2016:116, bod 59), zejména pokud jde o bezpečnost na moři a bezpečnost lidského života na moři. Obecněji plavidlo, které se nachází v jiné námořní oblasti než na volném moři, v této oblasti nadále podléhá jurisdikci státu vlajky (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. června 2018, Deutscher Naturschutzring, C-683/16, EU:C:2018:433, body 53 a 54), přičemž může být předmětem kontrol prováděných státem, do jehož svrchované pravomoci či jurisdikce spadá dotčená oblast, a to v mezích jeho pravomocí.

- 101 Spravedlivá rovnováha mezi zájmy pobřežních států na straně jedné a států vlajky na straně druhé se vyznačuje tím, že svrchovanost každého pobřežního státu se rozšiřuje, jak vyplývá z čl. 2 odst. 1 Úmluvy o mořském právu, za jeho pevninské území – včetně jeho přístavů – a vnitřní vody (rozsudky ze dne 24. listopadu 1992, Poulsen a Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, bod 28, a ze dne 25. února 2016, Stroumpoulis a další, C-292/14, EU:C:2016:116, bod 59), na mořské pásmo přilehlé k jeho území zvané „teritoriální moře“.
- 102 Pojem „pobřežní stát“ ve smyslu Úmluvy o mořském právu se částečně kryje s pojmem „stát přístavu“ ve smyslu směrnice 2009/16, který, i když není touto směrnicí formálně definován, označuje podle jejího čl. 3 odst. 1 prvního, pátého a šestého pododstavce každý členský stát Unie, jenž má námořní přístav nebo říční přístav.
- 103 Svrchovanost pobřežního státu nad svým teritoriálním mořem nemá ovšem vliv na povinnost, kterou tomuto státu ukládá čl. 24 odst. 1 Úmluvy o mořském právu, a sice povinnost nebránit – pokud to není v souladu s touto Úmluvou – pokojnému proplouvání cizích plavidel teritoriálním mořem, kterým se podle článků 17 a 18 téže Úmluvy rozumí zejména právo plavby tímto mořem za účelem veplutí do vnitřních vod pobřežního státu, zastávky v některém z jeho přístavů nebo vyplutí z tohoto přístavu, těchto vod nebo tohoto moře (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. listopadu 1992, Poulsen a Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, bod 25).
- 104 Pobřežní stát má nicméně na základě čl. 21 odst. 1 a 4 Úmluvy o mořském právu pravomoc přijímat právní a správní předpisy, které se týkají pokojného proplutí teritoriálním mořem, zejména pokud jde o bezpečnost plavby, a kterým se musí plavidla, jež uskutečňují takové proplutí, podřídit. Kromě toho může být proplutí považováno za „pokojné“ jen tehdy, pokud naplňuje znaky uvedené v článku 19 této Úmluvy.
- 105 Ve druhé řadě zakotvuje Úmluva o mořském právu v části VII, věnované volnému moři, v čl. 98 odst. 1 „[p]ovinnost poskytnout pomoc“, která vychází z obyčejového mořského práva, podle něhož je každý stát povinen od každého velitele lodi plující pod jeho vlajkou požadovat, aby poskytl pomoc kterékoli osobě nalezené na moři, která je v nebezpečí života nebo v nouzi, pokud tak může učinit bez vážného ohrožení lodi, její posádky nebo cestujících a pokud lze takový jeho zákrok rozumně očekávat (dále jen „povinnost poskytnout pomoc na moři“). Kromě toho tato Úmluva v čl. 18 odst. 2 upřesňuje, že okolnost, že plavidlo poskytlo takovým osobám pomoc, může být důvodem k proplutí tohoto plavidla teritoriálním mořem pobřežního státu, včetně zastavení a kotvení v takovém moři, stalo-li se nezbytným.
- 106 Z toho vyplývá, že splnění povinnosti poskytnout pomoc na moři má právní následky pro pravomoci států vlajky a pravomoci pobřežních států v oblasti kontroly dodržování pravidel bezpečnosti na moři, jak jsou upřesněny v bodech 99, 100, 103 a 104 tohoto rozsudku.
- 107 V tomto ohledu je třeba v souladu s tím, co bylo uvedeno v bodech 90 a 91 tohoto rozsudku, vzít pro účely výkladu ustanovení směrnice 2009/16 v úvahu čl. IV písm. b) Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři, podle kterého se k osobám, které se nacházejí na palubě lodi zejména z důvodu vyšší moci nebo v důsledku povinnosti velitele lodi přepravovat trosečníky nebo jiné osoby, nepřihlíží, pokud jde o posouzení, zda se na loď vztahuje kterékoli z ustanovení této Úmluvy.
- 108 Z toho plyne, že když velitel lodi plující pod vlajkou státu, jenž je smluvní stranou Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři, splnil povinnost poskytnout pomoc na moři zmíněnou v bodě 105 tohoto rozsudku, nesmí ani pobřežní stát, který je rovněž smluvní stranou této

Úmluvy, ani stát vlajky využít svých pravomocí kontroly dodržování pravidel bezpečnosti na moři, jak jsou upřesněny v bodech 99, 100, 103 a 104 tohoto rozsudku, aby ověřily, zda dotčená loď v důsledku přítomnosti takových osob na palubě neporušila kterékoli z ustanovení uvedené Úmluvy.

- 109 Na druhou, třetí, čtvrtou a pátou otázku předkládajícího soudu je třeba odpovídat s ohledem na tyto úvahy.

