



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

1 päivänä elokuuta 2022\*

Ennakkoratkaisupyyntö – Humanitaarisen järjestön harjoittama vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoiminta merellä – Aluksiin sovellettava järjestelmä – Direktiivi 2009/16/EY – Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus – Ihmishengen turvallisuutta merellä koskeva kansainvälinen yleissopimus – Lippuvaltion ja satamavaltion toimivalta ja valtuudet – Alusten tarkastaminen ja pysäyttäminen

Yhdistetyissä asioissa C-14/21 ja C-15/21,

joissa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvista ennakkoratkaisupyyntöistä, jotka Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Sisilian alueellinen hallintotuomioistuin, Italia) on esittänyt 23.12.2020 tekemillään päätöksillä, jotka ovat saapuneet unionin tuomioistuimeen 8.1.2021, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Sea Watch eV**

vastaaan

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

**Capitaneria di Porto di Palermo (C-14/21) ja**

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

UNIONIN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti K. Lenaerts, varapresidentti L. Bay Larsen, jaostojen puheenjohtajat A. Arabadjiev, A. Prechal, E. Regan, I. Jarukaitis, N. Jääskinen, I. Ziemele ja J. Passer (esittelevä tuomari) sekä tuomarit F. Biltgen, P. G. Xuereb, N. Piçarra, L. S. Rossi, N. Wahl ja D. Gratsias,

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: hallintovirkamies C. Di Bella,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 30.11.2021 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

\* Oikeudenkäyntikieli: italia.

- Sea Watch eV, edustajinaan C. L. Cecchini, G. Crescini, L. Gennari, E. Mordiglia ja A. Mozzati, avvocati,
- Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajinaan L. D’Ascia ja A. Jacoangeli, avvocati dello Stato,
- Espanjan hallitus, asiamiehenään L. Aguilera Ruiz,
- Norjan hallitus, asiamiehinään V. Hauan, L.-M. Moen Jünge ja K. Moe Winther,
- Euroopan komissio, asiamiehinään A. Bouquet, C. Cattabriga ja S. L. Kalèda,

kuultuaan julkisasiamiehen 22.2.2022 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,  
on antanut seuraavan

### **tuomion**

- 1 Ennakkoratkaisupyynnöt koskevat satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta 23.4.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY (EUVL 2009, L 131, s. 57), sellaisena kuin se on muutettuna 15.11.2017 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2110 (EUVL 2017, L 315, s. 61) (jäljempänä direktiivi 2009/16) sekä Lontoossa 1.11.1974 ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (Yhdistyneiden kansakuntien sopimuskokoelma, nide 1185, nro 18961, s. 3; jäljempänä ihmishengen turvallisuutta merellä koskeva yleissopimus) tulkintaa.
- 2 Nämä pyynnot on esitetty kahdessa riita-asiassa, joista ensimmäisessä kantajana on Sea Watch eV ja vastaajina ovat Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (infrastruktuuri- ja liikenneministeriö, Italia) ja Capitaneria di Porto di Palermo (Palermon satamaviranomainen, Italia) ja toisessa kantajana on Sea Watch eV ja vastaajina ovat Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ja Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (Porto Empedoclen satamaviranomainen, Italia) ja joissa on kyse näiden satamaviranomaisten antamista kahdesta pysäyttämismääräyksestä, joista toinen koskee Sea Watch 4 -nimistä alusta ja toinen Sea Watch 3 -nimistä alusta.

### **Asiaa koskevat oikeussäännöt**

#### ***Kansainvälinen oikeus***

#### ***Merioikeusyleissopimus***

- 3 Montego Bayssa 10.12.1982 tehty Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus (Yhdistyneiden kansakuntien sopimuskokoelma, nide 1833, 1834 ja 1835, s. 3; jäljempänä merioikeusyleissopimus) tuli voimaan 16.11.1994. Sen tekeminen hyväksyttiin Euroopan unionin puolesta 23.3.1998 tehdyllä neuvoston päätöksellä 98/392/EY (EYVL 1998, L 179, s. 1).



h) rantavaltion tulli-, vero-, maahanmuutto- ja terveydenhoitolakien ja -määräysten rikkomisen ehkäiseminen.

2. Tällaiset lait ja määräykset eivät voi koskea ulkomaisten alusten mallia, rakennetta, miehistöä tai varusteita, paitsi jos niillä saatetaan voimaan yleisesti hyväksytyjä kansainvälisiä sääntöjä tai määräyksiä.

– –

4. Ulkomaisten alusten, jotka käyttävät oikeutta viattomaan kauttakulkuun aluemerellä, tulee noudattaa kaikkia tällaisia lakeja ja määräyksiä – –”

10 Kyseisen yleissopimuksen 24 artiklan, jonka otsikko on ”Rantavaltion velvollisuudet”, 1 kappaleessa määrätään seuraavaa:

”Rantavaltio ei saa vaikeuttaa ulkomaisten alusten viatonta kauttakulkua aluemerellä muutoin kuin tämän yleissopimuksen mukaisesti. Varsinkaan ei rantavaltio saa tätä yleissopimusta tai sen mukaisesti hyväksytyjä lakeja ja määräyksiä soveltaessaan:

a) asettaa ulkomaisille aluksille määräyksiä, jotka käytännössä johtavat viatonta kauttakulkua koskevan oikeuden kieltämiseen tai heikentämiseen;

b) syrjiä millään tavalla minkään valtion aluksia tai minkään valtion puolesta tai mihinkään valtioon tai mistään valtiosta lasteja kuljettavia aluksia.”

11 Merioikeusyleissopimuksen VII osa, jonka otsikko on ”Aava meri”, sisältää sen 86–120 artiklan.

12 Kyseisen yleissopimuksen 86 artiklassa, jonka otsikko on ”Tämän osan määräysten soveltaminen”, määrätään seuraavaa:

”Tämän osan määräyksiä sovelletaan kaikkiin meren osiin, jotka eivät kuulu talousvyöhykkeeseen, aluemereen tai valtion sisäisiin aluevesiin tai saaristovaltion saaristovesiin. – –”

13 Kyseisen yleissopimuksen 91 artiklassa, jonka otsikko on ”Alusten kansallisuus”, määrätään seuraavaa:

”1. Jokaisen valtion tulee määrätä ne ehdot, joilla alukset saavat sen kansallisuuden, joilla ne rekisteröidään sen alueella ja joilla niillä on oikeus käyttää sen lippua. Aluksilla on sen valtion kansallisuus, jonka lippua niillä on oikeus käyttää. – –

2. Jokaisen valtion tulee antaa aluksille, joille se on myöntänyt oikeuden käyttää lippuaan, tätä osoittavat asiakirjat.”

14 Kyseisen yleissopimuksen 92 artiklassa, jonka otsikko on ”Alusten asema”, 1 kappaleessa määrätään seuraavaa:

”Alukset saavat käyttää vain yhden valtion lippua ja lukuun ottamatta kansainvälisissä sopimuksissa tai tässä yleissopimuksessa mainittuja poikkeustapauksia kuuluvat aavalla merellä sen yksinomaiseen lainkäyttövaltaan. – –”

15 Merioikeusyleissopimuksen 94 artiklassa, jonka otsikko on ”Lippuvaltion velvollisuudet”, määrätään seuraavaa:

”1. Jokaisen valtion tulee tehokkaasti käyttää lainkäyttö- ja valvontavaltaansa hallinnollisissa, teknisissä ja sosiaalisissa kysymyksissä sellaisiin aluksiin nähden, jotka käyttävät sen lippua.

2. Jokaisen valtion tulee erityisesti:

a) pitää alusrekisteriä, joka sisältää sen lippua käyttävien alusten nimet ja muut tiedot, sellaisia aluksia lukuun ottamatta, joita yleisesti hyväksytyt kansainväliset määräykset eivät alusten pienen koon vuoksi koske; ja

b) harjoittaa sisäisen lainsäädäntönsä mukaista lainkäyttövaltaa jokaiseen sen lippua käyttävään alukseen, sen päällikköön, muuhun päällystöön ja miehistöön nähden alusta koskevissa hallinnollisissa, teknisissä ja sosiaalisissa asioissa.

3. Jokaisen valtion tulee ryhtyä sen lippua käyttävien aluksien suhteen sellaisiin tarpeellisiin toimiin, joilla taataan turvallisuus merellä muun muassa:

a) alusten rakenteen, varusteiden ja merikelpoisuuden osalta;

b) alusten miehistön kokoonpanon, työolojen ja koulutuksen osalta, ottaen huomioon asianomaiset kansainväliset asiakirjat;

– –

4. Kyseisillä toimilla tulee muun muassa varmistaa:

a) että pätevä katsastaja katsastaa jokaisen aluksen ennen sen rekisteröimistä ja tämän jälkeen sopivin väliajoin – –

– –

c) että päällikkö, päällystö ja asianmukaisessa määrin miehistö tuntevat täysin asianomaiset ihmishengen turvallisuutta merellä – – koskevat kansainväliset määräykset ja että heitä vaaditaan noudattamaan niitä.

5. Ryhtyessään 3 ja 4 kappaleen edellyttämiin toimiin jokaisen valtion tulee noudattaa yleisesti hyväksytyjä kansainvälisiä määräyksiä, menettelyjä ja käytäntöä sekä kaikin tarvittavin tavoin varmistaa, että ne otetaan huomioon.

6. Valtio, jolla on perusteltua syytä uskoa, että johonkin alukseen nähden ei ole käytetty asianmukaista lainkäyttövaltaa tai valvontaa, voi ilmoittaa asiasta lippuvaltiolle. Saatuaan ilmoituksen lippuvaltio tutkii asian ja ryhtyy tarvittaessa tilanteen vaatimiin toimiin sen korjaamiseksi.

– –”

16 Kyseisen yleissopimuksen 98 artiklassa, jonka otsikko on ”Avunantovelvollisuus”, määrätään seuraavaa:

”1. Jokaisen valtion on velvoitettava sen lippua käyttävän aluksen päällikkö, siinä määrin kuin se on mahdollista vaarantamatta vakavasti alusta, sen miehistöä tai matkustajia:

- a) antamaan apua jokaiselle henkilölle, joka tavataan merellä hukkumisvaarassa;
- b) rientämään mahdollisimman nopeasti pelastamaan hätään joutuneita henkilöitä, jos hänelle on ilmoitettu heidän avuntarpeestaan, ja avunantoa voidaan kohtuudella häneltä vaatia;

– –

2. Jokaisen rantavaltion tulee edistää riittävän ja tehokkaan etsintä- ja pelastuspalvelun perustamista, käyttöä ja ylläpitoa turvallisuuden takaamiseksi merellä ja ilmatilassa sekä, milloin olosuhteet niin vaativat, olla yhteistoiminnassa tämän tarkoituksen toteuttamiseksi ryhtymällä alueellisiin järjestelyihin naapurivaltioiden kanssa.”

#### *Ihmishengen turvallisuutta merellä koskeva yleissopimus*

17 Ihmishengen turvallisuutta merellä koskeva yleissopimus tuli voimaan 25.5.1980. Unioni ei ole kyseisen yleissopimuksen sopimuspuoli, mutta kaikki sen jäsenvaltiot ovat.

18 Ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen I artiklassa, jonka otsikko on ”Yleissopimuksen yleiset velvoitteet”, määrätään seuraavaa:

”a) Sopimushallitukset sitoutuvat saattamaan voimaan tämän yleissopimuksen määräykset ja sen liitteen, joka on tämän yleissopimuksen erottamaton osa. Jokainen viittaus tähän yleissopimukseen on samalla viittaus liitteeseen.

b) Sopimushallitukset sitoutuvat antamaan kaikki ne lait, asetukset, määräykset ja ohjesäännöt sekä ryhtymään kaikkiin muihin toimenpiteisiin, jotka voivat olla tarpeen tämän yleissopimuksen saattamiseksi kaikilta osiltaan täydellisesti voimaan, täten varmistaakseen sen, että ihmishengen turvallisuutta silmälläpitäen alus on sopiva siihen käyttöön, johon se on tarkoitettu.”

19 Kyseisen yleissopimuksen II artiklassa, jonka otsikko on ”Soveltaisala”, määrätään seuraavaa:

”Tätä yleissopimusta sovelletaan aluksiin, jotka ovat oikeutetut käyttämään niiden valtioiden lippua, joiden hallitukset ovat sopimushallituksia.”

20 Kyseisen yleissopimuksen IV artiklan, jonka otsikko on ”Ylivoimainen este”, b kohdassa määrätään seuraavaa:

”Henkilöitä, jotka ovat aluksella ylivoimaisen esteen (force majeure) tai sen vuoksi, että päällikkö on velvollinen kuljettamaan haaksirikkoisia tai muita henkilöitä, ei oteta lukuun selvitetessä kysymystä siitä, onko tämän yleissopimuksen jotakin määräystä sovellettava alukseen.”

21 Ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen sopimuspuolet tekivät Lontoossa 11.11.1988 siihen liittyvän pöytäkirjan, joka on tämän yleissopimuksen erottamaton osa. Tähän pöytäkirjaan, joka tuli voimaan 3.2.2000, sisältyy liite, joka on tämän pöytäkirjan erottamaton osa ja jossa on 14 lukua, joissa vahvistetaan suuri määrä yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten rakennetta, varusteita ja toimintaa koskevia sääntöjä.

22 Kyseisen liitteen 1 luvun B osaan sisältyvät erityisesti seuraavat säännöt:

”11 sääntö

Kunnon ylläpito katsastuksen jälkeen

a) Aluksen ja sen varusteiden kuntoa on ylläpidettävä siten, että se vastaa näiden sääntöjen määräyksiä, jotta voidaan varmistaa, että alus on kaikilta osin merikelpoinen aiheuttamatta vaaraa alukselle tai sillä oleville henkilöille.

--

17 sääntö

Todistuskirjojen tunnustaminen

Sopimushallitusten on tunnustettava toisten sopimushallitusten antamat todistuskirjat kaikkiin tässä yleissopimuksessa edellytettyihin tarkoituksiin. Sopimushallitusten on katsottava ne yhtä päteviksi kuin niiden itsensä antamat todistuskirjat.

--

19 sääntö

Valvonta

(a) Jokainen alus kuuluu toisen sopimushallituksen satamassa ollessaan kyseisen hallituksen asianmukaisesti valtuuttamien viranomaisten valvontaan siltä osin kuin tämän valvonnan tarkoituksena on tarkastaa, että todistuskirjat -- ovat voimassa.

(b) Jos todistuskirjat ovat voimassa, ne on hyväksyttävä, ellei ole selkeitä perusteita katsoa, että aluksen tai sen varusteiden kunto ei olennaisesti vastaa kyseisissä todistuskirjoissa olevia tietoja tai että alus ja sen varusteet eivät ole 11 säännön [a ja b kohdan] määräysten mukaisia.

(c) Edellä [b kohdassa] esitetyissä olosuhteissa -- tarkastuksen suorittavan viranomaisen on ryhdyttävä toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, ettei alus lähde merelle ennen kuin se on merikelpoinen tai että se voi lähteä satamasta kulkeakseen sopivalle korjaustelakalle aiheuttamatta vaaraa alukselle tai sillä oleville henkilöille.

--”

### *Etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä tehty yleissopimus*

- 23 Etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä tehty kansainvälinen yleissopimus (Yhdistyneiden kansakuntien sopimuskokoelma, nide 1405, nro 23489, s. 133; jäljempänä etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä tehty yleissopimus), joka tehtiin Hampurissa 27.4.1979, tuli voimaan 22.6.1985. Unioni ei ole tämän yleissopimuksen sopimuspuoli. Vain jotkin jäsenvaltiot, kuten Saksan liittotasavalta ja Italian tasavalta, ovat sen sopimuspuolia.

### *Satamavaltion valvontaa koskeva IMO:n päätöslauselma*

- 24 Kansainvälinen merenkulkujärjestö (International Maritime Organization, IMO) antoi 4.12.2019 päätöslauselman A.1138(31), jonka otsikko on ”Procedures for Port State Control, 2019” (jäljempänä satamavaltion valvontaa koskeva IMO:n päätöslauselma) ja jossa on samanniminen liite.
- 25 Liitteen 1 luvussa, jonka otsikko on ”Yleistä”, on 1.3 kohta, jonka otsikko on ”Johdanto”. Siinä määrätään seuraavaa:

”1.3.1 Edellä 1.2 jaksossa mainittujen yleissopimusten asiaa koskevien määräysten nojalla hallinnon (eli lippuvaltion hallituksen) tehtävänä on saattaa voimaan lait ja asetukset ja toteuttaa kaikki muut tarpeelliset toimenpiteet kyseisten oikeudellisten asiakirjojen panemiseksi täytäntöön kaikilta osin, jotta voidaan varmistaa, että yksittäiset alukset ovat ihmishengen turvallisuuden ja pilaantumisen ehkäisemisen kannalta sopivia käyttötarkoitukseen ja että merenkulkijat ovat päteviä ja soveltuvat hoitamaan tehtäviään.

--

1.3.3 Jäljempänä kuvattuja valvontamenettelyjä on pidettävä lippuvaltioiden hallintojen maissaan ja ulkomailla toteuttamia kansallisia toimenpiteitä täydentävinä, ja niiden tarkoituksena on määrittää satamavaltioille yhteinen ja yhdenmukainen lähestymistapa tarkastus- ja valvontatoimenpiteiden suorittamiseksi tilanteissa, joissa havaitaan vakavia puutteita. Näiden menettelyjen tarkoituksena on myös auttaa lippuvaltion hallintoa varmistamaan yleissopimusten määräysten noudattaminen, turvaamaan miehistöjen, matkustajien ja alusten turvallisuus sekä takaamaan pilaantumisen ehkäiseminen.”

### *Unionin oikeus*

#### *Direktiivi 2009/16*

- 26 Direktiivi 2009/16 annettiin EY 80 artiklan 2 kohdan (josta on tullut SEUT 100 artiklan 2 kohta) perusteella, ja sen tarkoituksena oli laatia uudelleen satamavaltioiden suorittamasta alusten valvonnasta 19.6.1995 annettu neuvoston direktiivi 95/21/EY (EYVL 1995, L 157, s. 1), jota oli muutettu useaan otteeseen sen antamisesta lähtien, sekä tehostaa kyseisellä direktiivillä käyttöön otettuja järjestelmiä.



27 Direktiivin 2009/16 johdanto-osan 2–4, 6, 7, 11, 23 ja 34 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(2) Yhteisö on vakavasti huolestunut merionnettomuuksista sekä jäsenvaltioiden merialueiden ja rannikoiden pilaantumisesta.

