



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2022. augusztus 1.*

„Előzetes döntéshozatal – A tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló, humanitárius céllal működő nem kormányzati szervezet (NGO) által megvalósított tevékenység – Hajókra alkalmazandó szabályozási rendszer – 2009/16/EK irányelv – Az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezménye – »Életbiztonság a tengeren« tárgyú nemzetközi egyezmény – A lobogó szerinti állam, illetve a kikötő szerinti állam joghatósága és jogkörei – A hajók ellenőrzése és visszatartása”

A C-14/21. és C-15/21. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott két előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyeket a Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Szicília tartomány közigazgatási bírósága, Olaszország) a Bírósághoz 2021. január 8-án érkezett, 2020. december 23-i határozataival terjesztett elő

a **Sea Watch eV**

és

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

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

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

között folyamatban lévő eljárásokban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: K. Lenaerts elnök, L. Bay Larsen elnökhelyettes, A. Arabadjiev, A. Prechal, E. Regan, I. Jarukaitis, N. Jääskinen, I. Ziemele és J. Passer (előadó) tanácselnökök, F. Biltgen, P. G. Xuereb, N. Piçarra, L. S. Rossi, N. Wahl és D. Gratsias bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: C. Di Bella tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2021. november 30-i tárgyalásra,

* Az eljárás nyelve: olasz.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Sea Watch eV képviseletében C. L. Cecchini, G. Crescini, L. Gennari, E. Mordiglia és A. Mozzati avvocati,
- az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítői: L. D’Ascia és A. Jacoangeli avvocati dello Stato,
- a spanyol kormány képviseletében L. Aguilera Ruiz, meghatalmazotti minőségben,
- a norvég kormány képviseletében V. Hauan, L.-M. Moen Jünge és K. Moe Winther, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében A. Bouquet, C. Cattabriga és S. L. Kalèda, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2022. február 22-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek a 2017. november 15-i (EU) 2017/2110 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2017. L 315., 61. o.) módosított, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009. L 131., 57. o., helyesbítés: HL 2013. L 32., 23. o.; a továbbiakban: 2009/16 irányelv), valamint a Londonban, 1974. november 1. napján kelt „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (*Recueil des traités des Nations unies*, 1185. kötet, 18961. sz., 3. o.; kihirdette: a 2001. évi XI. törvény; a továbbiakban: életbiztonság a tengeren egyezmény) értelmezésére vonatkoznak.
- 2 E kérelmeket az egyrészt a Sea Watch eV és a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (infrastrukturális és közlekedési minisztérium, Olaszország), valamint a Capitaneria di Porto di Palermo (palermói kikötőkapitányság, Olaszország), másrészt pedig a Sea Watch és ugyanezen minisztérium, valamint a Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (Porto Empedocle-i kikötőkapitányság, Olaszország) között folyamatban lévő azon két jogvita keretében terjesztették elő, amelyek tárgyát két olyan, visszatartást elrendelő határozat képezi, amelyeket az egyes említett kapitányságok hoztak, és amelyek a *Sea Watch 4*, illetőleg a *Sea Watch 3* nevű hajókra vonatkoznak.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