K druhé otázce

- 110 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 11 písm. b) směrnice 2009/16 ve spojení s částí II přílohy I této směrnice vykládán v tom smyslu, že využívání nákladních lodí pro účely systematického pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany může být vzhledem k tomu, že v jeho důsledku tyto lodě přepravují počet osob zcela neúměrný jejich přepravní kapacitě vyplývající z klasifikace těchto lodí a z osvědčení vydaných k jejich vybavení, považováno za faktor odůvodňující provedení dodatečné inspekce těchto lodí.
- 111 Jak bylo zdůrazněno v bodech 78 a 81 tohoto rozsudku, článek 11 směrnice 2009/16 tvoří nedílnou součást obecného mechanismu kontroly, inspekce a zadržení, který lze až na výjimky uplatnit vůči všem lodím podléhajícím jurisdikci členského státu přístavu s cílem zvýšit dodržování mezinárodních právních předpisů a příslušných unijních právních předpisů o námořní bezpečnosti, ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích.
- 112 Za tímto účelem tento článek ve spojení s článkem 12 směrnice 2009/16 ukládá členským státům, které mají postavení státu přístavu, podrobit takové lodě pravidelným inspekcím v předem určených intervalech podle jejich rizikového profilu a dodatečným inspekcím bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce. Uvedený čl. 11 v písmeni b) rovněž upřesňuje, že tyto členské státy musí provést dodatečnou inspekci u lodí, které vykazují některý z „významných faktorů“ vypočtených v části II bodě 2.A přílohy I této směrnice, a mohou takovou inspekci provést u lodí, které vykazují některý z „neočekávaných faktorů“ vypočtených v části II bodě 2.B přílohy I uvedené směrnice.
- 113 V projednávaných věcech vyplývá z odůvodnění předkládacích rozhodnutí, shrnutých v bodech 48, 56 a 57 tohoto rozsudku, že příslušné orgány dospěly k závěru, že lodě dotčené ve věcech v původním řízení jsou „zapojen[y] do poskytování pomoci migrantům na moři, ačkoli k výkonu této činnosti ne[jsou] certifikovan[é]“, a nakonec shledaly řadu nedostatků, z nichž některé musely být „samostatně nebo společně s jinými nedostatky považovány za takové, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí“. Z uvedených odůvodnění rovněž vyplývá, že podle předkládajícího soudu se tyto nedostatky jako celek týkají zjevného nepoměru mezi počtem osob, které mohou být těmito loděmi přepravovány na základě jejich příslušných osvědčení, a počtem osob, které jimi byly skutečně přepravovány během záchranných operací, v jejichž důsledku vystaly spory v původním řízení.
- 114 Vzhledem k tomu, že předkládací rozhodnutí neobsahují žádný údaj, který by umožňoval navázat tuto situaci na některý z „významných faktorů“ ve smyslu části II bodu 2.A přílohy I směrnice 2009/16, jako je existence opatření spočívajícího v pozastavení či odebrání klasifikace z bezpečnostních důvodů nebo existence zprávy, oznámení či obvinění z porušení předpisů o vypouštění škodlivých látek nebo odpadních vod, mohla by uvedená situace spadat pouze pod některý z „neočekávaných faktorů“ podle části II bodu 2.B této přílohy.

Z předkládacích rozhodnutí ani nevyplývá, že by italské orgány přijaly opatření dotčená ve věcech v původním řízení na základě nahlášení, zprávy nebo stížnosti týkající se bezpečnosti plavby, mořského životního prostředí či životních a pracovních podmínek na lodi, nebo na základě skutečnosti, že by lodě organizace Sea Watch byly již zadrženy více než před třemi měsíci, anebo na základě informací z důvěryhodného zdroje, podle kterých by se rizikové parametry těchto lodí lišily od parametrů zaznamenaných, a proto by představovaly zvýšené riziko. S ohledem na tyto okolnosti lze v projednávaných věcech takovou situaci zkoumat patrně jen vzhledem k „neočekávanému faktoru“ spočívajícímu v tom, že tyto lodě „byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí“ ve smyslu deváté odrážky citovaného bodu 2.B, na kterou ostatně poukazuje předkládající soud v žádostech o rozhodnutí o předběžné otázce.