(3) Yhteisö on myös huolestunut asumis- ja työskentelyolosuhteista aluksilla.

(4) Turvallisuutta, pilaantumisen ehkäisemistä ja asumis- ja työskentelyolosuhteita aluksilla voidaan tehokkaasti parantaa vähentämällä merkittävästi alikuntoisten alusten määrää yhteisön vesillä ja soveltamalla tiukasti yleissopimuksia, kansainvälisiä sääntöjä ja päätöslausemia.

--

(6) Sen valvominen, että alukset täyttävät turvallisuutta, pilaantumisen ehkäisemistä ja asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat kansainväliset standardit, on pääasiassa lippuvaltion vastuulla. Turvautuen tarvittaessa hyväksytyihin järjestöihin, lippuvaltion on taattava, että asiaa koskevien todistusten myöntämiseksi suoritettavat tarkastukset ja katsastukset ovat täydelliset ja tehokkaat. Katsastuksen jälkeinen aluksen ja sen laitteiston ylläpito alukseen sovellettavien yleissopimusten mukaisten edellytysten mukaisena on varustamon vastuulla. Jotkin lippuvaltiot ovat kuitenkin jättäneet kansainväliset sopimusmääräykset toimeenpanematta, eivätkä ole noudattaneet niitä. Tästä syystä lisätoimenpiteenä alikuntoisten alusten liikennöinnin vähentämiseksi myös satamavaltioiden olisi valvottava, että alukset täyttävät turvallisuutta, pilaantumisen ehkäisemistä ja asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat kansainväliset sopimusmääräykset, pitäen kuitenkin mielessä, että satamavalvontaviranomaisen suorittamat tarkastukset eivät ole katsastuksia eivätkä asiaa koskevat tarkastuslomakkeet ole merikelpoisuustodistuksia.

(7) Jäsenvaltioiden yhdenmukaistettu lähestymistapa näiden kansainvälisten sopimusmääräysten tehokkaaksi täytäntöönpanemiseksi niiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtivien ja niiden satamia käyttävien alusten suhteen estäisi kilpailun vääristymisen.

--

(11) Tehokkaassa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevassa järjestelmässä olisi pyrittävä varmistamaan, että kaikki Euroopan unionin satamissa tai ankkuripaikoissa käyvät alukset tarkastetaan säännöllisesti. --

--

(23) Asiaan liittyvien yleissopimusten noudattamatta jättäminen olisi saatava loppumaan. Alukset, joissa on tehtävä korjaavia toimenpiteitä, olisi pysäytettävä, jos todetut puutteet muodostavat selvän vaaran turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle, ja niiden matkaanlähtö olisi sallittava vasta, kun puutteet on korjattu.

--

(34) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa direktiivin tavoitteita, joihin kuuluu erityisesti alikuntoisten alusten liikennöinnin vähentäminen jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä parantamalla meriliikenteessä olevia aluksia koskevaa yhteisön tarkastusjärjestelmää sekä ennalta ehkäisevien toimien kehittäminen meren pilaantumisen alalla, vaan ne voidaan niiden laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. – –”

28 Direktiivin 2009/16 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Tarkoitus”, säädetään seuraavaa:

”Tällä direktiivillä on tarkoitus osaltaan vaikuttaa siihen, että alikuntoisten alusten määrä vähenisi merkittävästi jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä:

- a) lisäämällä merenkulun turvallisuutta ja turvatoimia, meriympäristön suojelua sekä asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevan kansainvälisen ja asiaan kuuluvan yhteisön lainsäädännön noudattamista kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla;
- b) luomalla yhteiset perusteet satamavaltioiden suorittamille alusten tarkastuksille ja yhdenmukaistamalla tarkastus- ja pysäyttämismenettelyt – –
- c) soveltamalla yhteisön sisällä satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää, joka perustuu tavoitteeseen tarkastaa kaikki yhteisössä – – sijaitsevilla satamissa käyvät alukset niiden riskiprofiilista riippuen määrääjain niin, että suuremman riskin aiheuttavat alukset tarkastetaan muita perusteellisemmin ja muita lyhemmin aikavälein.”

29 Kyseisen direktiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- 1) ’yleissopimuksilla’ seuraavia yleissopimuksia sekä niiden pöytäkirjoja ja muutoksia sekä niihin liittyviä pakollisia säännöstöjä sellaisina kuin ne kulloinkin ovat voimassa:  
– –  
b) [ihmishengen turvallisuutta merellä koskeva] yleissopimus;  
– –
- 5) ’aluksella’ meriliikenteessä olevaa alusta, johon sovelletaan yhtä tai useampaa yleissopimusta ja joka purjehtii muun kuin kyseisen satamavaltion lipun alla;
- 6) ’aluksen ja sataman vuorovaikutuksella’ vuorovaikutusta, joka syntyy, kun alukseen vaikuttavat suoraan ja välittömästi toimet, jotka liittyvät henkilöiden ja tavaroiden liikkumiseen tai satamapalvelujen suorittamiseen alukselle tai aluksesta;
- 7) ’ankkuripaikassa olevalla aluksella’ satamassa tai sataman toimivaltaan kuuluvalla muulla alueella mutta ei laiturissa olevaa alusta, joka osallistuu aluksen ja sataman vuorovaikutukseen;

– –

12) 'yksityiskohtaisella tarkastuksella' tarkastusta, jonka yhteydessä alus, sen varusteet ja henkilökunta kokonaisuudessaan tai, tarvittaessa, osa siitä alistetaan 13 artiklan 3 kohdassa määritellyissä olosuhteissa perusteelliseen tutkimukseen, joka kattaa aluksen rakenteen, varusteet, miehityksen, asumis- ja työskentelyolosuhteet sekä sen, noudatetaanko aluksella vaadittavia toimintatapoja;

--

15) 'pysäyttämisellä' aluksen matkaanlähdön virallista epäämistä sellaisten havaittujen puutteiden takia, jotka yksin tai yhdessä tekevät aluksesta merikelvottoman;

--

20) 'lakisääteisellä todistuksella' kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion toimesta tai puolesta annettua todistuskirjaa;

21) 'luokitustodistuksella' asiakirjaa, jossa vahvistetaan [ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan] yleissopimuksen -- noudattaminen;

--”

30 Kyseisen direktiivin 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, säädetään seuraavaa:

”1. Tätä direktiiviä sovelletaan sellaiseen alukseen ja sen miehistöön, joka käy jäsenvaltion satamassa tai ankkuripaikassa ja osallistuu aluksen ja sataman vuorovaikutukseen.

--

Jos jäsenvaltio tarkastaa aluksen lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä muualla kuin satamassa, sitä pidetään tämän direktiivin mukaisena tarkastuksena.

--

4. Tämän direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu kalastusalukset, sota-alukset, avustavat sota-alukset, yksinkertaiset puiset alukset, ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset eivätkä ei-ammattimaisessa käytössä olevat huviveneet.

--”

31 Kyseisen direktiivin 4 artiklan, jonka otsikko on ”Tarkastusvaltuudet”, 1 kohdassa säädetään, että ”jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta niillä on laillinen oikeus suorittaa ulkomaisilla aluksilla tässä direktiivissä tarkoitettut tarkastukset kansainvälisen oikeuden mukaisesti”.

32 Direktiivin 2009/16 11 artiklassa, jonka otsikko on ”Tarkastusten suorittamisväli”, säädetään seuraavaa:

”Yhteisössä sijaitsevista satamista tai ankkuripaikoissa käyville aluksille on tehtävä määräaikaistarkastuksia tai lisätarkastuksia seuraavasti:

a) Aluksille on tehtävä määräaikaistarkastuksia ennalta määrätyn, alusten riskiprofiilin perusteella määrättyin väliajoin – –

b) Aluksille on tehtävä lisätarkastuksia niiden viimeisimmästä määräaikaistarkastuksesta riippumatta seuraavasti:

– Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava sellaisten alusten tarkastaminen, joita koskevat liitteessä I olevan II osan 2A kohdassa luetellut ensisijaiset tekijät.

– Alukset, joita koskevat liitteessä I olevan II osan 2B kohdassa luetellut ennalta arvaamattomat tekijät, voidaan tarkastaa. Päätöksen tällaisen lisätarkastuksen suorittamisesta tekee toimivaltainen viranomainen ammatillisen harkintansa mukaan.”

33 Kyseisen direktiivin 12 artiklassa, jonka otsikko on ”Tarkastettavien alusten valinta”, säädetään seuraavaa:

”Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että alukset valitaan tarkastettaviksi – – riskiprofiilin perusteella ja kun ilmenee liitteessä I olevan II osan 2A ja 2B kohdassa tarkoitettuja ensisijaisia tai ennalta arvaamattomia tekijöitä.

– –”

34 Mainitun direktiivin 13 artiklassa, jonka otsikko on ”Perustarkastukset ja yksityiskohtaiset tarkastukset”, säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 12 – – artiklan mukaisesti tarkastettaviksi valituille aluksille tehdään perustarkastus tai yksityiskohtainen tarkastus seuraavasti:

1) Kunkin perustarkastuksen osalta toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että tarkastaja ainakin:

a) tarkastaa yhteisön merilainsäädännössä ja turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvissä yleissopimuksissa aluksissa pidettäväksi edellytetyt todistuskirjat ja muut asiakirjat – –;

– –

c) varmistuu aluksen yleisestä kunnosta, hygieniasta, konehuone ja asuintilat mukaan luettuina.

– –

3) Yksityiskohtainen tarkastus, johon kuuluu sen lähempi tarkastaminen, vastaako alus sen käytölle asetettuja vaatimuksia, on suoritettava, jos 1 alakohdassa tarkoitettujen tarkastusten jälkeen on ilmennyt ilmeisiä syitä olettaa, että aluksen tai sen varusteiden kunto tai miehistö eivät olennaisesti täytä yleissopimuksen asiaan liittyviä vaatimuksia.

'Ilmeinen syy' on olemassa, kun tarkastaja havaitsee seikkoja, jotka hänen ammatillisen harkintansa mukaan oikeuttavat tekemään alukselle, sen varusteille tai henkilökunnalle yksityiskohtaisen tarkastuksen.

Liitteessä V annetaan esimerkkejä 'ilmeisistä syistä'."

- 35 Kyseisen direktiivin 19 artiklassa, jonka otsikko on "Puutteiden korjaaminen ja pysäyttäminen", säädetään seuraavaa:

"1. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistuttava siitä, että tarkastuksessa varmistuneet tai ilmenneet puutteet on korjattu tai korjataan yleissopimusten mukaisesti.

2. Kun on kyse puutteista, jotka muodostavat selvän vaaran turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle, sen satamavaltion toimivaltaisen viranomaisen, jossa alus tarkastetaan, on varmistettava, että alus pysäytetään tai toiminto, jonka aikana puute on havaittu, keskeytetään. Pysäyttämismääräystä tai toiminnon keskeyttämistä ei saa peruuttaa ennen kuin vaara on poistettu tai ennen kuin kyseinen viranomainen toteaa, että alus voi, tarpeelliseksi katsotuin ehdoin, lähteä merelle tai käynnistää toiminnon uudelleen vaarantamatta matkustajien tai miehistön turvallisuutta ja terveyttä tai aiheuttamatta vaaraa muille aluksille, taikka ilman että meriympäristölle aiheutuu kohtuutonta haittaa.

--

3. Käyttäessään ammatillista harkintaansa sen ratkaisemiseksi, onko alus pysäytettävä, tarkastajan on sovellettava liitteessä X vahvistettuja perusteita.

--

6. Jos alus pysäytetään, toimivaltaisen viranomaisen on välittömästi ilmoitettava kirjallisesti kaikista niistä olosuhteista, joiden takia väliintulo katsottiin tarpeelliseksi, lippuvaltion hallinnolle, tai mikäli tämä ei ole mahdollista, kyseisen valtion konsulille tai hänen poissa ollessaan sen lähimmälle diplomaattiselle edustajalle, sekä liitettävä ilmoitukseen tarkastuskertomus. Lisäksi asiasta on tarvittaessa ilmoitettava myös nimetyille katsastajille tai hyväksytyille laitoksille, jotka vastaavat luokitustodistusten antamisesta tai yleissopimusten mukaisten lakisääteisten todistusten antamisesta. --

--"

- 36 Direktiivin 2009/16 21 artiklassa, jonka otsikko on "Tarkastusten ja pysäyttämisten seuranta", säädetään seuraavaa:

"1. Kun 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja puutteita ei voida korjata tarkastussatamassa, kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen voi antaa alukselle luvan jatkaa matkaansa ilman perusteetonta viivästystä pysäyttämissatamasta lähimmälle sopivalle, päällikön ja kyseisten viranomaisten valitsemalle korjaustelakalle, jossa jatkotoimenpiteet voidaan toteuttaa, mikäli alus noudattaa lippuvaltion toimivaltaisen viranomaisen määräämiä ja kyseisen jäsenvaltion hyväksymiä ehtoja. Näiden ehtojen avulla varmistetaan, että alus voi lähteä matkaan aiheuttamatta vaaraa matkustajien tai miehistön turvallisuudelle ja terveydelle tai muille aluksille tai aiheuttamatta kohtuutonta vaaraa meriympäristölle.

--

3. Jäsenvaltion tarkastussatamassa olevan toimivaltaisen viranomaisen on 1 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa ilmoitettava kaikista matkaa koskevista ehdoista sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa korjaustelakka sijaitsee, 19 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuille osapuolille sekä tarvittaessa muille kyseeseen tuleville viranomaisille.

Ilmoituksen vastaanottaneen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava ilmoituksen tehneelle viranomaiselle niistä toimista, joihin asian johdosta on ryhdytty.

4. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet sen varmistamiseksi, että yhteisön satamiin tai ankkuripaikkoihin pääsy evätään 1 kohdassa tarkoitetuilta aluksilta, jotka lähtevät merelle, jos ne

- a) eivät täytä niitä ehtoja, jotka jäsenvaltion tarkastussataman toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai
- b) kieltäytyvät noudattamasta yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta kyseiselle korjaustelakalle.

Epääminen on voimassa, kunnes omistaja tai liikenteenharjoittaja esittää sellaiset todisteet, jotka sen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät osoituksena siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset.

5. Edellä 4 kohdan a alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jossa aluksessa todettiin olevan puutteita, on heti tehtävä ilmoitus kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Edellä 4 kohdan b alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jossa korjaustelakka sijaitsee, on heti tehtävä ilmoitus kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Ennen satamaan pääsyn epäämistä jäsenvaltio voi pyytää neuvotteluja kyseisen aluksen lippuvaltion kanssa.

6. Poiketen siitä, mitä 4 kohdan säännöksissä säädetään, satamavaltion viranomaisen voi sallia aluksen pääsyn tiettyyn satamaan tai ankkuripaikkaan ylivoimaisen esteen sattuessa tai ylivoimaisesti tärkeämpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi tai pilaantumisvaaran poistamiseksi tai vähentämiseksi tai puutteiden korjaamiseksi, mikäli aluksen omistaja, liikenteenharjoittaja tai päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiin toimenpiteisiin turvallisen satamaan tulon varmistamiseksi.”

37 Direktiivin liitteessä I, jonka otsikko on ”Yhteisön satamavaltion tarkastusjärjestelmän osatekijät”, säädetään seuraavaa:

” – –

## II. Alusten tarkastaminen

### 1. Määräaikaistarkastukset

– –

## 2. Lisätarkastukset

Jos alusta koskee jokin seuraavista ensisijaisista tai ennalta arvaamattomista tekijöistä, se tarkastetaan riippumatta siitä, kuinka kauan edellisestä määräaikaistarkastuksesta on kulunut. Lisätarkastuksen tarpeesta ennalta arvaamattomien seikkojen perusteella päättää kuitenkin tarkastaja ammatillisen harkintansa mukaan.

### 2A. Ensisijaiset tekijät

Alukset, joita koskee jokin seuraavista ensisijaisista tekijöistä, on tarkastettava riippumatta siitä, milloin niille on viimeksi tehty määräaikaistarkastus:

- Alus on poistettu toistaiseksi tai pysyvästi luokastaan turvallisuussyistä sen jälkeen, kun se on viimeksi tarkastettu yhteisössä – –
- Toinen jäsenvaltio on tehnyt aluksesta ilmoituksen.
- Alusta ei ole rekisteröity tarkastustietokantaan.
- Alusta koskee jokin seuraavista tilanteista:
  - alus on ollut osallisena yhteentörmäyksessä, saanut pohjakosketuksen tai ajanut karille matkallaan satamaan,
  - alusta on syytetty vahingollisten aineiden tai jätevesien veteen päästämistä koskevien määräysten epäillystä laiminlyönnistä, tai
  - alusta on ohjailtu epänormaalilla tai turvallisuutta vaarantavalla tavalla niin, että IMO:n hyväksymiä reittijakojärjestelyjä tai turvallista kulkua koskevia käytäntöjä ja menettelyjä ei ole noudatettu.

### 2B. Ennalta arvaamattomat tekijät

Alukset, joita koskee jokin seuraavista ennalta arvaamattomista tekijöistä, on tarkastettava riippumatta siitä, milloin niille on viimeksi tehty määräaikaistarkastus. Päätöksen lisätarkastuksen tekemisestä tekee toimivaltainen viranomaisen ammatillisen harkintansa mukaan.

– –

- Aluksen todistuskirjat on myöntänyt entinen hyväksytty laitos, jonka hyväksyntä on peruutettu sen jälkeen, kun alus on viimeksi tarkastettu yhteisössä – –
- Aluksessa on luotsien tai satamaviranomaisten tai organisaatioiden – – tekemien ilmoitusten mukaan ilmeisiä sääntöjenvastaisuuksia, jotka voivat haitata niiden turvallista kulkua tai aiheuttaa ympäristölle vaaraa.
- Alus ei ole noudattanut – – ilmoitusvelvollisuuksiaan.

- Aluksen päällikkö, muu laivaväkeen kuuluva tai muu henkilö tai organisaatio, jonka perusteltua etua aluksen turvallinen toiminta, aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteet tai pilaantumisen ehkäiseminen koskee, on tehnyt aluksesta ilmoituksen tai valituksen, mukaan lukien maissa tehty valitus, eikä asianomainen jäsenvaltio pidä ilmoitusta tai valitusta selvästi perusteettomana.
- Alus on edellisen kerran pysäytetty yli kolme kuukautta sitten.
- Aluksessa on ilmoituksen mukaan edelleen korjaamattomia puutteita – –
- Aluksen lastiin, varsinkin kun on kyse myrkyllisestä ja vaarallisesta lastista, on ilmoitettu liittyvän ongelmia.
- Alusta on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle.
- Aluksen osalta on luotettavasta lähteestä saatu tieto, jonka mukaan sen riskitekijät poikkeavat ilmoitetuista ja riskitaso on sen vuoksi korkeampi.