A tengerjogi egyezmény

- 3 Az Egyesült Nemzetek Montego Bay-ben 1982. december 10-én aláírt Tengerjogi Egyezménye (*Recueil des traités des Nations unies*, 1833., 1834. és 1835. kötet, 3. o.; a továbbiakban: tengerjogi egyezmény) 1994. november 16-án lépett hatályba. Megkötését az Európai Közösség nevében az 1998. március 23-i 98/392/EK tanácsi határozat (HL 1998. L 179., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 3. kötet, 262. o.) hagyta jóvá.
- 4 A tengerjogi egyezménynek „A parti tenger és a csatlakozó övezet” című II. része tartalmazza annak 2–33. cikkét.
- 5 Ezen egyezménynek „A parti tenger, a felette lévő légtér, a tengerfenék és az altalaj jogállása” című 2. cikkének (1) bekezdése a következőket mondja ki:
- „A parti állam szuverenitása szárazföldi területén és belvizein, valamint szigetcsoportból álló állam esetén a szigetek közötti vizeken túl kiterjed a parti tengerként megjelölt szomszédos tengersizságra.”
- 6 Az említett egyezménynek „A békés áthaladás joga” című 17. cikke a következőképpen rendelkezik:
- „Ezen egyezményre figyelemmel minden parti állam vagy tengerparttal nem rendelkező állam hajóit a parti tengeren megilleti a békés áthaladás joga.”
- 7 Ugyanezen egyezménynek „Az áthaladás fogalma” című 18. cikke a következőket írja elő:
- „(1) Az áthaladás a parti tengeren az alábbi célból való áthajózást jelenti:
- a) az említett tengeren való átkelés a belvizekre való belépés, illetve az előkikötőben vagy a belvizek határain kívüli kikötői létesítménynél való kikötés nélkül; vagy
- b) belvizekre való belépés vagy onnan kilépés, illetve ilyen előkikötőben vagy kikötői létesítménynél való kikötés.
- (2) Az áthaladásnak folyamatosnak és gyorsnak kell lennie. Az áthaladás azonban magában foglalja a megállást és lehorgonyozást, de csak amennyiben ezek rendes hajózáshoz kapcsolódnak, vagy vis maior, illetve végszükség miatt, valamint veszélyben vagy végszükségben lévő személyeknek, hajóknak, továbbá légi járműveknek nyújtandó segítség céljából szükségesek.”
- 8 A tengerjogi egyezménynek „A békés áthaladás jelentése” című 19. cikkének (1) és (2) bekezdése kimondja, hogy az idegen hajó áthaladása mindaddig békés, amíg az nem sérti a parti állam békéjét, nyugodt rendjét vagy biztonságát, és hogy az idegen hajó áthaladását a parti állam békéjét, nyugodt rendjét vagy biztonságát sértőnek kell tekinteni, ha a parti tengeren bizonyos meghatározott tevékenységeket kezd. E cikk (2) bekezdésének g) pontja értelmében e

tevékenységek közé tartozik bármely árucikknek, valutának vagy személynek a parti állam vám-, pénzügyi, bevándorlási vagy egészségügyi törvényeivel és rendelkezéseivel ellentétes be- vagy kirakodása.

- 9 Ezen egyezménynek „A parti állam békés áthaladásra vonatkozó törvényei és rendelkezései” című 21. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A parti állam ezen egyezménnyel és a nemzetközi jog egyéb szabályaival összhangban törvényeket és rendelkezéseket fogadhat el a parti tengeren történő békés áthaladásra vonatkozóan az alábbiak vagy azok közül egyesek tekintetében:

a) a hajózás biztonsága [...]

[...]

h) a parti állam vám-, pénzügyi, bevándorlási, illetve közegészségügyi szabályai megsértésének megakadályozása.

(2) Ezek a törvények és rendelkezések nem kerülnek alkalmazásra a külföldi hajók szerkezete, személyzete, felszerelése tekintetében, kivéve, ha az általánosan elfogadott nemzetközi szabályokat, illetve szabványokat juttatják érvényre.

[...]

(4) A külföldi hajók e törvényeket és rendelkezéseket [...] betartva gyakorolják a békés áthaladás jogát.”

- 10 Az említett egyezménynek „A parti állam kötelességei” című 24. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A parti állam az idegen hajók békés áthaladását a parti tengeren nem akadályozhatja, kivéve ha ezen Egyezménnyel összhangban jár el. Ezen egyezmény vagy ezen egyezménynek megfelelően elfogadott bármely törvény vagy rendelkezés alkalmazása során a parti állam különösen:

a) az idegen hajóknak nem szabhat olyan előfeltételeket, melyeknek gyakorlati következménye a békés áthaladás jogának megtagadása vagy csorbítása; vagy

b) nem tehet formálisan vagy ténylegesen különbséget bármely állam hajói között vagy bármely államba avagy onnan, illetve annak nevében rakományt szállító hajók között.”