- 115 Za účelem určení, zda tomu tak může být, je třeba v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora vyložit dotčené ustanovení nejen s ohledem na jeho znění, ale rovněž s ohledem na jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (rozsudky ze dne 7. června 2005, VEMW a další, C-17/03, EU:C:2005:362, bod 41, a ze dne 21. ledna 2021, Německo v. Esso Raffinage, C-471/18 P, EU:C:2021:48, bod 81).
- 116 V tomto ohledu je v prvním sledu třeba podotknout, že ze samotného znění části II bodu 2.B deváté odrážky přílohy I směrnice 2009/16 vyplývá, že neočekávaný faktor podle tohoto ustanovení může být v určitém případě uplatněn jen tehdy, je-li prokázáno, že daná loď byla provozována takovým způsobem, že představovala nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí.
- 117 S ohledem na právní kontext, jehož je uvedené ustanovení součástí, přitom nelze využívání nákladních lodí pro účely systematického pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany považovat jen z toho jediného důvodu, že v jeho důsledku tyto lodě přepravují počet osob zcela neúměrný jejich kapacitě vyplývající z klasifikace těchto lodí a z jejich osvědčení, za neočekávaný faktor ve smyslu uvedené odrážky, umožňující státu přístavu provést dodatečnou inspekci.
- 118 Takový výklad by totiž byl v rozporu s ustanoveními Úmluvy o mořském právu, jelikož by mohl narušit účinné plnění povinnosti poskytnout pomoc na moři zakotvené v článku 98 této Úmluvy. Navíc by byl neslučitelný s čl. IV písm. b) Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři.
- 119 Naproti tomu znění čl. 11 písm. b) směrnice 2009/16 ve spojení s částí II bodem 2.B devátou odrážkou přílohy I této směrnice nebrání s ohledem na svou obecnost tomu, aby v případě lodí, které systematicky provádějí pátrací a záchranné činnosti a které se nacházejí v přístavu nebo vodách spadajících do jurisdikce členského státu, bylo v závislosti na okolnostech dané věci možné poté, co vpluly do těchto vod, a po dokončení všech operací přelodění či vylodění osob, jimž se velitel těchto lodí rozhodli poskytnout pomoc, když byly v nebezpečí života či v nouzi na moři, dospět k závěru, že „byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí“, jak zdůraznil generální advokát v bodech 43 a 46 svého stanoviska. V tomto ohledu je třeba poukázat na to, že články 11 a 13, jakož i část II přílohy I uvedené směrnice tím, že upřesňují, že rozhodnutí o provedení dodatečné inspekce „záleží na odborném posouzení příslušného orgánu“, přiznávají příslušnému orgánu dotyčného členského státu široký prostor pro uvážení při určení, zda tyto okolnosti mohou představovat „neočekávaný faktor“ odůvodňující takovou inspekci.

- 120 Rozhodnutí přijaté tímto orgánem musí ovšem být rovněž odůvodněné a z meritorního hlediska skutkově i právně opodstatněné. Takto opodstatněné může být jen tehdy, je-li založeno na závažných indiciích, které s ohledem na podmínky, za nichž probíhalo dotčené provozování lodi, mohou dokládat existenci nebezpečí pro zdraví, bezpečnost, pracovní podmínky na lodi či životní prostředí vzhledem k příslušným požadavkům mezinárodního a unijního práva. V projednávaných věcech musí dodržení těchto požadavků přezkoumat předkládající soud. Mezi skutečnosti, které lze pro účely tohoto přezkumu zohlednit, patří zaprvé činnost, pro kterou je dotčená loď využívána v praxi, zadruhé případný rozdíl mezi touto činností a činností, pro kterou je loď certifikována a vybavena, zatřetí četnost, se kterou je uvedená činnost vykonávána, a začtvrté vybavení uvedeného plavidla vzhledem ke stanovenému, ale i ke skutečnému počtu osob na palubě.
- 121 K poslední uvedené skutečnosti je třeba podotknout, že fakt, že bezpečnostní nebo záchranné vybavení na dotčené lodi je jednoznačně nedostatečné vzhledem k počtu osob, které tato loď může být nucena zachránit při systematickém pátrání a poskytování pomoci, může sám o sobě mít rozhodující váhu pro účely posouzení, zda uvedená loď byla provozována takovým způsobem, že představovala nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí. Naproti tomu váha, kterou bude třeba přiznat jak samostatně, tak celkově takovým zjištěním, jako je nedostatečnost zařízení na čištění odpadních vod, přítomnost dodatečných toalet a sprch, z nichž odpady jsou odváděny přímo do moře, nebo nezapočítání záchranných operací do pracovní doby posádky, může být větší či menší případ od případu. Lišit se totiž může zejména v závislosti na četnosti skutečné činnosti dotčené lodi, jakož i na tom, jak velký je rozdíl mezi skutečným počtem osob přepravovaných při pátracích a záchranných operacích na moři a počtem osob, které tato loď může pojmout v souladu s osvědčeními vydanými státem vlajky.
- 122 Ve druhém sledu z právního kontextu, jehož jsou čl. 11 písm. b) a část II bod 2.B přílohy I směrnice 2009/16 součástí, vyplývá, že kontrola takového provozování a inspekce dotčené lodi státem přístavu mohou v takové situaci přispět k účinnému dodržování požadavků příslušných norem mezinárodního práva.
- 123 Z pravidla 11 písm. a) uvedeného v kapitole I části B přílohy Protokolu k Úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři totiž vyplývá, že loď musí být po prohlídce, klasifikaci a certifikaci pod kontrolou státu vlajky udržována v takovém stavu, aby zůstala ve všech ohledech „způsobila k plavbě, aniž by představovala nebezpečí pro loď nebo pro osoby na palubě“. Z pravidla 19 písm. a) a b) téže kapitoly dále vyplývá, že tato způsobilost je jednou ze skutečností, která podléhá kontrole státem přístavu, pokud se loď nachází v některém z jeho přístavů a existují zřejmé důvody se domnívat, že tato způsobilost není zajištěna. Konečně obecněji čl. I písm. b) uvedené Úmluvy ukládá smluvním stranám, aby podnikly veškeré kroky nezbytné k tomu, „aby se zajistilo, že z hlediska bezpečnosti lidského života je loď způsobilá k výkonu činnosti, pro kterou je určena“.
- 124 Kromě toho, jak bylo již připomenuto v bodě 107 tohoto rozsudku, z čl. IV písm. b) Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři plyne, že k samotné přítomnosti osob, které se nacházejí na palubě lodi z důvodu vyšší moci nebo proto, že velitel této lodi splnil svou povinnost poskytnout pomoc na moři, nelze přihlížet pro účely ověření, že tato loď dodržuje požadavky této Úmluvy. To ovšem nic nemění na tom, že podle čl. 98 odst. 1 Úmluvy o mořském právu musí být tato povinnost splněna, jak bylo zdůrazněno v bodě 105 tohoto rozsudku, „pokud [možno] bez vážného ohrožení plavidla, jeho posádky nebo cestujících“.