– –”

38 Kyseisen direktiivin liitteessä V, jonka otsikko on ”Esimerkkejä ’ilmeisistä syistä’”, olevan A kohdan 1 alakohdassa mainitaan yhtenä tällaisena syynä se, että ”kyseessä on alus, jota tarkoitetaan liitteessä I olevan II osan 2A ja 2B kohdassa”.

39 Kyseisen direktiivin liitteessä X, jonka otsikko on ”Perusteet aluksen pysäyttämiseksi”, säädetään seuraavaa:

”Ennen sen ratkaisemista, oikeuttavatko tarkastuksen aikana havaitut puutteet aluksen pysäyttämisen, tarkastajan on sovellettava jäljempänä kohdassa 1 ja 2 mainittuja perusteita.

Kohdassa 3 on esimerkkejä puutteista, jotka sinänsä voivat oikeuttaa aluksen pysäyttämisen (ks. 19 artiklan 3 kohta).

– –

## 1. Pääasialliset perusteet

Harkitessaan, olisiko alus pysäytettävä, tarkastajan on sovellettava seuraavia perusteita:

– –

Alus pysäytetään, jos sen puutteet ovat niin vakavia, että tarkastajan on syytä palata alukselle varmistaakseen, että puutteet on korjattu ennen aluksen lähtöä.

Tarkastajan tarve palata alukselle on puutteiden vakavuuden mittapuu. Tämä ei kuitenkaan merkitse, että jokaisessa tapauksessa on velvollisuus toimia näin. Se merkitsee sitä, että viranomaisen on varmistettava tavalla tai toisella, mieluiten uudella käynnillä, että puutteet on korjattu ennen lähtöä.

## 2. Pääasiallisten perusteiden soveltaminen



Päättyessään, ovatko aluksessa havaitut puutteet riittävän vakavia oikeuttaakseen pysäyttämisen, tarkastajan on arvioitava, onko aluksella

--

Tarkastuksen yhteydessä tarkastajan on lisäksi arvioitava, kykeneekö alus ja/tai sen miehistö

3. navigoimaan turvallisesti koko tulevan matkan ajan;

--

8. nopeasti ja turvallisesti evakuoimaan aluksen ja tarvittaessa ryhtymään pelastustoimiin tulevan matkan aikana;

9. ehkäisemään meriympäristön pilaantumista koko tulevan matkan ajan;

--

13. ylläpitämään turvallisia ja terveellisiä olosuhteita aluksella koko tulevan matkan ajan;

--

Jos vastaus johonkin edellä lueteltuun väittämään on kielteinen, aluksen pysäyttämistä on harkittava vakavasti kaikki havaitut puutteet huomioon ottaen. Useamman lievemmän puutteen esiintyminen voi myös oikeuttaa aluksen pysäyttämisen.

3. Tarkastajan avuksi näiden ohjeiden käytössä esitetään asiaa koskevien yleissopimusten ja/tai sääntöjen mukaisesti ryhmitelty luettelo puutteista, joita on pidettävä niin vakavina, että ne voivat oikeuttaa aluksen pysäyttämisen. Tämä luettelo ei ole tarkoitettu tyhjentäväksi.

--

3.2. [Ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan] yleissopimuksen alaan kuuluvat asiat

--

5. Henkilökohtaisten hengenpelastuslaitteiden, pelastusveneiden ja -lauttojen sekä laukaisulaitteistojen puuttuminen, liian vähäinen kapasiteetti tai vakava vaurioituneisuus.

--

3.10. [Vuoden 2006 merityöyleissopimuksen] alaan kuuluvat asiat

--

8. Olosuhteet aluksella selvästi vaarantavat merenkulkijoiden turvallisuuden tai terveyden.

9. Vaatimustenvastaisuus merkitsee niiden vuoden 2006 merityöyleissopimuksen, merenkulkijoiden oikeudet mukaan luettuina, vaatimusten vakavaa tai toistuvaa rikkomista, jotka liittyvät merenkulkijoiden asumis- ja työskentelyolosuhteisiin aluksella, sellaisina kuin ne esitetään merityösertifikaatissa ja merityöehtojen noudattamista koskevassa ilmoituksessa.

--”

### *23.9.2020 annettu suositus*

- 40 Komissio antoi 23.9.2020 suosituksen (EU) 2020/1365 yksityisten yhteisöjen omistamien tai käyttämien alusten suorittamaa etsintä- ja pelastustoimintaa koskevasta jäsenvaltioiden välisestä yhteistyöstä (EUVL 2020, L 317, s. 23; jäljempänä 23.9.2020 annettu suositus).
- 41 Kyseisen suosituksen johdanto-osan 1–8, 11, 12, 15, 16 ja 18 perustelukappaleessa määritetään syyt, joiden vuoksi suositus päätettiin antaa. Ensinnäkin komissio toteaa, että kun unionissa alkoi muuttoliikekriisi vuonna 2014, ja etenkin kun yhä valtavampi määrä ihmisiä yritti ylittää Välimeren merikelvottomilla aluksilla paetakseen kotimaastaan tai pyrkiäkseen turvaan Eurooppaan, kansalaisjärjestöt ryhtyivät harjoittamaan aluksillaan monitahoista etsintä- ja pelastustoimintaa merellä vaaraan tai hätään joutuneiden ihmisten auttamiseksi. Toiseksi komissio lähinnä toteaa, että vaikka tämä toiminta voidaan ymmärtää sen kansainvälisen tapa- ja sopimusoikeuteen perustuvan oikeudellisen velvoitteen valossa, joka velvoittaa jäsenvaltiot antamaan apua tällaisille ihmisille, se edellyttää kuitenkin tehostettua koordinoitua ja yhteistyötä sekä kansalaisjärjestöjen ja jäsenvaltioiden välillä että jäsenvaltioiden välillä riippumatta siitä, onko kyse toiminnassa käytettyjen alusten lippuvaltioista, satamavaltioista, joissa mereltä pelastetut ihmiset nousevat tai voivat nousta maihin, vai nämä ihmiset vastaanottavista valtioista. Kolmanneksi ja viimeiseksi komissio lähinnä katsoo, että kyseiselle toiminnalle on luotava asianmukainen kehys, jotta erityisesti varmistetaan pelastettujen ihmisten ja heitä pelastavien miehistöjen meriturvallisuus, ja että tätä varten on perustettava yhteysryhmä, jossa jäsenvaltiot voivat tehdä yhteistyötä, koordinoida toimia ja laatia parhaita toimintatapoja pitäen yhteyttä kaikkiin sidosryhmiin, tämän kuitenkin vaikuttamatta mihinkään kansainvälisestä oikeudesta tai unionin oikeudesta syntyviin velvoitteisiin.
- 42 Näiden seikkojen perusteella suosituksessa kehoitetaan jäsenvaltioita lisäämään vaarassa tai hädässä olevien ihmisten yksityiseen etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvää yhteistyötä erityisesti perustamalla tällä alalla toimiva yhteysryhmä yhdessä komission ja sidosryhmien kanssa.

### *Italian oikeus*

- 43 Direktiivi 2009/16 saatettiin osaksi Italian lainsäädäntöä 24.3.2011 annetulla asetuksella nro 53 – Direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanoasetus, jossa säädetään alusturvallisuutta, ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta unionin satamia käyttäviin ja jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (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; GURI nro 96, 27.4.2011, s. 1; jäljempänä asetus nro 53/2011).
- 44 Asetuksen nro 53/2011 3 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Tätä asetusta sovelletaan muun kuin Italian lipun alla purjehtiviin, kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin aluksiin ja huviveneisiin ja niiden miehistöihin, jotka käyvät Italian satamissa tai ankkuripaikoissa ja osallistuvat aluksen ja sataman vuorovaikutukseen. Tätä asetusta sovellettaessa alukselle kansalliseen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä tehdyn tarkastuksen katsotaan vastaavan satamassa tehtyä tarkastusta.

--

5. Tätä asetusta ei sovelleta kalastusaluksiin, sota-aluksiin, avustaviin sota-aluksiin, yksinkertaisiin puiisiin aluksiin, ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin eikä ei-kaupallisessa liikenteessä oleviin huviveneisiin.”

### **Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset**

- 45 Sea Watch on voittoa tavoittelematon humanitaarinen järjestö, jonka kotipaikka on Berliini (Saksa). Sen säännöissä määrätään, että sen tarkoituksena on erityisesti merellä vaarassa tai hädässä olevien ihmisten pelastaminen sekä alusten, laivojen ja lentokaluston huoltaminen ja käyttäminen avun antamiseksi näille ihmisille. Tämän tarkoituksen mukaisesti se harjoittaa ihmisten etsintä- ja pelastustoimintaa Välimerellä itse omistamillaan ja käyttämillään aluksilla. Näihin aluksiin kuuluu kaksi alusta, joista toinen on nimeltään Sea Watch 3 ja toinen Sea Watch 4, jotka purjehtivat Saksan lipun alla ja jotka Saksaan sijoittautunut luokitus- ja sertifiointilaitos on sertifiointinut ”yleislasti- ja monikäyttöalukseksi”.
- 46 Vuoden 2020 kesällä Sea Watch 3 ja Sea Watch 4 lähtivät vuorollaan Burrianan (Espanja) satamasta ja pelastivat Välimeren kansainvälisillä vesillä vaaraan tai hätään joutuneita useita satoja ihmisiä. Roomassa (Italia) sijaitseva Italian Maritime Rescue Coordination Centre (Italian meripelastuksen koordinoitikeskus) ilmoitti tämän jälkeen näiden alusten päälliköille, että Ministero degli Interni (sisäministeriö, Italia) oli antanut luvan kyseisille ihmisille nousta maihin ja vaihtaa alusta Palermon satamassa (Italia) Sea Watch 4 -aluksen osalta ja Porto Empedoclen satamassa (Italia) Sea Watch 3 -aluksen osalta. Päälliköille oli näin annettu määräys ohjata aluksensa näihin kahteen satamaan kyseisten toimenpiteiden suorittamiseksi siellä.
- 47 Mainittujen toimenpiteiden suorittamisen jälkeen Ministro della Salute (kansanterveydestä vastaava ministeri, Italia) määräsi, että Sea Watch 3:n ja Sea Watch 4:n oli pysyttävä ankkuroituina mainittujen satamien läheisyydessä ensinnäkin miehistön eristystoimia varten covid-19-taudin leviämisen estämiseksi ja toiseksi puhdistusta, desinfiointia ja terveystsertifiointia varten.
- 48 Puhdistus- ja desinfiointimenettelyjen päätteeksi Palermon ja Porto Empedoclen satamaviranomaiset suorittivat asetuksen nro 53/2011 perusteella tarkastuksia aluksilla ja määräisivät sitten Sea Watch 4:n ja Sea Watch 3:n pysäyttämistä. Kuten näistä tarkastuksista laadituista kertomuksista ja niiden johdosta annetuista pysäyttämismääräyksistä ilmenee, satamaviranomaiset katsoivat ensinnäkin, että alukset olivat ”osallistuneet siirtolaisten auttamiseen merellä, vaikka niitä ei ollut sertifoitu tähän tehtävään”. Toiseksi ne totesivat unionin oikeussääntöihin ja sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten määräyksiin nähden yli 20 ”teknistä ja toiminnallista puutetta”, joista yhdeksää oli ”erikseen tai yhdessä pidettävä selvästi vaarallisina turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle” ja niin vakavina, että ne oikeuttivat kyseisten alusten pysäyttämisen direktiivin 2009/16 19 artiklan mukaisesti.
- 49 Sea Watch on sittemmin korjannut osan näistä sääntöjenvastaisuuksista. Se katsoo sen sijaan, ettei jäljellä olevia sääntöjenvastaisuuksia ole näytetty toteen. Nämä sääntöjenvastaisuudet liittyvät lähinnä siihen, että Palermon ja Porto Empedoclen satamaviranomaisten mukaan Sea Watch 3:a ja Sea Watch 4:ää ei ole sertifoitu vastaanottamaan alukseen ja kuljettamaan useita satoja ihmisiä, kuten ne tekivät kesällä 2020. Niillä ei ole myöskään asianmukaisia teknisiä varusteita tällaista toimintaa varten, vaikka ne on käytännössä tarkoitettu tähän ja vaikka niitä on

- tosiasiallisesti käytetty yksinomaan tällaisiin tarkoituksiin. Erityisesti alusten jätevesien käsittelyjärjestelmät ja hengenpelastusvälineistö on mitoitettu 22 tai 30 henkilölle eikä useille sadoille ihmisille, ja kansille on asennettu lisäkäymälöitä ja -suihkuja, joiden jätevedet päästetään suoraan mereen. Lisäksi alusten miehistön suorittamia pelastustoimenpiteitä ei kirjata heidän työaikaansa.
- 50 Sea Watch nosti Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Sisilian alueellinen hallintotuomioistuin, Italia) kaksi kannetta, joissa se vaati kumoamaan Sea Watch 4:n ja Sea Watch 3:n pysäyttämismääräykset, niitä edeltäneet tarkastuskertomukset ja ”kaikki muut mainittuja toimenpiteitä edeltävät, niihin liittyvät tai niitä seuraavat toimet” (jäljempänä pääasioissa kyseessä olevat toimenpiteet). Sea Watch väittää vaatimustensa tueksi lähinnä, että nämä toimenpiteet määränneet satamaviranomaiset ylittivät satamavaltiolle annetut toimivaltuudet, jotka perustuvat direktiiviin 2009/16, sellaisena kuin se on tulkittuna sovellettavan kansainvälisen tapa- ja sopimusoikeuden valossa ja erityisesti sen säännön valossa, joka koskee lippuvaltioiden antamien todistusten vastavuoroista tunnustamista valtioiden välillä, kun ne tekivät tarkastuksia, joiden tarkoituksena oli kyseenalaistaa Saksan toimivaltaisten viranomaisten tekemät Sea Watch 4:n ja Sea Watch 3:n luokittelut ja sertifiointit tai joista seurasi, että nämä kyseenalaistettiin. Toiseksi nämä tarkastukset tehtiin, vaikka niiden toimittamiselle asetetut menettelylliset ja aineelliset edellytykset, jotka vahvistetaan direktiivissä 2009/16, eivät täytyneet. Kolmanneksi tarkastukset olivat todellisuudessa peitelty yritys vaarantaa Sea Watchin merellä toteuttamien etsintä- ja pelastusoperaatioiden onnistuminen. Neljänneksi väitetyt puutteet, joihin satamaviranomaiset sitä paitsi viittasivat ainoastaan yleisesti, eivät missään tapauksessa oikeuttaneet kyseisten kahden aluksen pysäyttämistä.
- 51 Lisäksi Sea Watch jätti näiden kanteiden yhteydessä turvaamistoimien määräämiseksi välitoimihakemuksia, joita se perusteli sillä, että oli olemassa vaara vakavasta ja korjaamattomasta vahingosta asiaan sovellettavissa Italian oikeuden säännöksissä tarkoitettulla tavalla.
- 52 Yhtäältä Sea Watch 4:ään liittyvän asian (C-14/21) ja toisaalta Sea Watch 3:een liittyvän asian (C-15/21) yhteydessä esittämässään ennakkoratkaisupyynnössä kansallinen tuomioistuin toteaa muun muassa, että kyseisten asioiden asiakirja-aineistoista ilmenee, että pääasioissa kyseessä olevien sääntöjenvastaisuuksien olemassaolosta on eriäviä näkemyksiä paitsi pääasioiden asianosaisten myös satamavaltion eli Italian ja lippuvaltion eli Saksan asianomaisten viranomaisten välillä. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan Italian viranomaiset nimittäin väittävät lähinnä, että nämä sääntöjenvastaisuudet on näytetty toteen ja että ne on korjattava, kun taas Saksan viranomaiset katsovat, että asiaa koskevien unionin oikeuden säännösten ja kansainvälisen oikeuden määräysten oikean tulkinnan perusteella on todettava, että mitään sääntöjenvastaisuuksia ei ole ilmennyt ja ettei tilanne siten edellytä Sea Watchilta minkäänlaisia korjaavia toimenpiteitä.
- 53 Tämän tilanteen huomioon ottaen ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on sitä mieltä, että pääasioiden ratkaiseminen edellyttää ennakkoratkaisun pyytämistä unionin tuomioistuimelta, jotta tältä saadaan selvennystä Sea Watchin kaltaisiin aluksiin, joita humanitaariset kansalaisjärjestöt käyttävät vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten järjestelmälliseen etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, sovellettavaan oikeudelliseen järjestelmään.
- 54 Ensinnäkin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii erityisesti direktiivin 2009/16 soveltamisalaa ja tarkemmin sanottuna sitä, onko kyseisen direktiivin 3 artiklaa sen sanamuodon, kyseisen direktiivin systematiikan ja sen tavoitteiden perusteella tulkittava siten, että sen

soveltamisalaan eivät kuulu alukset, jotka unionissa hyväksytty lippuvaltion luokituslaitos on luokitellut ja sertifioinut rahtialuksiksi, joita on tarkoitus käyttää kaupallisiin tai ammattimaisiin tarkoituksiin, mutta jotka käytännössä harjoittavat yksinomaan ja järjestelmällisesti vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoimintaa merellä.