- 125 Konečně ve třetím sledu je výklad uvedený v bodech 119 až 124 tohoto rozsudku v souladu s cílem sledovaným směrnicí 2009/16, jak byl upřesněn v bodech 78, 88 a 89 tohoto rozsudku, jelikož právě tento cíl vedl unijního normotvůrce k tomu, že členským státům jednajícím jako státy přístavu svěřil odpovědnost za to, aby zajišťovaly „druhý způsob boje“ proti „nevyhovujícím lodím“, a doplnil tak odpovědnost, která v této oblasti přísluší „v první řadě“ státům vlajky, jak vyplývá z bodu 6 odůvodnění této směrnice.
- 126 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na druhou otázku odpovědět, že čl. 11 písm. b) směrnice 2009/16 ve spojení s částí II přílohy I této směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že stát přístavu může podrobit dodatečné inspekci lodě, které systematicky provádějí pátrací a záchranné činnosti a které se nacházejí v některém z jeho přístavů nebo ve vodách spadajících do jeho jurisdikce, poté, co vpluly do těchto vod, a po dokončení všech operací přelodění či vyloďení osob, jimž se velitelé těchto lodí rozhodli poskytnout pomoc, jestliže tento stát na základě konkrétních právních a skutkových poznatků prokázal, že s ohledem na podmínky, za nichž byly tyto lodě provozovány, existují závažné indicie, které mohou dokládat nebezpečí pro zdraví, bezpečnost, pracovní podmínky na lodi či životní prostředí.

K třetí a čtvrté otázce

- 127 Podstatou třetí a čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda musí být článek 13 směrnice 2009/16 vykládán v tom smyslu, že při podrobných inspekcích prováděných na základě tohoto článku má stát přístavu pravomoc jednak zohlednit skutečnost, že lodě, které byly státem vlajky klasifikovány a certifikovány jako nákladní lodě, jsou v praxi využívány pro účely systematického pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, a jednak vyžadovat důkazy o tom, že takové lodě mají jiná osvědčení než ta, která jim byla vydána státem vlajky, nebo že splňují požadavky platné pro jinou klasifikaci.
- 128 V tomto ohledu ukládá článek 13 směrnice 2009/16 členským státům povinnost zajistit, aby lodě vybrané k inspekci v souladu s článkem 12 této směrnice byly podrobeny prvotní inspekci nebo podrobnější inspekci. Citovaný článek 13 v bodě 1 upřesňuje, že při prvotní inspekci lodě musí dojít alespoň ke kontrole osvědčení, u nichž se požaduje, aby byly na palubě v souladu s unijními právními předpisy a úmluvami týkajícími se bezpečnosti a ochrany, a k ověření celkového stavu dotčené lodě. Tento článek dále v bodě 3 stanoví, že podrobná inspekce, včetně další kontroly dodržování souladu lodě s požadavky lodního provozu, se musí provést tehdy, pokud se lze po prvotní inspekci „na základě zřejmých důvodů domnívat, že stav lodě nebo jejího vybavení nebo posádky podstatným způsobem nevyhovují příslušným požadavkům úmluvy“. Týž článek konečně odkazuje na přílohu V uvedené směrnice, kde jsou uvedeny příklady takových zřejmých důvodů.
- 129 V této příloze V jsou na seznamu příkladů zřejmých důvodů pro podrobnou inspekci zmíněny mimo jiné „[l]odě uvedené v oddílu [v části] II bodu 2A a 2B přílohy I“ směrnice 2009/16, to znamená lodě vykazující některý z významných faktorů uvedených v tomto bodě 2.A nebo některý z neočekávaných faktorů uvedených v tomto bodě 2.B.
- 130 S ohledem na tato ustanovení je v první řadě třeba podotknout, že pravomoc provést podrobnou inspekci podle čl. 13 bodu 3 směrnice 2009/16 konkretizuje povinnost nebo možnost členských států, které mají postavení států přístavu, provést na základě článků 11 a 12 této směrnice v situacích uvedených v bodě 112 tohoto rozsudku dodatečnou inspekci lodí spadajících do jejich jurisdikce. Stejně jako jakákoli dodatečná inspekce může tedy i taková podrobná inspekce být

provedena u soukromých humanitárních lodí provádějících systematické pátrací a záchranné činnosti teprve po dokončení operací, o nichž rozhodl velitel dotčeného plavidla, jak je uvedeno v bodě 119 tohoto rozsudku.