- 55 Tältä osin kyseinen tuomioistuin toteaa olevansa taipuvainen ajattelemaan, että direktiiviä 2009/16 on tulkittava sen 3 artiklan 4 kohdan, sen johdanto-osan toisen, kolmannen, neljännen ja kuudennen perustelukappaleen ja näiden säännösten ja perustelukappaleiden asiayhteyden huomioon ottaen siten, että sitä ei sovelleta Sea Watch 4:n ja Sea Watch 3:n kaltaisiin aluksiin, joita käytetään ei-kaupallisiin tai ei-ammattimaisiin tarkoituksiin, kuten vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, paitsi jos nämä alukset voidaan rinnastaa matkustaja-aluksiin. Tämän tulkinnan mukaan tällaisille aluksille ei voida tehdä kyseisen direktiivin 11–13 artiklaan perustuvaa tarkastusta. Kyseinen tuomioistuin kuitenkin ymmärtää, että direktiivistä voidaan tehdä myös päinvastainen tulkinta, kun otetaan huomioon erityisesti sen 3 artiklan 1 kohta. Jos näin tehtäisiin, se toteaa, että olisi kuitenkin pohdittava, soveltuuko asetus nro 53/2011, jonka Italian tasavalta antoi direktiivin 2009/16 saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöään, yhteen tämän direktiivin kanssa.
- 56 Toiseksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin lähinnä pohtii, voidaanko yhtäältä sen, että Sea Watch 4- ja Sea Watch 3 -aluksilla voidaan todistuskirjojensa mukaan kuljettaa enintään 22 tai 30 ihmistä, ja toisaalta sen, että pääasioissa kyseessä olevien toimenpiteiden perusteena olleiden pelastustoimenpiteiden aikana kyseisillä aluksilla kuljetettiin tosiasiallisesti satoja ihmisiä, välillä olevaa ilmeistä epäsuhtaa pitää direktiivin 2009/16 liitteessä I olevan II osan 2A kohdassa tarkoitettuna ensisijaisena tekijänä tai sen 2B kohdassa tarkoitettuna arvaamattomana tekijänä, joka oikeutti tekemään kyseisille aluksille kyseisen direktiivin 11 artiklaan perustuvan lisätarkastuksen.
- 57 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että tätä ilmeistä epäsuhtaa on pidettävä arvaamattomana tekijänä ja erityisesti tilanteena, jossa alusten käyttö ”aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle”. Tältä osin se toteaa ensinnäkin, että aluksen päällikön velvollisuutta antaa apua jokaiselle, joka tavataan vaara- tai hätätilanteessa merellä, sellaisena kuin tästä velvollisuudesta määrätään merioikeusyleissopimuksen 98 artiklassa ja sellaisena kuin se vahvistetaan etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä tehdyssä yleissopimuksessa, on kyseisten kansainvälisten yleissopimusten mukaan noudatettava vain siinä määrin kuin se on mahdollista vaarantamatta vakavasti alusta, sen miehistöä tai matkustajia. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin päätelee tästä, että se, että alukseen otetaan ihmisiä määrä, joka on ilmeisen epäsuhtainen sen sallittuun matkustajamäärään ja sen varusteisiin, sellaisina kuin ne mainitaan tai ilmenevät sen todistuskirjoista, ja sen miehistön kokoon nähden, voi aiheuttaa tällaisen vaaran. Se toteaa myös, että silloin, kun tämä alukseen ottaminen on seurausta sellaisesta vaara- tai hätätilanteesta olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoiminnasta merellä, jota harjoitetaan yksinomaisesti ja järjestelmällisesti aluksilla, jotka todistuskirjojensa mukaan eivät sovellu tällaiseen toimintaan, voidaan katsoa, että kyseessä on vaaraa aiheuttava käyttö, joka oikeuttaa lisätarkastuksen tekemisen direktiivin 2009/16 11 artiklan nojalla.
- 58 Kolmanneksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii yleisemmin määrittämään niiden valtuuksien laajuuden ja ulottuvuuden, joita satamavaltio voi käyttää tehdessään direktiivin 2009/16 13 artiklan mukaisen yksityiskohtaisen tarkastuksen alukselle, jonka lippuvaltio se ei ole. Se haluaa erityisesti selvittää, sisältyykö näihin valtuuksiin mahdollisuus varmistua siitä, että alus riippumatta siitä, mihin toimintaan lippuvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat sen luokitelleet ja sertifioineet, täyttää silloin, kun se harjoittaa käytännössä edellä mainitusta poikkeavaa

toimintaa eli yksinomaan ja järjestelmällisesti vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoimintaa merellä, turvallisuutta, pilaantumisen ehkäisemistä ja aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat määräykset, sellaisina kuin ne ilmenevät unionin johdetusta oikeudesta ja/tai merialan kansainvälisestä tapaoikeudesta tai kansainvälisen merioikeuden yleissopimuksista.

- 59 Tältä osin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa ensinnäkin, että sen käsityksen mukaan direktiivin 2009/16 13 artikla on ymmärrettävä sanamuotonsa perusteella siten, että satamavaltio voi tehdä tarkastuksia, joissa ei ainoastaan tarkasteta muodollisesti, että aluksella on kaikki vaadittavat todistuskirjat, vaan joissa myös tarkastetaan konkreettisesti aluksen todellinen tila. Tämän jälkeen se korostaa, että tämä konkreettinen tarkastus on kuitenkin tehtävä kyseisen artiklan sanamuodon ja direktiivin 2009/16 systematiikan, sellaisena kuin sitä täsmennetään kyseisen direktiivin johdanto-osan kuudennessa perustelukappaleessa ja sovellettavissa kansainvälisissä sopimuksissa lippuvaltion tekemän luokituksen ja sertifiointin perusteella, ja siinä on siten pyrittävä ainoastaan tarkastamaan, että aluksen todellinen tila täyttää siihen toimintaan, johon kyseinen jäsenvaltio on sen luokitellut ja sertifiointin, sovellettavat määräykset. Tällainen tarkastus on nimittäin vasta ”toissijainen”, eikä sen tarkoituksen tai vaikutusten perusteella voida kyseenalaistaa lippuvaltiossa ”ensisijaisesti” tehtyä tarkastusta ja päätöksiä, mikä olisi tilanne, jos satamavaltio voisi sen nojalla pysäyttää aluksen siitä syystä, että se ei täytä muita kuin sitä toimintaa, johon se on sertifioitu, koskevia määräyksiä. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin myöntää, että unionin johdetun oikeuden tällainen tulkinta voi mahdollistaa vilpin, ja huomauttaa lähinnä, että pääasioissa kyseessä oleva etsintä- ja pelastustoiminta ei ole luonteeltaan vilpillistä, koska ensinnäkin se on Sea Watchin tavoitteen mukaista, toiseksi Saksan ja Italian toimivaltaiset viranomaiset ovat siitä tietoisia ja kolmanneksi se on periaatteessa hyväksytty, kuten 23.9.2020 annettusta suosituksesta ilmenee.
- 60 Neljänneksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa selvittää, voivatko tarkastusvaltuudet siinä tapauksessa, että satamavaltiolla ei ole mahdollisuutta tarkastaa direktiivin 2009/16 perusteella, täyttääkö kyseinen alus turvallisuutta, pilaantumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat määräykset aluksen tosiasiallisesti harjoittamaan toimintaan nähden, perustua joko ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen I artiklan b kohtaan, johon viitataan kyseisen direktiivin 2 artiklassa ja jossa edellytetään, että sopimushallitukset sitoutuvat ryhtymään kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin ”varmistukseksi sen, että ihmishengen turvallisuutta silmälläpitäen alus on sopiva siihen käyttöön, johon se on tarkoitettu”, tai satamavaltion valvontaa koskevan IMO:n päätöslauselman liitteessä olevaan 1.3.1 kohtaan.
- 61 Viidenneksi ja viimeiseksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii yhtäältä, missä määrin ja minkälaisia menettelyjä noudattaen satamavaltioiden viranomaisilla on oikeus vaatia alukselta, jonka lippuvaltio on sertifiointin rahtialukseksi, että se sertifioidaan myös vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoimintaan merellä ja että se täyttää määräykset, joita sovelletaan tähän toimintaan tai joissa edellytetään, että sitä harjoitetaan meriturvallisuuden vaatimusten mukaisesti. Toisaalta se pohtii, onko näillä viranomaisilla valtuudet pysäyttää tällainen alus direktiivin 2009/16 19 artiklan nojalla siihen asti, kunnes se saatetaan näiden määräysten mukaiseksi.
- 62 Kaikkien näiden pohdintojen yhteydessä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa ensinnäkin, että 23.9.2020 annettussa suosituksessa korostetaan unionin pitävän tärkeänä sitä, että vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoimintaa Välimerellä harjoittavat alukset noudattavat sovellettavia turvallisuusmääräyksiä. Toiseksi ennakkoratkaisua pyytänyt

tuomioistuin toteaa, ettei kuitenkaan ole olemassa kansainvälistä tai unionin säännöstöä, jota selkeästi sovellettaisiin aluksiin ja joka myös tosiasiallisesti soveltuisi aluksille, jotka harjoittavat yksinomaan ja järjestelmällisesti tällaista toimintaa. Kolmanneksi se katsoo lähinnä, että jos sopivaa luokitusta tai sertifiointia ei ole, satamavaltio ei voi vaatia, että tällaisilla aluksilla on muita todistuskirjoja kuin ne, jotka lippuvaltio on myöntänyt, tai että ne täyttävät muut kuin kyseisiä todistuskirjoja vastaavat määräykset.

63 Tässä tilanteessa Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia on päättänyt lykätä kummankin pääasian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset, jotka ovat asiassa C-14/21, joka koskee Sea Watch 4 -alusta, ja asiassa C-15/21, joka koskee Sea Watch 3 -alusta, sanamuodoltaan identtiset:

- ”1) a) Kuuluuko sellainen alus, jonka lippuvaltion luokituslaitos on luokitellut rahtialukseksi mutta joka käytännössä harjoittaa yksinomaan ja järjestelmällisesti ei-kaupallista toimintaa, jollaista kansalaisjärjestö Sea Watchin [ja sen Sea Watch 4- ja Sea Watch 3 -alusten] [Sea Watchin] peruskirjan mukaisesti harjoittama meripelastustoiminta (SAR, search and rescue) on, direktiivin 2009/16 soveltamisalaan ja voidaanko siihen siten kohdistaa [satamavaltion suorittamaa valvontaa]?
- b) Mikäli unionin tuomioistuin katsoo, että direktiivin 2009/16 soveltamisalaan kuuluvat myös alukset [jotka eivät käytännössä harjoita kaupallista toimintaa], onko näin tulkittu direktiivi esteenä asetuksen nro 53/2011 3 §:n, jolla direktiivin 2009/16 3 artikla on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä, kaltaiselle kansalliselle säännökselle, jossa (mainitun kansallisen asetuksen 3 §:n 1 momentissa) satamavaltion suorittaman valvonnan soveltamisala nimenomaisesti määritellään niin, että se rajoittuu ainoastaan kaupallisiin tarkoituksiin käytettyihin aluksiin, ja sen ulkopuolelle rajataan paitsi huvialukset myös sellaiset rahtialukset, jotka eivät käytännössä harjoita kaupallista toimintaa (eli joita ei käytetä tällaiseen toimintaan)?
- c) Voidaanko perustellusti katsoa, että siltä osin kuin [direktiivin 2009/16] soveltamisala vuonna 2017 tehtyjen muutosten jälkeen kattaa myös matkustaja-alukset, sen soveltamisalaan kuuluvat myös rahtialukset, jotka harjoittavat järjestelmällisesti meripelastustoimintaa, jolloin merihädästä pelastettujen ihmisten kuljettaminen rinnastettaisiin matkustajien kuljettamiseen?
- 2) Voidaanko sitä, että aluksella kuljetettavien henkilöiden määrä on ollut merkittävästi suurempi kuin turvavarusteita koskevassa todistuskirjassa on mainittu, vaikkakin meripelastustehtävästä johtuen, tai sitä, että aluksella on turvavarusteita koskeva todistuskirja, joka koskee merkittävästi pienempää henkilömäärää kuin aluksella on tosiasiallisesti kuljetettu, hyväksyttävästi pitää direktiivin 2009/16 11 artiklassa mainitussa liitteessä I olevan II osan 2A kohdassa tarkoitettuna ensisijaisena tekijänä tai liitteessä I olevan II osan 2B kohdassa tarkoitettuna ennalta arvaamattomana tekijänä?
- 3) Voiko ja/tai pitääkö direktiivin 2009/16 13 artiklassa tarkoitettuihin jäsenvaltioiden lipun alla purjehtiviin aluksiin kohdistuvaa, satamavaltion valvonnan yhteydessä tehtävää yksityiskohtaista tarkastusta koskeviin valtuuksiin sisällyttää myös valtuus tarkastaa, mitä toimintaa alus tosiasiallisesti harjoittaa, riippumatta siitä, mitä toimintaa varten lippuvaltio ja sen luokituslaitos ovat myöntäneet alukselle luokitustodistuksen ja vastaavat turvallisuuskirjat, ja näin ollen valtuus tarkastaa, onko kyseisellä aluksella todistuskirjat ja täyttääkö se yleisemmin kansainvälisten sopimusten mukaiset, turvallisuutta, saastumisen

ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat vaatimukset ja/tai määräykset, ja jos vastaus on myöntävä, voidaanko tätä valtuutta käyttää myös sellaiseen alukseen, joka käytännössä harjoittaa järjestelmällisesti meripelastustoimintaa?

- 4) a) Miten on tulkittava [ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan] yleissopimuksen 1 artiklan b kohtaa, johon nimenomaisesti viitataan direktiivin 2009/16 2 artiklassa ja jonka yhdenmukainen tulkinta unionissa on sen vuoksi taattava satamavaltioiden suorittamaa valvontaa silmällä pitäen, siltä osin kuin siinä määrätään, että 'sopimushallitukset sitoutuvat antamaan kaikki ne lait, asetukset, määräykset ja ohjesäännöt sekä ryhtymään kaikkiin muihin toimenpiteisiin, jotka voivat olla tarpeen tämän yleissopimuksen saattamiseksi kaikilta osiltaan täydellisesti voimaan, täten varmistaakseen sen, että ihmishengen turvallisuutta silmälläpitäen alus on sopiva siihen käyttöön, johon se on tarkoitettu', ja erityisesti, siltä osin kuin satamavaltioiden on tarkastuksillaan arvioitava, onko alus sopiva siihen käyttöön, johon se on tarkoitettu, onko tarkastuksessa yksinomaiseksi tekijäksi omaksuttava ne määräykset, jotka perustuvat luokitukseen ja asianmukaisesti turvallisuutta koskeviin todistuskirjoihin, jotka puolestaan perustuvat abstraktilla tasolla ilmoitettuun toimintaan, vai voidaanko huomioon ottaa myös se tarkoitus, johon alusta käytännössä käytetään?
- b) Kun huomioon otetaan myös mainittu kansainvälinen sopimusmääräys, onko satamavaltion viranomaisilla paitsi valtuudet tarkastaa se, vastaavatko aluksen varusteet lippuvaltion myöntämien todistuskirjojen mukaisia määräyksiä, jotka perustuvat aluksen teoreettiseen luokitukseen, myös valtuudet arvioida aluksen todistuskirjojen ja varusteiden vaatimustenmukaisuutta suhteessa siihen toimintaan, jota aluksella käytännössä harjoitetaan ja joka poikkeaa luokitustodistuksessa ilmoitetusta?
- c) Samat huomiot on esitettävä [satamavaltion valvonnasta annetun IMO:n päätöslauselman] [liitteessä] olevan 1.3.1 kohdan osalta siltä osin kuin siinä todetaan seuraavaa: 'Under the provisions of the relevant conventions set out in section 1.2 above, the Administration (i.e. the Government of the flag State) is responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give the relevant conventions full and complete effect so as to ensure that, from the point of view of safety of life and pollution prevention, a ship is fit for the service for which it is intended and seafarers are qualified and fit for their duties.'
- 5) a) Jos vahvistetaan, että satamavaltiolla on valtuudet tarkastaa, että aluksella on todistuskirjat ja se täyttää vaatimukset ja/tai määräykset, jotka perustuvat siihen käyttöön, johon alus on käytännössä tarkoitettu, unionin tuomioistuimelta tiedustellaan lisäksi seuraavaa: Voiko satamavaltio, joka suorittaa satamavaltion suorittaman valvonnan, aluksen pysäyttämisen välttämiseksi edellyttää, että aluksella on sellaiset muut todistuskirjat ja se täyttää sellaiset muut turvallisuutta ja saastumisen ehkäisemistä koskevat vaatimukset ja/tai määräykset, jotka liittyvät sen tosiasiallisesti harjoittamaan toimintaan, erityisesti siinä tapauksessa, että se harjoittaa meripelastustoimintaa?
- b) Jos [a kohtaan] vastataan myöntävästi, voidaanko alukselta sen pysäyttämisen välttämiseksi edellyttää sellaisia muita todistuskirjoja ja sellaisten muiden turvallisuutta ja saastumisen ehkäisemistä koskevien vaatimusten ja/tai määräysten täyttymistä, jotka liittyvät sen tosiasiallisesti harjoittamaan toimintaan, erityisesti siinä tapauksessa, että se harjoittaa meripelastustoimintaa, ainoastaan siinä tapauksessa, että meripelastustoiminnan luokittelusta ja vastaavia todistuskirjoja ja turvallisuutta ja saastumisen ehkäisemistä koskevista vaatimuksista ja/tai määräyksistä on olemassa selvä ja luotettava kansainvälinen ja/tai unionin tasoinen oikeudellinen kehys?



- c) Jos [b kohtaan] vastataan kieltävästi, onko vaatimus, joka koskee sellaisia muita todistuskirjoja ja sellaisten muiden turvallisuutta ja saastumisen ehkäisemistä koskevien vaatimusten ja/tai määräysten täyttymistä, jotka liittyvät sen tosiasiallisesti harjoittamaan toimintaan, erityisesti siinä tapauksessa, että se harjoittaa meripelastustoimintaa, esitettävä lippuvaltion ja/tai satamavaltion kansallisen lainsäädännön nojalla, ja edellyttääkö tämä tarkoitus laintasoista sääntelyä vai riittääkö myös alemmantasoinen lainsäädäntö tai mahdollisesti pelkkä yleisesti sovellettava hallinnollinen sääntely?
- d) Jos [c kohtaan] vastataan myöntävästi, onko satamavaltion velvollisuus osana satamavaltion suorittaman valvonnan yhteydessä tehtäviä tarkastuksia täsmällisesti ja erityisesti ilmoittaa, minkä kansallisen lain, asetuksen tai yleisesti sovellettavan hallinnollisen toimen perusteella (siten kuin edellä [c kohdan] mukaisesti on määritetty) ne turvallisuutta ja saastumisen ehkäisemistä koskevat vaatimukset ja/tai tekniset määräykset, jotka satamavaltion valvonnan kohteena olevan aluksen on täytettävä meripelastustoiminnan harjoittamiseksi, on määritetty ja mitä korjaavia toimia tarkalleen ottaen edellytetään, jotta mainittua lainsäädäntöä voidaan katsoa noudatetun?
- e) Ellei satamavaltiolla ja/tai lippuvaltiolla ole tällaista lain tai asetuksen taikka yleisesti sovellettavaan hallinnolliseen toimeen sisältyvää sääntelyä, voiko satamavaltion viranomaisen konkreettisesti yksittäistapauksessa ilmoittaa ne turvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat vaatimukset ja/tai tekniset määräykset, jotka satamavaltion valvonnan kohteena olevan aluksen on täytettävä meripelastustoiminnan harjoittamiseksi?
- f) Jos edellä oleviin [d ja e kohtaan] vastataan kieltävästi, voidaanko lippuvaltion nimenomaisten asiaa koskevien ohjeiden puuttuessa meripelastustoiminnan katsoa olevan toistaiseksi sallittua siten, ettei sitä voida estää antamalla pysäyttämismääräyksiä siinä tapauksessa, että satamavaltion valvonnan kohteena oleva alus täyttää edellä mainitut, toista luokitusta (nimittäin rahtialusta) koskevat vaatimukset ja/tai määräykset ja joiden täyttymisen lippuvaltio on konkreettisesti vahvistanut?”

### Asian käsittely unionin tuomioistuimessa

- 64 Asiat C-14/21 ja C-15/21 yhdistettiin 2.2.2021 annetulla unionin tuomioistuimen presidentin määräyksellä käsittelyn kirjallista ja suullista vaihetta ja unionin tuomioistuimen ratkaisua varten.
- 65 Ennakkoratkaisupyynnöissään Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia pyysi unionin tuomioistuimelta asioiden käsittelemistä unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 105 artiklassa määrättyssä nopeutetussa menettelyssä. Pyyntönsä tueksi se vetosi ensinnäkin siihen, että humanitaaristen järjestöjen pääasioissa kyseessä olevan kaltaisilla aluksilla Välimerellä harjoittamalla vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoiminnalla on erittäin tärkeä merkitys erityisesti kesäkuukausina, toiseksi siihen, että useisiin näistä aluksista oli käsiteltävien asioiden taustalla olevien ennakkoratkaisupyynnöiden esittämisaikana kohdistettu pysäyttämistoimenpiteitä Italian satamissa, ja kolmanneksi siihen, että Italian hallintotuomioistuimissa oli vireillä näiden toimenpiteiden peruuttamiseksi nostettuja kanteita.
- 66 Unionin tuomioistuimen presidentti hylkäsi nämä pyynnöt 25.2.2021 antamallaan määräyksellä Sea Watch (C-14/21 ja C-15/21, EU:C:2021:149), koska seikat, joihin niiden tueksi vedottiin, eivät sellaisinaan oikeuttaneet kyseisten asioiden käsittelyä nopeutetussa menettelyssä, tämän kuitenkaan rajoittamatta ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mahdollisuutta määrätä tarvittaessa väliaikaisista toimista niiden ratkaisujen, jotka sen on myöhemmin annettava pääasioissa, täyden tehokkuuden varmistamiseksi.

- 67 Unionin tuomioistuimen presidentti kuitenkin totesi, että käsiteltävien asioiden erityisten olosuhteiden vuoksi on perusteltua, että unionin tuomioistuin ratkaisee asiat asettaen ne etusijalle työjärjestyksensä 53 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

## **Ennakkoratkaisukysymykset**

### *Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys*

- 68 Ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään, joka koskee direktiivin 2009/16 soveltamisalaa, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa lähinnä selvittää, onko tätä direktiiviä tulkittava siten, että sitä sovelletaan aluksiin, jotka lippuvaltion luokituslaitos on luokitellut ja sertifioinut rahtialuksiksi mutta joita humanitaarinen järjestö käytännössä käyttää yksinomaan ja järjestelmällisesti vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten ei-kaupalliseen etsintä- ja pelastustoimintaan merellä (jäljempänä humanitaarista apua antavat yksityiset alukset). Jos tähän vastataan myöntävästi, kyseinen tuomioistuin haluaa myös selvittää, onko kyseistä direktiiviä tulkittava siten, että se on esteenä sille, että kansallisessa lainsäädännössä, jolla se on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä, rajataan sen soveltamisala koskemaan ainoastaan kaupalliseen toimintaan käytettäviä aluksia.
- 69 Tältä osin on ensinnäkin todettava, että direktiivin 2009/16 3 artiklassa kyseisen direktiivin soveltamisala rajataan yleisesti ja tiettyjä alusluokkia koskevien erityissäännösten soveltamista rajoittamatta viittaamalla kahteen kumulatiivisten kriteerien ryhmään, joista ensimmäinen koskee aluksia, joihin sovelletaan tätä direktiiviä, ja toinen tilanteita, joissa kyseisiin aluksiin ei sovelleta tätä direktiiviä.
- 70 Yhtäältä direktiivin 2009/16 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään sen soveltamisalaan kuuluvista aluksista, että kyseistä direktiiviä sovelletaan ”alukseen”, ja kyseisen direktiivin 2 artiklan 5 alakohdan mukaan ”aluksella” tarkoitetaan meriliikenteessä olevaa alusta, johon ensinnäkin sovelletaan yhtä tai useampaa 2 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettua yleissopimusta ja joka toiseksi purjehtii muun kuin kyseisen satamavaltion lipun alla.
- 71 Direktiivin 2009/16 3 artiklan 4 kohdassa kuitenkin säädetään, että sen soveltamisalaan eivät kuulu kalastusalukset, sota-alukset, avustavat sota-alukset, yksinkertaiset puiset alukset, ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset eivätkä ei-ammattimaisessa käytössä olevat huviveneet.
- 72 Koska direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jätetyt alusluokat muodostavat poikkeuksen direktiivin 2009/16 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa vahvistetusta pääsäännöstä, niitä on pidettävä luonteeltaan tyhjentyinä ja tulkittava suppeasti.
- 73 Tästä seuraa erityisesti, että direktiivin 2009/16 3 artiklan 4 kohdassa käytettyjä ilmauksia ”ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset” ja ”ei-ammattimaisessa käytössä olevat huviveneet” ei voida ymmärtää siten, että niihin sisältyvät analogisesti alukset, joita pääasioissa kyseessä olevien alusten tapaan käytetään käytännössä ei-kaupallisiin tai ei-ammattimaisiin tarkoituksiin mutta jotka eivät ole kyseisessä säännöksessä tarkoitettuja julkisen vallan aluksia tai huviveneitä.

- 74 Koska kyseinen alus ei kuulu kumpaankaan 3 artiklan 4 kohdan nojalla tyhjentävästi direktiivin 2009/16 soveltamisalan ulkopuolelle jätettyyn alusluokkaan, sillä, että aluksen tosiasiallisesti harjoittama toiminta ei vastaa sitä toimintaa, johon lippuvaltio on sen luokitellut ja sertifioinut, ei ole merkitystä kyseisen direktiivin sovellettavuuden kannalta, kuten julkisasiamies olennaisin osin totesi ratkaisuehdotuksensa 35 kohdassa. Merkitystä ei ole myöskään sillä, harjoitetaanko kyseisellä aluksella kaupallista vai ei-kaupallista toimintaa. Merkityksetöntä on myös se, voidaanko merellä apua saaneiden henkilöiden kuljettaminen, kuten pääasioissa kyseessä oleva järjestelmällinen etsintä- ja pelastustoiminta, rinnastaa matkustajien kuljettamiseen.
- 75 Toisaalta direktiivin 2009/16 soveltamisalaan kuuluvista tilanteista on todettava, että kyseisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa täsmennetään, että sitä sovelletaan erityisesti sellaiseen alukseen ja sen miehistöön, joka ”käy jäsenvaltion satamassa tai ankkuripaikassa ja osallistuu aluksen ja sataman vuorovaikutukseen”. Kuten kyseisen direktiivin 2 artiklan 6 alakohdasta ilmenee, tällaisella toiminnalla tarkoitetaan kaikkea vuorovaikutusta, joka syntyy, kun alukseen vaikuttavat suoraan ja välittömästi toimet, jotka liittyvät henkilöiden ja tavaroiden liikkumiseen tai satamapalvelujen suorittamiseen alukselle tai aluksesta.
- 76 Direktiiviä 2009/16 ei kuitenkaan sovelleta yksinomaan tähän tilanteeseen, kuten ilmenee sen 3 artiklan 1 kohdan kolmannelta alakohdasta, jossa viitataan jäsenvaltion mahdollisuuden tarkastaa alus lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä.
- 77 Edellä tämän tuomion 69–76 kohdasta ilmenee, että direktiiviä 2009/16 on tulkittava siten, että sitä sovelletaan sellaiseen alukseen, joka pääasioissa kyseessä olevien alusten tapaan on jäsenvaltion satamassa tai sen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä ja joka purjehtii toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan lipun alla eikä kuulu kyseisen direktiivin 3 artiklan 4 kohdassa mainittujen poikkeuksien soveltamisalaan (jäljempänä satamajäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvat alukset).
- 78 Direktiivin 2009/16 sanamuodon tällainen tulkinta vastaa kyseisen direktiivin tavoitetta, joka on, kuten sen 1 artiklasta ilmenee, lisätä merenkulun turvallisuutta ja turvatoimia, meriympäristön suojelua sekä asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevan kansainvälisen ja unionin lainsäädännön noudattamista luomalla yhteisiin perusteisiin ja yhdenmukaiseen menettelyyn perustuva valvonta-, tarkastus- ja pysäyttämisyjärjestely, jota sovelletaan kaikkiin satamajäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin aluksiin, unionin lainsäätäjän nimenomaisesti säätämiä poikkeuksia lukuun ottamatta.
- 79 Kyseinen tulkinta on yhdenmukainen EY 80 artiklan 2 kohdan, josta on tullut SEUT 100 artiklan 2 kohta, kanssa, ja jälkimmäinen on direktiivin 2009/16 oikeusperusta. Kyseisen määräyksen mukaan unionin lainsäätäjällä voi nimittäin antaa liikenneturvallisuutta ja siten myös meriliikenteen turvallisuutta koskevia yleisiä säännöksiä (ks. vastaavasti tuomio 23.10.2007, komissio v. neuvosto, C-440/05, EU:C:2007:625, 58 ja 59 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen), eikä näiden toimenpiteiden tarvitse rajoittua ainoastaan aluksiin, jotka on tarkoitettu tai joita käytännössä käytetään kaupalliseen tai ammattimaiseen toimintaan.
- 80 Kaikkien näiden seikkojen perusteella on todettava, että jos edellä tämän tuomion 77 kohdassa tarkoitettut edellytykset täyttyvät, direktiiviä 2009/16 sovelletaan humanitaarista apua antaviin yksityisiin aluksiin.

- 81 Toiseksi direktiivistä 2009/16 ilmenee selvästi, että sen 11–13 ja 19 artiklassa tarkoitetun valvonta-, tarkastus- ja pysäyttämisyjärjestelyn soveltamisalaan kuuluvat kaikki kyseisen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut alukset.
- 82 Näin ollen laeissa, asetuksissa ja hallinnollisissa määräyksissä, jotka jäsenvaltioiden on direktiivin 2009/16 mukaan annettava saattaakseen kansallisen oikeutensa kyseisen direktiivin mukaiseksi, on säädettävä, että kyseisen järjestelmän soveltamisalaan kuuluvat kaikki nämä alukset, edellä tämän tuomion 80 kohdassa tarkoitetut alukset mukaan luettuina, joten kyseinen direktiivi on esteenä sille, että mainituissa oikeussäännöissä rajoitetaan niiden soveltaminen ainoastaan kaupalliseen toimintaan käytettäviin aluksiin.
- 83 Kun otetaan huomioon edellä tämän tuomion 55 ja 68 kohdassa esitetyt ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen pohdinnat, on lisättävä, että kuten unionin tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, unionin oikeuden ensisijaisuuden periaate velvoittaa kaikki jäsenvaltioiden elimet huolehtimaan unionin eri oikeussääntöjen täyden vaikutuksen toteutumisesta ja erityisesti kansalliset tuomioistuimet tulkitsemaan kansallista oikeuttaan mahdollisimman pitkälle unionin oikeuden mukaisesti. Kyseinen periaate edellyttää, että otetaan huomioon kansallinen oikeus kokonaisuudessaan ja sovelletaan siinä hyväksytyjä tulkintatapoja kyseisessä yksittäistapauksessa kyseessä olevan unionin toimen täyden tehokkuuden takaamiseksi ja sellaiseen ratkaisuun päätymiseksi, joka on toimella tavoitellun päämäärän mukainen (ks. vastaavasti tuomio 24.6.2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, 53, 54, 57 ja 77 kohta).
- 84 Kyseisellä periaatteella on kuitenkin tietyt rajat. Se ei etenkään voi olla perustana kansallisen oikeuden *contra legem* -tulkinnalle (ks. vastaavasti tuomio 24.6.2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, 74 ja 76 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 85 Käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen asiana on tulkita kansallista lainsäädäntöä, jolla direktiivin 2009/16 soveltamisalan määrittämistä ja erityisesti kyseisen direktiivin 11–13 ja 19 artiklassa tarkoitettua valvonta-, tarkastus- ja pysäyttämisyjärjestelyä koskevat säännökset on saatettu osaksi kansallista oikeutta, mahdollisimman pitkälle näiden säännösten mukaisesti, ottaa huomioon kansallinen oikeus kokonaisuudessaan ja soveltaa siinä hyväksytyjä tulkintatapoja, mitä tietyt unionin tuomioistuimessa vireillä olevaan menettelyyn osallistuneet osapuolet ovat pitäneet mahdollisena.
- 86 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että direktiiviä 2009/16 on tulkittava siten, että
- sitä sovelletaan aluksiin, jotka lippuvaltio on luokitellut ja sertifioinut rahtialuksiksi ja joita humanitaarinen järjestö käyttää käytännössä järjestelmällisesti ei-kaupalliseen toimintaan eli vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, ja että
  - kyseinen direktiivi on esteenä sille, että sen täytäntöön panemiseksi annetussa kansallisessa lainsäädännössä rajoitetaan sen soveltaminen aluksiin, joita käytetään kaupalliseen toimintaan.

## ***Toinen, kolmas, neljäs ja viides ennakkoratkaisukysymys***

### *Alustavat huomautukset*

- 87 Toinen, kolmas, neljäs ja viides ennakkoratkaisukysymys koskevat direktiivin 2009/16 11–13 ja 19 artiklassa tarkoitettun valvonta-, tarkastus- ja pysäyttämisyjärjestelyn soveltamisedellytyksiä siltä osin kuin on kyse satamajäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista aluksista ja erityisesti humanitaarista apua antavista yksityisistä aluksista.
- 88 Kyseisen direktiivin tavoitteena on, kuten edellä tämän tuomion 78 kohdassa todettiin, lisätä merenkulun turvallisuutta ja turvatoimia, meriympäristön suojelua sekä asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevan kansainvälisen ja asiaan kuuluvan unionin lainsäädännön noudattamista.
- 89 Tässä yhteydessä kyseisellä direktiivillä pyritään erityisesti mahdollistamaan se, että unioni ja jäsenvaltiot voivat varmistua siitä, että satamajäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvat alukset noudattavat kyseisen direktiivin 2 artiklan 1 alakohdassa lueteltujen kansainvälisten yleissopimusten määräyksiä. Näiden joukossa mainitaan ihmishengen turvallisuutta merellä koskeva yleissopimus, jonka sopimuspuolia kaikki unionin jäsenvaltiot ovat mutta johon unioni ei ole liittynyt, kuten edellä tämän tuomion 17 kohdassa mainittiin.
- 90 Tältä osin on tärkeää muistuttaa yhtäältä, että vaikka unioni ei ole sopimuspuolena tietyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa eikä se siten sido unionia, unionin tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että kyseinen yleissopimus voidaan ottaa huomioon sellaisten johdetun oikeuden säännösten tulkinnassa, jotka kuuluvat tällaisen sopimuksen soveltamisalaan, jos kaikki jäsenvaltiot ovat kyseisen sopimuksen sopimuspuolina (tuomio 3.6.2008, Intertanko ym., C-308/06, EU:C:2008:312, 47–52 kohta; tuomio 23.1.2014, Manzi ja Compagnia Naviera Orchestra, C-537/11, EU:C:2014:19, 45 kohta ja tuomio 11.7.2018, Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, 45 kohta).
- 91 Käsiteltävässä asiassa direktiivin 2009/16 tulkinnassa on otettava huomioon ihmishengen turvallisuutta merellä koskeva yleissopimus, jonka sopimuspuolia kaikki jäsenvaltiot ovat. Mainitussa direktiivissä nimittäin ilmaistaan unionin lainsäätäjän päättäneen lisätä kyseisen yleissopimuksen määräysten noudattamista unionissa, vaikka unioni itse ei ole kyseisen sopimuksen sopimuspuoli. Lisäksi edellä tämän tuomion 89 kohdassa mainittua tavoitetta, johon unionin lainsäätäjä on pyrkinyt antaessaan kyseisen direktiivin, ilmentää se, että osa kyseiseen yleissopimukseen liitetystä pöytäkirjassa olevista määräyksistä olennaisin osin toistetaan tietyissä direktiivin liitteissä.
- 92 Toisaalta unionin tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että unionin johdetun oikeuden säännöksiä on tulkittava mahdollisimman pitkälle sekä unionia sitovien kansainvälisten yleissopimusten että asian kannalta merkityksellisten yleisen kansainvälisen oikeuden sääntöjen ja periaatteiden mukaisesti, joita unionin on noudatettava käyttäessään toimivaltaansa, kun se antaa tällaisia säännöksiä (ks. vastaavasti tuomio 3.9.2008, Kadi ja Al Barakaat International Foundation v. neuvosto ja komissio, C-402/05 P ja C-415/05 P, EU:C:2008:461, 291 kohta ja tuomio 27.2.2018, Western Sahara Campaign UK, C-266/16, EU:C:2018:118, 43–47 kohta).