- 131 Ve druhé řadě z jednoznačného znění článku 13 směrnice 2009/16 plyne, že výkon této pravomoci podrobné inspekce předpokládá jednak, že stát přístavu provedl prvotní inspekci podle bodu 1 tohoto článku, a jednak že se lze po této prvotní inspekci „na základě zřejmých důvodů domnívat, že stav loď nebo jejího vybavení nebo posádky podstatným způsobem nevyhovují příslušným požadavkům úmluvy“. Jak vyplývá z bodu 114 tohoto rozsudku, mezi takové důvody patří okolnost, že loď byla provozována takovým způsobem, že představovala nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí.
- 132 Z toho vyplývá, že podrobná inspekce nezbytně musí umožnit státu přístavu provést kontrolu této loď, která je zároveň širší i důkladnější než kontrola provedená v rámci prvotní inspekce. Tato kontrola se tedy může zaměřit, jak vyplývá z čl. 13 bodu 3 směrnice 2009/16 ve spojení s čl. 2 bodem 12 této směrnice, jenž definuje „podrobnou inspekci“, na „konstrukci loď, vybavení, obsazení posádkou, životní a pracovní podmínky a soulad s postupy lodního provozu“.
- 133 Z toho vyplývá, že v případě, kdy je provedena podrobná inspekce proto, že existují zřejmé důvody se domnívat, že loď „byl[a] provozován[a] takovým způsobem, že představoval[a] nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí“, může stát přístavu pro účely posouzení existence takového nebezpečí zohlednit, s ohledem na požadavky použitelných mezinárodních smluv, všechny tyto skutečnosti.
- 134 Jak bylo uvedeno v bodech 120 a 121 tohoto rozsudku, mezi tyto skutečnosti patří činnost, pro kterou je dotčená loď využívána v praxi, případný rozdíl mezi touto činností a činností, pro kterou je loď certifikována a vybavena, četnost, se kterou je uvedená činnost vykonávána, jakož i důsledky, které z toho plynou pro podmínky provozování uvedené loď, zejména s ohledem na vybavení této lodí.
- 135 Zohlednit tudíž lze mimo jiné okolnost, že dotčené lodě jsou v praxi využívány k systematickému pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchraně, ačkoli byly státem vlajky klasifikovány a certifikovány jako nákladní lodě. Přísluší nicméně státu přístavu, aby uvedl konkrétní právní a skutkové poznatky, které mohou doložit důvody, proč v důsledku této okolnosti, samotné nebo společně s jinými, vzniká nebezpečí pro zdraví, bezpečnost, pracovní podmínky na lodi či životní prostředí.
- 136 Konečně ve třetí řadě je z faktorů týkajících se kontextu a cíle, uvedených v bodech 123 až 125 tohoto rozsudku, zřejmé, že takový výklad je v souladu s pravidly mezinárodního práva, do jejichž rámce směrnice 2009/16 spadá a jejichž účinnost má posílit.
- 137 Podmínění kontroly, již může provést stát přístavu, existencí zřejmých důvodů se domnívat, že loď nebo její vybavení není v souladu s pravidlem, podle kterého musí být loď udržována tak, aby bylo zajištěno, že zůstane ve všech ohledech způsobilá k plavbě, aniž by představovala nebezpečí pro loď nebo pro osoby na palubě, je totiž v souladu s pravidly mezinárodního práva, která upravují rozdělení pravomocí mezi tento stát a stát vlajky.
- 138 Naproti tomu kontrola, která by nerespektovala toto rozdělení pravomocí, například při které by stát přístavu vyžadoval, aby loď, u níž se provádí podrobná inspekce, měly jiná osvědčení než ta, která jim byla vydána státem vlajky, nebo aby splňovaly všechny požadavky platné pro loď

s jinou klasifikací, by byla v rozporu s relevantními pravidly mezinárodního práva, jak plyne z bodů 98 až 100 tohoto rozsudku, ale také se směrnicí 2009/16. Takovou kontrolou by totiž byl v konečném důsledku zpochybněn způsob, jakým stát vlajky vykonal svou pravomoc v oblasti udělování své státní příslušnosti lodím, jakož i jejich klasifikace a certifikace.

- 139 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na třetí a čtvrtou otázku odpovědět, že článek 13 směrnice 2009/16 musí být vykládán v tom smyslu, že při podrobných inspekcích prováděných na základě tohoto článku má stát přístavu pravomoc zohlednit skutečnost, že lodě, které byly státem vlajky klasifikovány a certifikovány jako nákladní lodě, jsou v praxi využívány pro účely systematického pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, a to v rámci kontroly, jejímž účelem je na základě konkrétních právních a skutkových poznatků posoudit, zda s ohledem na podmínky provozování těchto lodí existuje nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí. Stát přístavu naopak nemá pravomoc vyžadovat důkazy o tom, že takové lodě mají jiná osvědčení než ta, která jim byla vydána státem vlajky, nebo že splňují všechny požadavky platné pro jinou klasifikaci.