- 93 Käsiteltävässä tapauksessa direktiiviä 2009/16 on, kun otetaan huomioon sen tavoite ja sisältö, tulkittava paitsi ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen myös merioikeusyleissopimuksen mukaisesti.
- 94 Kuten nimittäin edellä tämän tuomion 3 kohdassa mainittiin, unioni on merioikeusyleissopimuksen sopimuspuoli, joten yleissopimus sitoo unionia ja sen määräykset ovat erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä. Lisäksi mainittu yleissopimus on unionin oikeusjärjestyksessä ensisijainen unionin johdetun oikeuden toimiin nähden, joten jälkimmäisiä on mahdollisuuksien mukaan tulkittava kyseisen yleissopimuksen määräysten mukaisella tavalla (ks. vastaavasti tuomio 30.5.2006, komissio v. Irlanti, C-459/03, EU:C:2006:345, 82 kohta; tuomio 3.6.2008, Intertanko ym., C-308/06, EU:C:2008:312, 42 ja 53 kohta ja tuomio 11.7.2018, Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, 44 kohta).
- 95 Tässä yhteydessä on mainittava kaksi näkökohtaa, jotka ovat merkityksellisiä toiseen, kolmanteen, neljanteen ja viidenteen ennakkoratkaisukysymykseen annettavan vastauksen kannalta.
- 96 Ensinnäkin merioikeusyleissopimuksen pääasiallisena tavoitteena on kodifioida ja kehittää yleisen kansainvälisen oikeuden sääntöjä, jotka liittyvät kansainvälisen yhteisön rauhanomaiseen yhteistyöhön merialueiden tutkimisessa, käytössä ja hyödyntämisessä. Tätä varten merioikeusyleissopimuksessa määritetään siinä mainittujen merialueiden, joihin kuuluvat erityisesti aluemerit ja aava meri, oikeudellinen asema vahvistamalla jäsenvaltioilla näillä eri merialueilla olevan täysivaltaisuuden ja lainkäyttövallan aineelliset ja alueelliset rajat (ks. vastaavasti tuomio 3.6.2008, Intertanko ym., C-308/06, EU:C:2008:312, 55, 57 ja 58 kohta).
- 97 Tämän oikeudellisen aseman vahvistamisella pyritään luomaan oikea tasapaino rantavaltioiden ja lippuvaltioiden intressien, jotka voivat olla keskenään ristiriidassa, välillä (ks. mm. tuomio 3.6.2008, Intertanko ym., C-308/06, EU:C:2008:312, 58 kohta ja tuomio 11.7.2018, Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, 63 kohta).
- 98 Tälle oikealle tasapainolle on ominaista yhtäältä jokaiselle valtiolle merioikeusyleissopimuksen 91 artiklan mukaisesti annettu yksinomaisen toimivalta määrätä ehdot, joilla alukset saavat sen kansallisuuden ja joilla ne rekisteröidään sen alueella ja niillä on oikeus käyttää sen lippua. Tämän toimivallan käyttämistä ilmentää muun muassa se, että lippuvaltio voi luokitella ja sertifioida tai antaa hyväksytyin luokituslaitoksen luokitella ja sertifioida sen lipun alla purjehtivat alukset tarkastettuaan, että nämä alukset noudattavat kaikkia sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten määräyksiä (ks. vastaavasti tuomio 3.6.2008, Intertanko ym., C-308/06, EU:C:2008:312, 59 kohta ja tuomio 7.5.2020, Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, 43, 44 ja 46 kohta).
- 99 Merioikeusyleissopimuksen 92 artiklan mukaan alukset, jotka käyttävät jäsenvaltion lippua, kuuluvat aavalla merellä sen yksinomaiseen lainkäyttövaltaan. Siitä seuraa lippuvaltiolle tiettyjä velvollisuuksia, joihin, kuten kyseisen yleissopimuksen 94 artiklan 1–3 kappaleesta ilmenee, kuuluu sen velvollisuus käyttää tosiasiallisesti lainkäyttö- ja valvontavaltaansa kyseisiin aluksiin nähden ja ryhtyä sen lippua käyttävien aluksien suhteen sellaisiin tarpeellisiin toimiin, joilla taataan turvallisuus merellä muun muassa alusten varusteiden ja merikelpoisuuden ja miehistön koulutuksen ja työolojen osalta. Lisäksi lippuvaltion on kyseisen artiklan 4 kappaleen mukaan varmistettava muun muassa, että päällikkö, päällystö ja asianmukaisessa määrin miehistö tuntevat täysin asianomaiset ihmishengen turvallisuutta merellä koskevat kansainväliset määräykset ja että heitä vaaditaan noudattamaan niitä.

- 100 Tästä seuraa erityisesti, että aavalla merellä alus kuuluu yksinomaan lippuvaltion lainkäyttövaltaan ja siihen sovelletaan tällöin yksinomaan lippuvaltion lakia (tuomio 24.11.1992, Poulsen ja Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, 22 kohta ja tuomio 25.2.2016, Stroumpoulis ym., C-292/14, EU:C:2016:116, 59 kohta), erityisesti siltä osin kuin on kyse meriturvallisuudesta ja ihmishengen turvallisuudesta merellä. Yleisemmin voidaan todeta, että muulla merialueella kuin aavalla merellä purjehtivat alukset kuuluvat kyseisellä alueella lippuvaltion lainkäyttövaltaan (ks. vastaavasti tuomio 13.6.2018, Deutscher Naturschutzring, C-683/16, EU:C:2018:433, 53 ja 54 kohta) ja että kyseisellä alueella suvereniteettia tai lainkäyttövaltaa käyttävä valtio voi tehdä alukselle tarkastuksia oman toimivaltansa ja valtuuksiensa rajoissa.
- 101 Toisaalta rannikko- ja lippuvaltion intressien oikealle tasapainolle on ominaista se, kuten merioikeusyleissopimuksen 2 artiklan 1 kappaleesta ilmenee, että rannikkovaltion täysivaltaisuus ulottuu sen maa-alueen, satamat mukaan luettuina, ja sisäisten aluevesien ulkopuolelle (tuomio 24.11.1992, Poulsen ja Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, 28 kohta ja tuomio 25.2.2016, Stroumpoulis ym., C-292/14, EU:C:2016:116, 59 kohta) sen edustalla olevaan merialueeseen, jota nimitetään aluemereksi.
- 102 Merioikeusyleissopimuksessa tarkoitettu rannikkovaltion käsite on osittain päällekkäinen direktiivissä 2009/16 tarkoitetun satamavaltion käsitteen kanssa, jolla, vaikka sitä ei ole määritelty muodollisesti kyseisessä direktiivissä, tarkoitetaan sen 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisen, viidennen ja kuudennen alakohdan mukaan kaikkia unionin jäsenvaltioita, joilla on meri- tai jokisatamia.
- 103 Rannikkovaltiolla omilla aluevesillään oleva suvereniteetti ei kuitenkaan vaikuta sen merioikeusyleissopimuksen 24 artiklan 1 kappaleen mukaiseen velvollisuuteen olla vaikeuttamatta ulkomaisten alusten viatonta kauttakulkua aluemerellä muutoin kuin tämän yleissopimuksen mukaisesti, ja tällaisella kauttakululla tarkoitetaan kyseisen yleissopimuksen 17 ja 18 artiklan mukaan erityisesti oikeutta purjehtia aluemerellä tarkoituksena mennä rannikkovaltion sisäisille aluevesille, käydä satamassa ja poistua tästä satamasta, näiltä vesiltä tai tältä mereltä (ks. vastaavasti tuomio 24.11.1992, Poulsen ja Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, 25 kohta).
- 104 Merioikeusyleissopimuksen 21 artiklan 1 ja 4 kappaleen mukaan rantavaltio voi kuitenkin hyväksyä lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ulkomaisten alusten viatonta kauttakulkua aluemerellä ja erityisesti merenkulun turvallisuutta, ja alusten, jotka käyttävät oikeuttaan tähän kauttakulkuun, tulee noudattaa näitä lakeja ja määräyksiä. Lisäksi, jotta kauttakulkua voitaisiin pitää viattomana, sen on täytettävä kyseisen yleissopimuksen 19 artiklassa mainitut edellytykset.
- 105 Toiseksi merioikeusyleissopimuksen VII osassa, joka koskee aavaa merta, olevan 98 artiklan 1 kappaleessa määrätään avunantovelvollisuudesta, jonka lähteenä on merioikeusalan tapaoikeus ja jonka mukaan jokaisen valtion on velvoitettava sen lippua käyttävän aluksen päällikkö, siinä määrin kuin se on mahdollista vaarantamatta vakavasti alusta, sen miehistöä tai matkustajia, antamaan apua jokaiselle henkilölle, joka on joutunut vaaraan tai hätään merellä, ja jos avunantoa voidaan kohtuudella häneltä vaatia (jäljempänä avun antamista merellä koskeva velvollisuus). Lisäksi merioikeusyleissopimuksen 18 artiklan 2 kappaleessa täsmennetään, että se, että alus antaa apua tällaisille henkilöille, voi edellyttää tämän aluksen viatonta kauttakulkua ja, jos se on välttämätöntä, myös sen pysähtymistä ja ankkuroimista rannikkovaltion aluemerellä.

- 106 Tästä seuraa, että avun antamista merellä koskevan velvollisuuden täytäntöönpanolla on oikeudellisia vaikutuksia yhtäältä lippuvaltioiden ja toisaalta rannikkovaltioiden valtuuksiin valvoa meriturvallisuutta koskevien sääntöjen, jotka on mainittu edellä tämän tuomion 99, 100, 103 ja 104 kohdassa, noudattamista.
- 107 Edellä tämän tuomion 90 ja 91 kohdassa esitetyn mukaisesti direktiivin 2009/16 säännösten tulkinnassa on tältä osin otettava huomioon ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen IV artiklan b kohta, jonka mukaan henkilöitä, jotka ovat aluksella ylivoimaisen esteen (force majeure) tai sen vuoksi, että päällikkö on velvollinen kuljettamaan haaksirikkoisia tai muita henkilöitä, ei oteta lukuun selvitettyä kysymystä siitä, onko kyseisen yleissopimuksen jotakin määräystä sovellettava alukseen.
- 108 Tästä seuraa, että jos ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen sopimusvaltion lipun alla purjehtivan aluksen päällikkö on pannut täytäntöön edellä tämän tuomion 105 kohdassa tarkoitetun velvollisuuden antaa apua merellä, rannikkovaltio, joka myös on kyseisen yleissopimuksen sopimuspuolena, sen enempää kuin lippuvaltiokaan eivät voi käyttää meriturvallisuutta koskevien sääntöjen, jotka on mainittu edellä tämän tuomion 99, 100, 103 ja 104 kohdassa, noudattamista koskevaa valvontavaltaansa sen tarkastamiseksi, voiko kyseisten henkilöiden läsnäolo aluksella merkitä sitä, että alus on rikkonut yleissopimuksen jotakin määräystä.
- 109 Kansallisen tuomioistuimen toiseen, kolmanteen, neljanteen ja viidenteen ennakkoratkaisukysymyksen on vastattava nämä seikat huomioon ottaen.

### *Toinen ennakkoratkaisukysymys*

- 110 Toisella ennakkoratkaisukysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa lähinnä selvittää, onko direktiivin 2009/16 11 artiklan b alakohtaa, luettuna yhdessä sen liitteessä I olevan II osan säännösten kanssa, tulkittava siten, että rahtialusten käyttämistä vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten järjestelmälliseen etsintä- ja pelastustoimintaan merellä voidaan, koska kyseisen toiminnan seurauksena aluksella kuljetettu ihmismäärä on suhteeton siihen henkilömäärään nähden, joka sillä luokituksensa mukaan voidaan kuljettaa ja jonka kuljettamiseen se on todistuskirjojensa mukaan varustettu, pitää tekijänä, joka oikeuttaa lisätarkastuksen tekemisen alukselle.
- 111 Kuten edellä tämän tuomion 78 ja 81 kohdassa jo korostettiin, direktiivin 2009/16 11 artikla on erottamaton osa yleistä valvonta-, tarkastus- ja pysäyttämisyjärjestelyä, jota voidaan poikkeuksia lukuun ottamatta soveltaa kaikkiin satamajäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin aluksiin, jotta lisätään merenkulun turvallisuutta ja turvatoimia, meriympäristön suojelua sekä alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisen oikeuden määräysten ja unionin lainsäädännön noudattamista.
- 112 Tältä osin kyseisessä artiklassa, luettuna yhdessä direktiivin 2009/16 12 artiklan kanssa, velvoitetaan satamavaltioina toimivat jäsenvaltiot tekemään tällaisille aluksille määräaikaistarkastuksia, jotka on järjestettävä ennalta määrättyin, alusten riskiprofiilin perusteella määrättyinä väliajoin, ja lisätarkastuksia niiden viimeisimmästä määräaikaistarkastuksesta riippumatta. Kyseisen 11 artiklan b alakohdassa myös täsmennetään, että näiden jäsenvaltioiden on tehtävä lisätarkastuksia aluksille, joita koskevat direktiivin liitteessä I olevan II osan 2A kohdassa luetellut ensisijaiset tekijät, ja että ne voivat tarkastaa alukset, joita koskevat direktiivin liitteessä I olevan II osan 2B kohdassa luetellut ennalta arvaamattomat tekijät.



- 113 Käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyyntöjen perusteluista, jotka tiivistettiin edellä tämän tuomion 48, 56 ja 57 kohdassa, ilmenee, että todettuaan, että pääasioissa kyseessä olevat alukset olivat ”osallistuneet siirtolaisten auttamiseen merellä, vaikka niitä ei ollut sertifioitu tähän tehtävään”, toimivaltaiset viranomaiset katsoivat lopulta, että aluksissa oli tiettyjä puutteita, joista osaa oli ”erikseen tai yhdessä pidettävä selvästi vaarallisina turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle”. Perusteluista myös ilmenee, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan kaikki nämä puutteet liittyivät todistuskirjojen mukaisen sallitun henkilömäärän ja pääasioiden taustalla olevissa pelastusoperaatioissa tosiasiallisesti kuljetetun ihmismäärän väliseen ilmeiseen epäsuhtaan.
- 114 Koska ennakkoratkaisupyyntöissä ei ole minkäänlaista mainintaa, jonka perusteella tämä tilanne voitaisiin liittää johonkin direktiivin 2009/16 liitteessä I olevan II osan 2A kohdassa tarkoitetuista ensisijaisista tekijöistä, kuten siihen, että alus on poistettu toistaiseksi tai pysyvästi luokastaan turvallisuussyistä, että toinen jäsenvaltio on tehnyt aluksesta ilmoituksen tai että alusta on syytetty vahingollisten aineiden tai jätevesien veteen päästämistä koskevien määräysten epäillystä laiminlyönnistä, kyseinen tilanne voidaan liittää yksinomaan mainitussa liitteessä olevan II osan 2B kohdassa tarkoitettuun ennalta arvaamattomaan tekijään. Ennakkoratkaisupyyntöistä ei myöskään ilmene, että Italian viranomaiset määräsivät pääasioissa kyseessä olevat toimenpiteet siksi, että aluksesta olisi tehty sen turvallista toimintaa, meriympäristöä tai aluksen asumis- tai työskentelyolosuhteita koskeva ilmoitus tai valitus, tai siksi, että Sea Watch -alukset olisi edellisen kerran pysäytetty yli kolme kuukautta aiemmin, koska aluksista olisi saatu luotettavasta lähteestä tieto, jonka mukaan niiden riskitekijät poikkesivat ilmoitetuista ja riskitaso oli sen vuoksi korkeampi. Näiden seikkojen perusteella käsiteltävässä asiassa kyseessä oleva tilanne voidaan tutkia vain sellaisen ennalta arvaamattoman tekijän kannalta, joka liittyy siihen, että näitä aluksia on mahdollisesti käytetty 2B kohdan yhdeksännessä luetelmakohdassa tarkoitettulla ”tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle” ja johon myös kansallinen tuomioistuin viittaa ennakkoratkaisupyyntöissään.
- 115 Sen määrittämiseksi, voiko tilanne olla tällainen, on unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti kyseistä säännöstä tulkittaessa otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa tämä säännös on (tuomio 7.6.2005, VEMW ym., C-17/03, EU:C:2005:362, 41 kohta ja tuomio 21.1.2021, Saksa v. Esso Raffinage, C-471/18 P, EU:C:2021:48, 81 kohta).
- 116 Tältä osin on huomautettava ensinnäkin, että direktiivin 2009/16 liitteessä I olevan II osan 2B kohdan yhdeksännessä luetelmakohdasta ilmenee, että kyseisessä säännöksestä tarkoitetusta ennalta arvaamattomasta tekijästä voi yksittäistapauksessa olla kyse vain, jos osoitetaan, että alusta on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle.
- 117 Kun kuitenkin otetaan huomioon kyseisen säännöksen oikeudellinen asiayhteys, rahtialusten käyttämistä vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten järjestelmälliseen etsintä- ja pelastustoimintaan merellä ei pelkästään siitä syystä, että ihmismäärä, joka aluksilla kuljetetaan tämän toiminnan seurauksena, on suhteeton siihen henkilömäärään nähden, joka aluksella luokituksensa mukaan voidaan kuljettaa ja jonka kuljettamiseen se on todistuskirjojensa mukaan varustettu, eikä erillään muista seikoista voida pitää kyseisessä luetelmakohdassa tarkoitettuna ennalta arvaamattomana tekijänä, joka oikeuttaa satamavaltion tekemään lisätarkastuksen.