K páté otázce

- 140 Podstatou páté otázky předkládajícího soudu je, zda musí být článek 19 směrnice 2009/16 vykládán v tom smyslu, že je-li prokázáno, že lodě, které jsou v praxi využívány pro účely systematického pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, ačkoli byly členským státem, jenž má postavení státu vlajky, klasifikovány a certifikovány jako nákladní lodě, byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí, může členský stát, jenž má postavení státu přístavu, podmínit upuštění od zadržení takových lodí nebo zrušení jejich zadržení tím, že tyto lodě mají vhodná osvědčení pro takovou činnost a dodržují příslušné požadavky, nebo v případě, že tomu tak není, požadavkem, aby splnily určená nápravná opatření v oblasti bezpečnosti, zabránění znečišťování, jakož i životních a pracovních podmínek na lodi.
- 141 K tomu je třeba zaprvé uvést, že článek 19 směrnice 2009/16 v odstavci 1 stanoví, že příslušný orgán státu přístavu se přesvědčí, že každá závada, která byla potvrzena nebo zjištěna inspekcí, již provedl, je nebo bude odstraněna v souladu s mezinárodními smlouvami.
- 142 Tento článek dále v odstavci 2 stanoví, že pokud takové závady zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí, zajistí tento orgán zadržení dotčené lodi nebo zastavení provozu, během něhož se závady objevily, a dodává, že zadržení nebo zastavení provozu nelze odvolat, dokud není odstraněno ohrožení nebo dokud uvedený orgán nestanoví, že daná loď může za určitých podmínek opustit přístav nebo že její plavba může pokračovat bez ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících nebo posádky, bez nebezpečí pro ostatní lodě a bez toho, aby daná loď představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.
- 143 Konečně v odstavci 3 týž článek stanoví, že při odborném posuzování, zda má být loď zadržena, uplatňuje příslušný orgán státu přístavu kritéria stanovená v příloze X. Tato příloha v bodě 2 upřesňuje, že při takovém odborném posuzování je nutné zejména zhodnotit, zda je po celou nejbližší nadcházející cestu možné „urychleně a bezpečně opustit loď, bude-li to třeba, a zajistit záchranu“, „zabraňovat znečištění životního prostředí“ a „zajišťovat bezpečné a dobré zdravotní podmínky na lodi“. Kromě toho uvedená příloha obsahuje demonstrativní výčet závad, které samy o sobě mohou opravňovat k zadržení dotčené lodi a mezi které patří mimo jiné „[n]epřítomnost,

nedostatečná kapacita nebo podstatné narušení osobních záchranných pomůcek, záchranných člunů a spouštěcích zařízení“, jakož i závažné či opakované porušení životních a pracovních podmínek námořníků na lodi.

- 144 Ze znění a systematiky těchto jednotlivých ustanovení jasně vyplývá, že stát přístavu je sice povinen se přesvědčit, že všechny závady potvrzené nebo zjištěné inspekci provedenou na základě článků 11 až 13 směrnice 2009/16, zejména závady týkající se bezpečnostního vybavení na palubě, jsou nebo budou odstraněny v souladu s mezinárodními smlouvami, jejichž účinnost má tato směrnice posílit, avšak zadržet loď může jen v případě závad, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí.
- 145 Z toho rovněž vyplývá, že takové zadržení lze odvolat teprve tehdy, když je odstraněno ohrožení nebo když příslušný orgán státu přístavu stanoví, že dotčená loď může opustit přístav za podmínek, jejichž určení považuje za nezbytné, nebo že plavba dané lodi může pokračovat bez ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících nebo posádky, bez nebezpečí pro ostatní lodě a bez toho, aby představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.
- 146 Tento výklad vyplývá i z pojmu „zadržení“, definovaného v čl. 2 bodě 15 směrnice 2009/16, jenž upřesňuje, že tímto pojmem se rozumí formální zákaz lodi vyplout na moře z důvodu zjištěných závad, které jednotlivě nebo společně činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři, a z bodu 23 odůvodnění této směrnice, podle kterého „[l]odě, které se mají podrobit nápravným opatřením, by měly být zadrženy do doby odstranění zaznamenaných nedostatků, pokud tyto nedostatky zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí“.
- 147 Z uvedeného plyne, že takové zadržení nelze nařídit jen z toho pouhého důvodu, že inspekce provedená na základě článků 11 až 13 směrnice 2009/16 umožnila státu přístavu spolehlivě prokázat, že určitá loď byla provozována takovým způsobem, že představovala nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí. Tento stát musí totiž v daném případě rovněž prokázat, že takové nebezpečí nebo ohrožení v budoucnu je zjevné, a také že závady, ze kterých toto nebezpečí nebo ohrožení vyplývá, jednotlivě nebo společně činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři.
- 148 Posledně uvedený požadavek musí pak sám být vykládán s ohledem na pravidlo připomenuté v bodech 123, 124 a 137 tohoto rozsudku, podle kterého musí lodě být způsobilé – z hlediska bezpečnosti na moři – k výkonu činnosti, pro kterou jsou určeny, a k plavbě, aniž představují nebezpečí pro sebe sama nebo pro osoby na palubě. Musí tedy být chápán v tom smyslu, že odkazuje nikoli na absolutní nezpůsobilost lodi k plavbě na moři, nýbrž širě na nezpůsobilost této lodi k plavbě na moři, zejména s ohledem na její deklarovanou i skutečnou činnost, za podmínek, jež mohou zajistit bezpečnost osob, majetku a životního prostředí na moři. Tato situace ostatně odpovídá situaci, ve které pravidlo 19 písm. c) kapitoly I části B přílohy Protokolu k Úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři opravňuje stát, v jehož přístavu se loď nachází, přijmout opatření, aby zabránil této lodi v plavbě. Směrnice 2009/16 tedy v tomto ohledu v podstatě přebírá uvedené pravidlo.
- 149 V projednávaných věcech přísluší předkládajícímu soudu ověřit, zda příslušné orgány státu přístavu dodržely při nařizování zadržení lodí dotčených ve věcech v původním řízení požadavky uvedené v obou předchozích bodech.
- 150 Zadruhé k nápravným opatřením, která jsou takové orgány oprávněny uložit, pokud prokážou existenci závad, jež zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí a samostatně nebo společně činí dotčenou loď nezpůsobilou k plavbě na moři, je třeba nejprve připomenout, že

pravidla mezinárodního práva, do jejichž rámce směrnice 2009/16 spadá a jejichž účinnost má posílit, brání tomu, aby tato směrnice byla vykládána v tom smyslu, že členský stát, jenž má v souladu s čl. 3 odst. 1 této směrnice postavení státu přístavu, může vyžadovat, aby lodě spadající do jeho jurisdikce měly jiná osvědčení než ta, která jim byla vydána státem vlajky, nebo aby splňovaly všechny požadavky platné pro lodě s jinou než jejich vlastní klasifikací, jak bylo již vysvětleno v bodě 138 tohoto rozsudku.

- 151 Z toho vyplývá, že stát přístavu nemůže podmínit upuštění od zadržení takových lodí nebo zrušení jejich zadržení takovými požadavky.
- 152 Po tomto upřesnění je třeba dále poukázat na to, že čl. 19 odst. 2 směrnice 2009/16 ve spojení s bodem 23 jejího odůvodnění umožňuje státu přístavu přijmout nápravná opatření, jež považuje za nezbytná a jejichž splněním je podmíněna možnost zadržené lodě opustit přístav nebo pokračovat v plavbě. Z tohoto ustanovení rovněž vyplývá, že cílem těchto nápravných opatření musí být zajištění toho, aby tato loď mohla opustit přístav nebo pokračovat v plavbě bez ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících nebo posádky, bez nebezpečí pro ostatní lodě a bez toho, aby představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.
- 153 Nápravná opatření, která lze takto v daném případě přijmout, nutně závisí na skutkových okolnostech a právních důvodech, které odůvodňovaly dodatečné a podrobné inspekce a zadržení dotčené lodi. V každém případě musí ovšem být nejen vhodná a nezbytná k nápravě závad, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí a činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři a které odůvodnily toto zadržení, ale i přiměřená tomuto účelu, což musí prokázat příslušný orgán pod kontrolou příslušného vnitrostátního soudu a s přihlédnutím zejména k úvahám uvedeným v bodě 121 tohoto rozsudku.
- 154 Konečně jak z čl. 19 odst. 6 směrnice 2009/16, tak z čl. 21 odst. 1, 3 a 5 této směrnice a z pravidel mezinárodního práva, s ohledem na něž musí být tato ustanovení vykládána, vyplývá, že před určením nápravných opatření, která stát přístavu zamýšlí uložit, musí písemně uvědomit stát vlajky o okolnostech a důvodech, které vedly k inspekci a zadržení lodi plující pod jeho vlajkou, a musí mu předat zprávu nebo zprávy vypracované po skončení této inspekce. Tento požadavek platí bez ohledu na to, který stát je státem vlajky, a tedy nezávisle na tom, zda se jedná o jiný členský stát, nebo třetí stát.
- 155 Z článku 94 odst. 6 Úmluvy o mořském právu totiž jasně vyplývá, že každý stát, který má zcela zřejmé důvody se domnívat, že nebyla vykonána řádná jurisdikce a kontrola týkající se určitého plavidla, může podat zprávu o těchto skutečnostech státu vlajky, který po obdržení takové zprávy musí v rámci svých pravomocí záležitost vyšetřit a v případě potřeby učinit nezbytná opatření k nápravě daného stavu. Toto ustanovení předpokládá, že stát vlajky přijme vůči plavidlům plujícím pod jeho vlajkou veškerá opatření nezbytná k ochraně zájmů pobřežního státu, jenž podal hlášení (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 3. června 2008, Intertanko a další, C-308/06, EU:C:2008:312, bod 62, a ze dne 26. listopadu 2014, Parlament a Komise v. Rada, C-103/12 a C-165/12, EU:C:2014:2400, bod 63).
- 156 Dále je ve vztazích mezi členskými státy třeba zohlednit zásadu loajální spolupráce zakotvenou v čl. 4 odst. 3 SEU, která členským státům v obecné rovině, potažmo i v situacích upravených směrnicí 2009/16, ukládá povinnost se navzájem respektovat a pomáhat si při plnění úkolů vyplývajících ze Smluv, činit veškerá vhodná opatření k plnění závazků, které vyplývají mimo jiné z aktů orgánů Unie, jakož i zdržet se všech opatření, jež by mohla ohrozit dosažení cílů Unie.