- 118 Tällainen tulkinta olisi nimittäin ristiriidassa merioikeusyleissopimusten määräysten kanssa, koska se olisi omiaan rajoittamaan kyseisen yleissopimuksen 98 artiklassa tarkoitettun avunantoa merellä koskevan velvollisuuden tehokasta täytäntöönpanoa. Se ei myöskään olisi yhteensopiva ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen IV artiklan b kohdan kanssa.
- 119 Sitä vastoin direktiivin 2009/16 11 artiklan b alakohta, luettuna yhdessä sen liitteessä I olevan II osan 2B kohdan yhdeksännen luettelukohtan kanssa, ei ole yleisen sanamuotonsa vuoksi esteenä sille, että asian erityisolosuhteiden mukaan voidaan katsoa, että aluksia, jotka harjoittavat järjestelmällistä etsintä- ja pelastustoimintaa merellä ja jotka ovat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa tai tähän kuuluvilla vesillä, on sen jälkeen, kun kyseinen alus on tullut sen vesille ja kun toimenpiteet niiden henkilöiden, joille aluksen päällikkö on päättänyt antaa apua vaara- tai hätätilanteessa, siirtämiseksi toiseen alukseen tai maihin on saatettu kokonaisuudessaan päätökseen, ”käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle”, kuten julkisasiamies totesi ratkaisuehdotuksensa 43 ja 46 kohdassa. Tältä osin on huomautettava, että kun kyseisen direktiivin 11 ja 13 artiklassa ja sen liitteessä I olevassa II osassa täsmennetään, että päätöksen lisätarkastuksista ”tekee toimivaltainen viranomaisen ammatillisen harkintansa mukaan”, siinä annetaan kyseisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle laaja harkintavalta sen määrittämiseen, voivatko nämä olosuhteet muodostaa ennalta arvaamattoman tekijän, joka oikeuttaa lisätarkastuksen.
- 120 Tämä päätös on kuitenkin perusteltava, ja sen on oltava sekä oikeudellisten seikkojen että tosiseikkojen kannalta oikeutettu asiasisällöltään. Jotta päätös olisi tällä tavoin oikeutettu, sen on perustuttava painaviin viitteisiin siitä, että terveydelle, turvallisuudelle, aluksen työskentelyolosuhteille tai ympäristölle aiheutuu vaaraa, kun otetaan huomioon olosuhteet, joissa kyseistä toimintaa harjoitetaan. Käsiteltävässä asiassa on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen asia tarkastaa, onko näitä vaatimuksia noudatettu. Seikkoja, jotka kyseisessä tarkastuksessa voidaan ottaa huomioon, ovat ensinnäkin se toiminta, johon kyseistä alusta käytännössä käytetään, toiseksi mahdollinen ero tämän ja sen toiminnan välillä, johon alus on sertifioitu ja varustettu, kolmanneksi se, miten usein tätä toimintaa harjoitetaan, ja neljänneksi kyseisen aluksen varusteet suhteessa paitsi aluksen sallittuun henkilömäärään myös aluksella tosiasiallisesti olevaan henkilömäärään nähden.
- 121 Viimeksi mainitusta seikasta on huomautettava, että se, että kyseisellä aluksella olevien turvallisuus- ja pelastusvälineiden ilmeisellä riittämättömyydellä verrattuna niiden henkilöiden lukumäärään, jotka alukselle pelastetaan sen harjoittaman järjestelmällisen etsintä- ja pelastustoiminnan yhteydessä, voi jo yksinään olla ratkaiseva merkitys arvioitaessa sitä, onko alusta käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle. Sitä vastoin se, minkälainen painoarvo on annettava sekä erikseen että yhdessä senkaltaisille seikoille kuin jätevesien käsittelyjärjestelmien riittämättömyys, lisäkäymälät ja -suihkut, joiden jätevedet päästetään suoraan mereen, tai pelastustoimenpiteiden jättäminen kirjaamatta aluksen miehistön työaikaan, vaihtelee tapauksen mukaan. Painoarvo voi nimittäin olla erilainen sen mukaan, miten usein alus tosiasiallisesti harjoittaa kyseistä toimintaa ja miten merkittävästi etsintä- ja pelastusoperaatioissa tosiasiallisesti kuljetettujen henkilöiden määrä eroaa aluksen lippuvaltion antamien todistuskirjojen mukaan sallitusta henkilömäärästä.
- 122 Toiseksi se oikeudellinen asiayhteys, johon direktiivin 2009/16 11 artiklan b alakohta ja sen liitteessä I olevan II osan 2B kohta kuuluvat, osoittaa, että se, että satamavaltio kyseisessä tilanteessa valvoo tällaista toimintaa ja tarkastaa aluksen, on omiaan edistämään asiaa koskevien kansainvälisen oikeuden määräysten noudattamista.

- 123 Yhtäältä ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan yleissopimukseen liitetyn pöytäkirjan liitteessä olevan I luvun B osassa olevan 11 säännön a kohdasta nimittäin ilmenee, että sen jälkeen, kun alus on katsastettu, luokiteltu ja sertifioitu lippuvaltion valvonnassa, sen kuntoa on ylläpidettävä siten, että voidaan varmistaa, että alus on kaikilta osin ”merikelpoinen aiheuttamatta vaaraa alukselle tai sillä oleville henkilöille”. Lisäksi saman luvun 19 säännön a ja b kohdasta ilmenee, että merikelpoisuus kuuluu niihin seikkoihin, jotka satamavaltiolla on valtuudet tarkastaa silloin, kun alus on jossain sen satamassa, jos on ilmeisiä syitä olettaa, että sitä ei ole varmistettu. Mainitun yleissopimuksen I artiklan b kohdassa sopimuspuolet veloitetaan yleisesti ryhtymään kaikkiin toimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että ”ihmishengen turvallisuutta silmälläpitäen alus on sopiva siihen käyttöön, johon se on tarkoitettu”.
- 124 Toisaalta, vaikka, kuten edellä tämän tuomion 107 kohdassa muistutettiin, ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen IV artiklan b kohdasta ilmenee, että henkilöitä, jotka ovat aluksella ylivoimaisen esteen (force majeure) tai sen vuoksi, että päällikkö on velvollinen kuljettamaan haaksirikkoisia tai muita henkilöitä, ei voida sellaisenaan ottaa lukuun selvittäessä kysymystä siitä, onko alus noudattanut tämän yleissopimuksen jotakin määräystä, on kuitenkin niin, että merioikeusyleissopimuksen 98 artiklan 1 kappaleen mukaan kyseinen velvollisuus on, kuten edellä tämän tuomion 105 kohdassa korostettiin, pantava täytäntöön ”siinä määrin kuin se on mahdollista vaarantamatta vakavasti alusta, sen miehistöä tai matkustajia”.
- 125 Kolmanneksi ja viimeiseksi edellä tämän tuomion 119–124 kohdassa tehty tulkinta on yhdenmukainen edellä tämän tuomion 78, 88 ja 89 kohdassa esitetyn direktiivin 2009/16 tavoitteen kanssa, koska nimenomaan kyseinen tavoite sai unionin lainsäätäjän antamaan satamavaltioina toimivien jäsenvaltioiden tehtäväksi toteuttaa ”lisätoimenpiteitä” havaitessaan ”alikulkoisia aluksia” ja siten täydentämään lippuvaltioille tällä alalla annettua ensisijaista vastuuta, kuten direktiivin johdanto-osan kuudennesta perustelukappaleesta ilmenee.
- 126 Edellä esitetyn perusteella toiseen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että direktiivin 2009/16 11 artiklan b alakohtaa, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä I olevan II osan kanssa, on tulkittava siten, että satamavaltio voi tehdä lisätarkastuksen alukselle, joka harjoittaa järjestelmällisesti etsintä- ja pelastustoimintaa merellä ja joka on jossain sen satamassa tai sen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, sen jälkeen, kun kyseinen alus on tullut sen vesille ja kun toimenpiteet niiden henkilöiden, joille aluksen päällikkö on päättänyt antaa apua, siirtämiseksi toiseen alukseen tai maihin on saatettu kokonaisuudessaan päätökseen, jos kyseinen valtio on todennut yksityiskohtaisten oikeudellisten ja tosiseikkojen perusteella, että on olemassa painavia viitteitä siitä, että alus aiheuttaa vaaraa terveydelle, turvallisuudelle, aluksen työskentelyolosuhteille tai ympäristölle, kun otetaan huomioon sen käytölle asetetut edellytykset.

### *Kolmas ja neljäs ennakkoratkaisukysymys*

- 127 Kolmannella ja neljännellä ennakkoratkaisukysymyksellään kansallinen tuomioistuin haluaa lähinnä selvittää, onko direktiivin 2009/16 13 artiklaa tulkittava siten, että kyseisen artiklan nojalla järjestettyjen yksityiskohtaisten tarkastusten yhteydessä satamavaltiolla on valtuudet yhtäältä ottaa huomioon se, että aluksia, jotka lippuvaltio on luokitellut ja sertifioinut rahtialuksiksi, käytetään käytännössä vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten järjestelmälliseen etsintä- ja pelastustyöhön merellä, ja toisaalta vaatia todisteita siitä, että näillä aluksilla on muita todistuskirjoja kuin ne, jotka lippuvaltio on niille antanut, tai että ne täyttävät toiseen luokitukseen sovellettavat vaatimukset.

- 128 Tältä osin direktiivin 2009/16 13 artiklassa veloitetaan jäsenvaltiot varmistamaan, että kyseisen direktiivin 12 artiklan mukaisesti tarkastettaviksi valituille aluksille tehdään perustarkastus tai yksityiskohtainen tarkastus. Tässä yhteydessä 13 artiklan 1 alakohdassa täsmennetään, että perustarkastuksessa on tarkastettava ainakin unionin lainsäädännössä ja turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvissä yleissopimuksissa aluksissa pidettäväksi edellytetyt todistuskirjat sekä varmistettava aluksen yleisestä kunnosta. Kyseisen artiklan 3 alakohdassa myös säädetään, että yksityiskohtainen tarkastus, johon kuuluu sen lähempi tarkastaminen, vastaako alus sen käytölle asetettuja vaatimuksia, on suoritettava, jos perustarkastuksen jälkeen ”on ilmennyt ilmeisiä syitä olettaa, että aluksen tai sen varusteiden kunto tai miehistö eivät olennaisesti täytä yleissopimuksen asiaan liittyviä vaatimuksia”. Lopuksi kyseisessä artiklassa viitataan mainitun direktiivin liitteeseen V, jossa on esimerkkejä tällaisista ilmeisistä syistä.
- 129 Liitteessä V olevassa luettelossa, jossa annetaan esimerkkejä yksityiskohtaisen tarkastuksen ilmeisistä syistä, mainitaan yhdeksi tällaiseksi syyksi se, että ”kyseessä on alus, jota tarkoitetaan [direktiivin 2009/16] liitteessä I olevan II osan 2A ja 2B kohdassa” eli alus, jota koskee 2A ja 2B kohdassa tarkoitettu ensisijainen tai ennalta arvaamaton tekijä.
- 130 Nämä säännökset huomioon ottaen on ensinnäkin todettava, että direktiivin 2009/16 13 artiklan 3 alakohdassa tarkoitettua toimivallassa järjestää yksityiskohtainen tarkastus konkretisoituu satamavaltioina toimivien jäsenvaltioiden velvollisuus tai mahdollisuus tehdä kyseisen direktiivin 11 ja 12 artiklan nojalla lisätarkastus niiden lainkäyttövaltaan kuuluville aluksille edellä tämän tuomion 112 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa. Kuten muut lisätarkastukset, tällainen yksityiskohtainen tarkastus voidaan silloin, kun kyseessä on humanitaarista apua antava yksityinen alus, joka harjoittaa järjestelmällistä etsintä- ja pelastustoimintaa, järjestää vasta sen jälkeen, kun kyseisen aluksen päällikön määräämät toimenpiteet on saatu päätökseen, kuten edellä tämän tuomion 119 kohdasta ilmenee.
- 131 Toiseksi direktiivin 2009/16 13 artiklasta ilmenee selvästi, että yksityiskohtaista tarkastusta koskevan toimivaltuuden täytäntöönpano edellyttää yhtäältä, että satamavaltio on tehnyt perustarkastuksen kyseisen artiklan 1 alakohdan mukaisesti, ja toisaalta, että se on kyseisen tarkastuksen jälkeen todennut, että on ”ilmeisiä syitä olettaa, että aluksen tai sen varusteiden kunto tai miehistö eivät olennaisesti täytä yleissopimuksen asiaan liittyviä vaatimuksia”. Kuten edellä tämän tuomion 114 kohdasta ilmenee, tällaisiin syihin kuuluu se, että alusta on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle.
- 132 Tästä seuraa, että aluksen yksityiskohtaisella tarkastuksella pyritään väistämättä siihen, että satamavaltio voi tehdä kyseiselle alukselle tutkimuksen, joka on sekä laajempi että perusteellisempi kuin se, joka tehtiin perustarkastuksessa. Yksityiskohtainen tarkastus voi siten koskea, kuten ilmenee direktiivin 2009/16 13 artiklan 3 alakohdasta, luettuna yhdessä sen yksityiskohtaisen tarkastuksen määritelmää koskevan 2 artiklan 12 alakohdan kanssa, kaikkia ”aluksen rakenteeseen, varusteisiin, miehitykseen, asumis- ja työskentelyolosuhteisiin sekä siihen, noudatetaanko aluksella vaadittavia toimintatapoja” liittyviä seikkoja.
- 133 Tästä seuraa, että jos yksityiskohtainen tarkastus järjestetään, koska on ilmennyt ilmeisiä syitä olettaa, että alusta on ”käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle”, satamavaltio voi ottaa huomioon kaikki nämä seikat sen arvioimiseksi, onko tällainen vaara olemassa, kun otetaan huomioon asiaa koskevien kansainvälisten yleissopimusten määräykset.

- 134 Kuten edellä tämän tuomion 120 ja 121 kohdassa todettiin, kyseisiin huomioon otettaviin seikkoihin kuuluvat se toiminta, johon kyseistä alusta käytännössä käytetään, mahdollinen ero tämän ja sen toiminnan välillä, johon alus on sertifioitu ja varustettu, se, miten usein tätä toimintaa harjoitetaan, ja edellisten vaikutukset aluksen käytölle asetettuihin edellytyksiin, kun otetaan huomioon erityisesti aluksella olevat varusteet.
- 135 Näin ollen huomioon voidaan ottaa erityisesti se, että kyseisiä aluksia on käytännössä käytetty vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten järjestelmälliseen etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, vaikka lippuvaltio on luokitellut ja sertifioinut ne rahtialuksiksi. Satamavaltion velvollisuutena on kuitenkin esittää yksityiskohtaisia oikeudellisia ja tosiseikkoja, joilla voidaan osoittaa ne syyt, joiden vuoksi tämä seikka yksinään tai yhdessä muiden seikkojen kanssa aiheuttaa vaaraa terveydelle, turvallisuudelle, aluksen työskentelyolosuhteille tai ympäristölle.
- 136 Kolmanneksi ja viimeiseksi edellä tämän tuomion 123–125 kohdassa mainitut kontekstuaaliset ja teleologiset seikat osoittavat, että tällainen tulkinta on niiden kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukainen, joiden yhteyteen direktiivi 2009/16 kuuluu ja joiden tehokkuutta sillä on tarkoitus lisätä.
- 137 Sitä, että tällaisen satamavaltion harjoittaman valvonnan edellytykseksi asetetaan se, että on ilmennyt ilmeisiä syitä olettaa, että alus tai sen varusteet eivät täytä sääntöä, jonka mukaan aluksen kuntoa on ylläpidettävä siten, että voidaan varmistaa, että se on kaikilta osin merikelpoinen aiheuttamatta vaaraa alukselle tai sillä oleville henkilöille, voidaan nimittäin pitää satama- ja lippuvaltion välistä toimivallan jakoa koskevien kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukaisena.
- 138 Sitä vastoin valvonta, jossa jätettäisiin huomiotta tämä toimivallan jako, kuten se, että satamavaltio edellyttäisi, että aluksilla, joille tehdään yksityiskohtainen tarkastus, on oltava muita todistuskirjoja kuin ne, jotka lippuvaltio on niille antanut, tai että niiden on täytettävä kaikki toiseen luokkaan kuuluviin aluksiin sovellettavat määräykset, olisi sekä direktiivin 2009/16 että asiaa koskevien kansainvälisen oikeuden sääntöjen vastaista, kuten edellä tämän tuomion 98–100 kohdasta ilmenee. Tällaisella tarkastuksella nimittäin kyseenalaistettaisiin tapa, jolla lippuvaltio on käyttänyt toimivaltaansa antaa aluksille kansallisuutensa ja luokitella ja sertifioida alukset.
- 139 Edellä esitetyn perusteella kolmanteen ja neljanteen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että direktiivin 2009/16 13 artiklaa on tulkittava siten, että kyseisen artiklan nojalla järjestetyssä yksityiskohtaisessa tarkastuksessa satamavaltiolla on valtuudet ottaa huomioon, että alusta, joka on lippuvaltiossa luokiteltu ja sertifioitu rahtialukseksi, käytännössä käytetään järjestelmällisesti vaara- tai hätätilanteessa olevien henkilöiden etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, pyrkiessään tarkastuksensa yhteydessä arvioimaan yksityiskohtaisten oikeudellisten ja tosiseikkojen perusteella, aiheuttaako alus vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle, kun otetaan huomioon sen käytölle asetetut edellytykset. Satamavaltiolla ei sitä vastoin ole valtuuksia vaatia näyttöä siitä, että kyseisellä aluksella on hallussaan muita todistuskirjoja kuin ne, jotka lippuvaltio on sille myöntänyt, tai että se täyttää toiseen luokitukseen sovellettavat määräykset kokonaisuudessaan.

### *Viides ennakkoratkaisukysymys*

- 140 Viidennellä ennakkoratkaisukysymyksellään kansallinen tuomioistuin haluaa lähinnä selvittää, onko direktiivin 2009/16 19 artiklaa tulkittava siten, että siinä tapauksessa, että osoitetaan, että aluksia, joita käytännössä käytetään vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten järjestelmälliseen etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, vaikka lippuvaltiona toimiva jäsenvaltio on luokitellut ja sertifioinut ne rahtialuksiksi, on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle, satamavaltiona toimiva jäsenvaltio voi pysäyttämisen välttämiseksi tai pysäyttämismääräyksen peruuttamiseksi edellyttää, että näillä aluksilla on kyseiseen toimintaan soveltuvat todistuskirjat ja että ne täyttävät vastaavat määräykset, tai muussa tapauksessa edellyttää, että ne toteuttavat tiettyjä turvallisuuteen, ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen ja aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteisiin liittyviä korjaavia toimenpiteitä.
- 141 Tästä on ensinnäkin todettava, että direktiivin 2009/16 19 artiklan 1 kohdassa säädetään, että satamavaltion toimivaltaisen viranomaisen on varmistuttava siitä, että tarkastuksessa varmistuneet tai ilmenneet puutteet on korjattu tai korjataan kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti.
- 142 Kyseisen artiklan 2 kohdassa myös säädetään, että kun on kyse puutteista, jotka muodostavat selvän vaaran turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle, kyseisen viranomaisen on varmistettava, että alus pysäytetään tai toiminto, jonka aikana puute on havaittu, keskeytetään, minkä jälkeen kyseisessä säännöksessä täsmennetään, että pysäyttämismääräystä tai toiminnon keskeyttämistä ei saa peruuttaa ennen kuin vaara on poistettu tai ennen kuin kyseinen viranomainen toteaa, että alus voi, tarpeelliseksi katsotuin ehdoin, lähteä merelle tai käynnistää toiminnon uudelleen vaarantamatta matkustajien tai miehistön turvallisuutta ja terveyttä tai aiheuttamatta vaaraa muille aluksille taikka aiheuttamatta meriympäristölle kohtuutonta haittaa.
- 143 Lopuksi kyseisen artiklan 3 kohdassa säädetään, että käyttäessään ammatillista harkintaansa sen ratkaisemiseksi, onko alus pysäytettävä, satamavaltion toimivaltaisen viranomaisen on sovellettava liitteessä X vahvistettuja perusteita. Kyseisen liitteen 2 kohdassa täsmennetään, että tarkastuksen yhteydessä on arvioitava muun muassa, onko mahdollista ”nopeasti ja turvallisesti evakuoida alus ja tarvittaessa ryhtyä pelastustoimiin tulevan matkan aikana”, ”ehkäistä meriympäristön pilaantumista koko tulevan matkan ajan” ja ”ylläpitää turvallisia ja terveellisiä olosuhteita aluksella koko tulevan matkan ajan”. Lisäksi kyseisessä liitteessä olevassa ei-tyhjentyvässä luettelossa, jossa on esimerkkejä puutteista, jotka voivat sellaisinaan oikeuttaa aluksen pysäyttämisen, mainitaan muun muassa ”henkilökohtaisten hengenpelastuslaitteiden, pelastusveneiden ja -lauttojen sekä laukaisulaitteistojen puuttuminen, liian vähäinen kapasiteetti tai vakava vaurioituneisuus” sekä niiden vaatimusten vakava tai toistuva rikkominen, jotka liittyvät merenkulkijoiden asumis- ja työskentelyolosuhteisiin aluksella.
- 144 Näiden eri määräysten sanamuodosta ja systematiikasta ilmenee selvästi, että vaikka satamavaltio on velvollinen varmistamaan, että kaikki direktiivin 2009/16 11–13 artiklan nojalla tehdyssä tarkastuksessa varmistuneet tai ilmenneet puutteet ja erityisesti ne, jotka liittyvät aluksella oleviin turvavarusteisiin, on korjattu tai korjataan niiden kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti, joiden tehokkuutta kyseisellä direktiivillä pyritään vahvistamaan, se voi kuitenkin pysäyttää aluksen vain, jos tällaiset puutteet muodostavat selvän vaaran turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle.