- 157 S ohledem na tuto zásadu mají členské státy povinnost při výkonu svých příslušných kontrolních pravomocí udržovat kontakty a loajálně spolupracovat tak, aby příslušný stát dodržel povinnosti vyplývající ze směrnice 2009/16 a aby byl zachován jejich užitečný účinek. Je proto třeba mít za to, že když loď, u které byla provedena inspekce a která byla zadržena, pluje pod vlajkou jiného členského státu než státu přístavu, musí stát přístavu, který je v rámci mechanismu zavedeného směrnicí 2009/16 jediný příslušný k přijetí nápravných opatření za podmínek uvedených v bodech 150 až 153 tohoto rozsudku, respektovat klasifikaci a certifikaci, o kterých rozhodl stát vlajky. Stát vlajky pak musí vzít v úvahu důvody, které vedly stát přístavu k tomu, že u této lodi provedl inspekci a poté loď zadržel, a pomáhat mu při hledání nejvhodnějších nápravných opatření k odstranění zjištěných závad, jakož i zjevných nebezpečí či ohrožení, která z těchto závad vyplývají. Oba tyto členské státy – tedy jak stát přístavu, tak stát vlajky – musí rovněž usilovat o dosažení vzájemné shody o opatřeních, která má každý z nich přijmout v rámci svých příslušných pravomocí, jakož i při provádění těchto opatření.
- 158 Tyto jednotlivé požadavky mají o to větší význam, že za současného stavu unijního práva neexistují ustanovení, která by specificky upravovala systematickou činnost pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, dotčenou ve věcech v původním řízení.
- 159 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na pátou otázku odpovědět, že článek 19 směrnice 2009/16 musí být vykládán v tom smyslu, že je-li prokázáno, že lodě, které jsou v praxi využívány pro účely systematického pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, ačkoli byly členským státem, jenž má postavení státu vlajky, klasifikovány a certifikovány jako nákladní lodě, byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí, nemůže členský stát, jenž má postavení státu přístavu, podmínit upuštění od zadržení takových lodí nebo zrušení jejich zadržení tím, že tyto lodě mají vhodná osvědčení pro takovou činnost a dodržují všechny příslušné požadavky. Naproti tomu může tento stát uložit určená nápravná opatření v oblasti bezpečnosti, zabránění znečištění, jakož i životních a pracovních podmínek na lodi, pokud jsou tato nápravná opatření odůvodněna závadami, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí a činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři za podmínek, jež mohou zajistit bezpečnost na moři. Taková nápravná opatření musí být navíc vhodná, nezbytná a přiměřená tomuto účelu. Kromě toho jejich přijetí a jejich provádění státem přístavu musí být předmětem loajální spolupráce se státem vlajky a musí být při nich respektovány příslušné pravomoci obou těchto států.

K nákladům řízení

- 160 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto:

- 1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017,**

musí být vykládána v tom smyslu, že

- se vztahuje na lodě, které jsou sice klasifikované a certifikované státem vlajky jako nákladní lodě, ale v praxi jsou systematicky využívány humanitární organizací pro účely nekomerční činnosti pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, a
 - brání tomu, aby vnitrostátní právní úprava zajišťující provedení této směrnice do vnitrostátního práva omezila svoji použitelnost jen na lodě používané pro účely obchodní činnosti.
- 2) Článek 11 písm. b) směrnice 2009/16, ve znění směrnice 2017/2110, ve spojení s částí II přílohy I této směrnice v pozměněném znění musí být vykládán v tom smyslu, že stát přístavu může podrobit dodatečné inspekci lodě, které systematicky provádějí pátrací a záchranné činnosti a které se nacházejí v některém z jeho přístavů nebo ve vodách spadajících do jeho jurisdikce, poté, co vpluly do těchto vod, a po dokončení všech operací přelodění či vylodění osob, jimž se velitelé těchto lodí rozhodli poskytnout pomoc, jestliže tento stát na základě konkrétních právních a skutkových poznatků prokázal, že s ohledem na podmínky, za nichž byly tyto lodě provozovány, existují závažné indicie, které mohou dokládat nebezpečí pro zdraví, bezpečnost, pracovní podmínky na lodi či životní prostředí.
- 3) Článek 13 směrnice 2009/16, ve znění směrnice 2017/2110, musí být vykládán v tom smyslu, že při podrobných inspekcích prováděných na základě tohoto článku má stát přístavu pravomoc zohlednit skutečnost, že lodě, které byly státem vlajky klasifikovány a certifikovány jako nákladní lodě, jsou v praxi využívány pro účely systematického pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, a to v rámci kontroly, jejímž účelem je na základě konkrétních právních a skutkových poznatků posoudit, zda s ohledem na podmínky provozování těchto lodí existuje nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí. Stát přístavu naopak nemá pravomoc vyžadovat důkazy o tom, že takové lodě mají jiná osvědčení než ta, která jim byla vydána státem vlajky, nebo že splňují všechny požadavky platné pro jinou klasifikaci.
- 4) Článek 19 směrnice 2009/16, ve znění směrnice 2017/2110, musí být vykládán v tom smyslu, že je-li prokázáno, že lodě, které jsou v praxi využívány pro účely systematického pátrání po osobách v nebezpečí života nebo v nouzi na moři a jejich záchrany, ačkoli byly členským státem, jenž má postavení státu vlajky, klasifikovány a certifikovány jako nákladní lodě, byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí, nemůže členský stát, jenž má postavení státu přístavu, podmínit upuštění od zadržení takových lodí nebo zrušení jejich zadržení tím, že tyto lodě mají vhodná osvědčení pro takovou činnost a dodržují všechny příslušné požadavky. Naproti tomu může tento stát uložit určená nápravná opatření v oblasti bezpečnosti, zabránění znečištění, jakož i životních a pracovních podmínek na lodi, pokud jsou tato nápravná opatření odůvodněna závadami, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí a činí loď nezpůsobilou k plavbě na moři za podmínek, jež mohou zajistit bezpečnost na moři. Taková nápravná opatření musí být navíc vhodná, nezbytná a přiměřená tomuto účelu. Kromě toho jejich přijetí a jejich provádění státem přístavu musí být předmětem loajální spolupráce se státem vlajky a musí být při nich respektovány příslušné pravomoci obou těchto států.

Podpisy