- 145 Tästä seuraa myös, että tällaista pysäyttämismääräystä ei saa peruuttaa, ennen kuin vaara on poistettu tai ennen kuin satamavaltion toimivaltainen viranomainen toteaa, että alus voi, tarpeelliseksi katsotuin ehdoin, lähteä merelle tai käynnistää toiminnon uudelleen vaarantamatta matkustajien tai miehistön turvallisuutta ja terveyttä tai aiheuttamatta vaaraa muille aluksille taikka aiheuttamatta meriympäristölle kohtuutonta haittaa.
- 146 Tämä tulkinta johtuu myös pysäyttämisen käsitteestä, sellaisena kuin se määritellään direktiivin 2009/16 2 artiklan 15 alakohdassa, jossa täsmennetään, että kyseisellä käsitteellä tarkoitetaan aluksen matkaanlähdön virallista epäämistä sellaisten havaittujen puutteiden takia, jotka yksin tai yhdessä tekevät aluksesta merikelvottoman, ja kyseisen direktiivin johdanto-osan 23 perustelukappaleesta, jonka mukaan ”alukset, joissa on tehtävä korjaavia toimenpiteitä, olisi pysäytettävä, jos todetut puutteet muodostavat selvän vaaran turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle, ja niiden matkaanlähtö olisi sallittava vasta, kun puutteet on korjattu”.
- 147 Tästä seuraa, että pysäyttämismääräystä ei voida antaa pelkästään siitä syystä, että satamavaltio on direktiivin 2009/16 11–13 artiklan nojalla tehdyssä tarkastuksessa voinut täsmällisesti osoittaa, että alusta on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle. Kyseisen valtion on nimittäin myös kussakin yksittäistapauksessa osoitettava yhtäältä, että kyseinen vaara tai riski on ilmeinen, ja toisaalta, että puutteet, joista kyseinen vaara tai riski aiheutuu, tekevät yksinään tai yhdessä kyseisestä aluksesta merikelvottoman.
- 148 Viimeksi mainittua vaatimusta itseään on tulkittava sen edellä tämän tuomion 123, 124 ja 137 kohdassa mainitun säännön valossa, jonka mukaan meriturvallisuuden kannalta aluksen on oltava sopiva siihen käyttöön, johon se on tarkoitettu, ja oltava kaikilta osin merikelpoinen aiheuttamatta vaaraa alukselle itselleen tai sillä oleville henkilöille. Kyseinen sääntö on ymmärrettävä siten, että siinä ei viitata aluksen absoluuttiseen merikelvottomuuteen, vaan siinä viitataan laajemmin siihen, että alusta on, erityisesti kun otetaan huomioon sen ilmoitettu ja tosiasiallinen toiminta, mahdotonta kuljettaa edellytyksillä, joilla varmistetaan ihmisten, omaisuuden ja ympäristön turvallisuus merellä. Tämä tilanne muuten vastaa tilannetta, jossa satamavaltio, jossa alus on, valtuutetaan ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan yleissopimukseen liitetyn pöytäkirjan liitteessä olevan I luvun B osan 19 säännön c kohdassa ryhtymään toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, ettei alus lähde merelle. Direktiivissä 2009/16 on siis olennaisin osin toistettu kyseinen sääntö.
- 149 Käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen asia on tarkistaa, noudattivatko satamavaltion toimivaltaiset viranomaiset kahdessa edellisessä kohdassa mainittuja vaatimuksia, kun ne määräisivät pääasioissa kyseessä olevien alusten pysäyttämistä.
- 150 Toiseksi, siltä osin kuin on kyse korjaavista toimenpiteistä, joita nämä viranomaiset voivat määrätä siinä tapauksessa, että ne ovat osoittaneet sellaisten puutteiden olemassaolon, jotka aiheuttavat ilmeisen vaaran tai riskin turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle ja jotka yksinään tai yhdessä tekevät aluksesta merikelvottoman, on ensinnäkin muistutettava, että kansainvälisen oikeuden säännöt, joiden yhteyteen direktiivi 2009/16 kuuluu ja joiden tehokkuus sillä pyritään varmistamaan, ovat esteenä sille, että kyseistä direktiiviä tulkitaan siten, että jäsenvaltio, joka toimii satamavaltiona direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti, voi vaatia, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvilla aluksilla on muita todistuskirjoja kuin ne, jotka lippuvaltio on sille antanut, tai että ne noudattavat kaikkia toiseen luokkaan kuuluviin aluksiin sovellettavia vaatimuksia, kuten edellä tämän tuomion 138 kohdassa todettiin.

- 151 Tästä seuraa, että satamavaltio ei voi asettaa kyseisten alusten pysäyttämisen tai pysäyttämismääräyksen peruuttamisen edellytykseksi sitä, että nämä vaatimukset täyttyvät.
- 152 Tämän täsmennyksen jälkeen on kuitenkin todettava, että direktiivin 2009/16 19 artiklan 2 kohdassa, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin johdanto-osan 23 perustelukappaleen kanssa, sallitaan satamavaltion määrätä tarpeellisiksi katsomansa korjaavat toimenpiteet, joiden noudattaminen on edellytyksenä sille, että pysäytetty alus voi lähteä merelle tai käynnistää toimintonsa uudelleen. Kyseisestä säännöksestä ilmenee myös, että korjaavilla toimenpiteillä on pyrittävä varmistamaan, että alus voi poistua satamasta tai käynnistää toimintonsa uudelleen vaarantamatta matkustajien tai miehistön turvallisuutta ja terveyttä tai aiheuttamatta vaaraa muille aluksille taikka aiheuttamatta meriympäristölle kohtuutonta haittaa.
- 153 Korjaavat toimenpiteet, joita kussakin yksittäistapauksessa voidaan määrätä, riippuvat väistämättä niistä tosiseikoista ja oikeudellisista syistä, jotka ovat oikeuttaneet tekemään lisätarkastuksia ja yksityiskohtaisia tarkastuksia, ja siitä, onko alus pysäytetty. Toimenpiteiden on kuitenkin joka tapauksessa oltava paitsi asianmukaisia ja tarpeellisia sellaisten aluksen pysäyttämisen oikeuttaneiden puutteiden, jotka muodostavat selvän vaaran turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle ja tekevät aluksesta merikelvottoman, korjaamiseksi myös oltava tähän tarkoitukseen nähden oikeasuhteisia, mikä toimivaltaisen viranomaisen on selvitettävä toimivaltaisen kansallisen tuomioistuimen valvonnassa ottaen huomioon muun muassa edellä tämän tuomion 121 kohdassa mainitut seikat.
- 154 Sekä direktiivin 2009/16 19 artiklan 6 kohdasta ja 21 artiklan 1, 3 ja 5 kohdasta että niistä kansainvälisen oikeuden säännöistä, joiden valossa kyseisiä säännöksiä on tulkittava, ilmenee, että ennen kuin satamavaltio päättää korjaavista toimenpiteistä, jotka se aikoo määrätä, sen on ilmoitettava kirjallisesti lippuvaltiolle niistä olosuhteista ja syistä, joiden vuoksi kyseisen valtion lipun alla purjehtivalle alukselle on tehty tarkastus ja se on pysäytetty, ja toimitettava tälle tarkastuskertomus. Tämä vaatimus koskee kaikkia lippuvaltioita eli sitä sovelletaan riippumatta siitä, onko kyseessä toinen jäsenvaltio vai kolmas valtio.
- 155 Merioikeusyleissopimuksen 94 artiklan 6 kohdasta nimittäin ilmenee selvästi, että valtio, jolla on perusteltua syytä uskoa, että johonkin alukseen nähden ei ole käytetty asianmukaista lainkäyttövaltaa tai valvontaa, voi ilmoittaa asiasta lippuvaltiolle ja että lippuvaltion asiana on ilmoituksen saatuaan tutkia asia ja ryhtyä tarvittaessa tilanteen vaatimiin toimiin sen korjaamiseksi käytettävissään olevan toimivallan ja valtuuksien puitteissa. Kyseinen määräys merkitsee, että lippuvaltio on velvollinen kohdistamaan lippunsa alla purjehtiviin aluksiin kaikki tarvittavat toimenpiteet ilmoituksen tehneen rantavaltion intressien suojaamiseksi (ks. vastaavasti tuomio 3.6.2008, Intertanko ym., C-308/06, EU:C:2008:312, 62 kohta ja tuomio 26.11.2014, parlamentti ja komissio v. neuvosto, C-103/12 ja C-165/12, EU:C:2014:2400, 63 kohta).
- 156 Jäsenvaltioiden välisissä suhteissa on otettava huomioon SEU 4 artiklan 3 kohdassa vahvistettu vilpittömän yhteistyön periaate, joka velvoittaa jäsenvaltiot yleisesti ja etenkin direktiivissä 2009/16 tarkoitetuissa tilanteissa kunnioittamaan ja avustamaan toisiaan perussopimuksista johtuvia tehtäviä täyttäessään, toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet, joilla voidaan varmistaa erityisesti unionin johdetun oikeuden säännöksistä johtuvien velvoitteiden täyttäminen, ja pidättäytymään kaikista toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa unionin tavoitteiden toteutumisen.



- 157 Tämän periaatteen huomioon ottaen jäsenvaltioiden on kuultava toisiaan ja tehtävä keskenään vilpittöntä yhteistyötä käyttäessään valvontavaltuuksiaan, jotta varmistetaan, että toimivaltainen valtio noudattaa direktiivissä 2009/16 asetettuja velvoitteita ja varmistaa niiden tehokkaan vaikutuksen. Näin ollen on katsottava, että siinä tapauksessa, että tarkastetun ja pysäytetyn aluksen lippuvaltio on muu jäsenvaltio kuin satamavaltio, satamavaltion, joka direktiivillä 2009/16 käyttöön otetussa järjestelmässä on yksin toimivaltainen määräämään korjaavia toimenpiteitä edellä tämän tuomion 150–153 kohdassa mainituissa olosuhteissa, on näin tehdessään noudatettava lippuvaltion antamia luokituksia ja sertifiointeja. Lippuvaltion on puolestaan otettava huomioon syyt, joiden vuoksi satamavaltio on tarkastanut ja myöhemmin pysäyttänyt aluksen, ja autettava tätä valitsemaan, mitkä ovat asianmukaisimmat korjaavat toimenpiteet todettujen puutteiden ja niistä aiheutuvien ilmeisten tai vaarojen tai riskien poistamiseksi. Näiden kahden jäsenvaltion on kummankin pyrittävä myös sovittamaan yhteen kantansa siitä, mitkä toimenpiteet kukin niistä toteuttaa toimivaltuuksiensa puitteissa, sekä näiden toimenpiteiden täytäntöönpanosta.
- 158 Näillä eri vaatimuksilla on sitäkin suurempi merkitys, kun tällä hetkellä voimassa olevassa unionin oikeudessa ei ole säännöksiä, joilla säänneltäisiin nimenomaisesti pääasioissa kyseessä olevan kaltaista vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten järjestelmällistä etsintä- ja pelastustoimintaa merellä.
- 159 Edellä esitetyn perusteella viidenteen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että direktiivin 2009/16 19 artiklaa on tulkittava siten, että jos todetaan, että alusta, jota käytännössä käytetään järjestelmällisesti vaara- tai hätätilanteessa olevien henkilöiden etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, vaikka lippuvaltiona oleva jäsenvaltio on luokitellut ja sertifiointunut sen rahtialukseksi, on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle, satamavaltiona oleva jäsenvaltio ei voi asettaa tämän aluksen pysäyttämättä jättämisen tai pysäyttämispäätöksen kumoamisen edellytykseksi sitä, että sillä on kyseiseen toimintaan tarkoitetut todistuskirjat ja että se täyttää kaikki vastaavat määräykset. Sitä vastoin kyseinen jäsenvaltio voi velvoittaa toteuttamaan turvallisuutta, ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä ja aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevia korjaavia toimenpiteitä, jos nämä korjaavat toimenpiteet ovat perusteltuja sen vuoksi, että aluksessa on puutteita, jotka aiheuttavat ilmeistä vaaraa turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle ja joiden vuoksi alusta on mahdotonta kuljettaa meriturvallisuuden vaatimusten mukaisesti. Näiden korjaavien toimenpiteiden on oltava tarkoitukseensa soveltuvia, tarpeellisia ja oikeasuhteisia. Lisäksi satamavaltion on niitä määrätessään ja toteuttaessaan tehtävä lippuvaltion kanssa vilpittöntä yhteistyötä, jossa molemmat valtiot kunnioittavat toistensa toimivaltuuksia.

## Oikeudenkäyntikulut

- 160 Pääasioiden asianosaisten osalta asioiden käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (suuri jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta 23.4.2009 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/16/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 15.11.2017 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2110, on tulkittava siten, että**
  - sitä sovelletaan aluksiin, jotka lippuvaltio on luokitellut ja sertifioinut rahtialuksiksi ja joita humanitaarinen järjestö käyttää käytännössä järjestelmällisesti ei-kaupalliseen toimintaan eli vaara- tai hätätilanteessa olevien ihmisten etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, ja että
  - kyseinen direktiivi on esteenä sille, että sen täytäntöön panemiseksi annetussa kansallisessa lainsäädännössä rajoitetaan sen soveltaminen aluksiin, joita käytetään kaupalliseen toimintaan.
- 2) **Direktiivin 2009/16, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2017/2110, 11 artiklan b alakohtaa, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin, sellaisena kuin se on muutettuna, liitteessä I olevan II osan kanssa, on tulkittava siten, että satamavaltio voi tehdä lisätarkastuksen alukselle, joka harjoittaa järjestelmällisesti etsintä- ja pelastustoimintaa ja joka on jossain sen satamassa tai sen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, sen jälkeen, kun kyseinen alus on tullut sen vesille ja kun toimenpiteet niiden henkilöiden, joille aluksen päällikkö on päättänyt antaa apua, siirtämiseksi toiseen alukseen tai maihin on saatettu kokonaisuudessaan päätökseen, jos kyseinen valtio on todennut yksityiskohtaisten oikeudellisten ja tosiseikkojen perusteella, että on olemassa painavia viitteitä siitä, että alus aiheuttaa vaaraa terveydelle, turvallisuudelle, aluksen työskentelyolosuhteille tai ympäristölle, kun otetaan huomioon sen käytölle asetetut edellytykset.**
- 3) **Direktiivin 2009/16, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2017/2110, 13 artiklaa on tulkittava siten, että kyseisen artiklan nojalla järjestetyssä yksityiskohtaisessa tarkastuksessa satamavaltiolla on valtuudet ottaa huomioon, että alusta, joka on lippuvaltiossa luokiteltu ja sertifioitu rahtialukseksi, käytännössä käytetään järjestelmällisesti vaara- tai hätätilanteessa olevien henkilöiden etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, pyrkien tarkastuksensa yhteydessä arvioimaan yksityiskohtaisten oikeudellisten ja tosiseikkojen perusteella, aiheuttaako alus vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle, kun otetaan huomioon sen käytölle asetetut edellytykset. Satamavaltiolla ei sitä vastoin ole valtuuksia vaatia näyttöä siitä, että kyseisellä aluksella on hallussaan muita todistuskirjoja kuin ne, jotka lippuvaltio on sille myöntänyt, tai että se täyttää toiseen luokitukseen sovellettavat määräykset kokonaisuudessaan.**
- 4) **Direktiivin 2009/16, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2017/2110, 19 artiklaa on tulkittava siten, että jos todetaan, että alusta, jota käytännössä käytetään järjestelmällisesti vaara- tai hätätilanteessa olevien henkilöiden etsintä- ja pelastustoimintaan merellä, vaikka lippuvaltiona oleva jäsenvaltio on luokitellut ja sertifioinut sen rahtialukseksi, on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle, satamavaltiona oleva jäsenvaltio ei voi asettaa tämän aluksen pysäyttämättä jättämisen tai pysäyttämispäätöksen kumoamisen edellytykseksi sitä, että sillä on kyseiseen toimintaan tarkoitettut todistuskirjat ja että se täyttää kaikki**

vastaavat määräykset. Sitä vastoin kyseinen jäsenvaltio voi velvoittaa toteuttamaan turvallisuutta, ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä ja aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevia korjaavia toimenpiteitä, jos nämä korjaavat toimenpiteet ovat perusteltuja sen vuoksi, että aluksessa on puutteita, jotka aiheuttavat ilmeistä vaaraa turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle ja joiden vuoksi alusta on mahdotonta kuljettaa meriturvallisuuden vaatimusten mukaisesti. Näiden korjaavien toimenpiteiden on oltava tarkoitukseensa soveltuvia, tarpeellisia ja oikeasuhteisia. Lisäksi satamavaltion on niitä määrätessään ja toteuttaessaan tehtävä lippuvaltion kanssa vilpitöntä yhteistyötä, jossa molemmat valtiot kunnioittavat toistensa toimivaltuuksia.

Allekirjoitukset