- 11 A tengerjogi egyezménynek „A nyílt tenger” című VII. része tartalmazza annak 86–120. cikkét.

- 12 Ezen egyezmény „E rész rendelkezéseinek alkalmazása” című 86. cikke értelmében:

„E rész rendelkezései alkalmazandók a tenger minden részére, amely nem tartozik valamely állam kizárólagos gazdasági övezetéhez, parti tengeréhez vagy belvizeihez, illetve egy szigetcsoporthoz. [...]”

- 13 Az említett egyezménynek „A hajók nemzeti hovatartozása” című 91. cikke szerint:

„(1) Minden állam megállapítja azokat a feltételeket, amelyek alapján a hajó nemzeti hovatartozását megadja, területén a hajókat lajstromozza, valamint megadja a jogot a lobogója alatt történő hajózáshoz. A hajók azon állam nemzetiségével rendelkeznek, amely állam lobogóját joguk van használni. [...]

(2) Minden állam megfelelő okmányokat ad ki azon hajók részére, amelyeknek engedélyezte, hogy lobogóját használhassák.”

- 14 Ugyanezen egyezménynek „A hajók jogállása” című 92. cikkének (1) bekezdése a következőket mondja ki:

„Hajó csak egy állam lobogója alatt közlekedhet, kivéve a nemzetközi szerződésekben vagy az ezen egyezményben kifejezetten meghatározott kivételes eseteket, és a nyílt tengeren ezen állam kizárólagos joghatósága alatt áll. [...]”

- 15 A tengerjogi egyezménynek „A lobogó szerinti állam kötelezettségei” című 94. cikke a következőket írja elő:

„(1) Minden állam ténylegesen gyakorolja joghatóságát a lobogója alatt hajózó hajók tekintetében a közigazgatási, műszaki és szociális kérdéseket illetően.

(2) Minden állam különösen:

a) hajóaljstromot vezet, amely tartalmazza a lobogója alatt közlekedő hajók nevét és részletes adatait, kivéve azon hajók tekintetében, amelyek nem tartoznak bele az általánosan elfogadott nemzetközi előírásokba kis méreteik miatt; és

b) belső joga szerint vállalja a joghatóságot minden lobogója alatt közlekedő hajó, annak kapitánya, tisztjei és személyzete felett a hajót érintő közigazgatási, műszaki és szociális kérdések tekintetében.

(3) Minden állam meghozza a lobogója alatt hajózó hajók tengeri biztonságának szavatolásához szükséges intézkedéseket, különösen többek között tekintettel:

a) a hajók szerkezetére, felszerelésére és hajózásra alkalmasságára;

b) a hajók személyzettel való ellátására, a munkavégzés feltételeire és a személyzet képzésére, figyelembe véve az alkalmazandó nemzetközi okmányokat;

[...]

(4) Ezen intézkedések magukban foglalják a következők biztosításához szükséges intézkedéseket:

a) minden hajó lajstromozás előtt és azt követően megfelelő időközönként megvizsgálásra kell, hogy kerüljön képesített hajózási felügyelő által, [...]

[...]

c) a kapitánynak, a tisztikarnak és a megkövetelt mértékben a személyzetnek ismernie kell, és kötelezően követnie kell a tengeri életbiztonságra [...] vonatkozó nemzetközi előírásokat.

(5) A (3) és (4) bekezdésben foglalt intézkedések bevezetése során minden államnak az általánosan elfogadott nemzetközi szabályok, eljárások és gyakorlat szerint kell eljárnia, és meg kell tennie minden olyan lépést, amely szükséges azok betartásához.

(6) Minden állam, amely okkal feltételezheti, hogy valamely hajó felett a megfelelő joghatóságot és ellenőrzést nem gyakorolják, e tényeket közölheti a lobogó szerinti állammal. Az ilyen bejelentés kézhezvételét követően a lobogó szerinti állam köteles a kérdést kivizsgálni és megtenni a helyzet helyreállításához szükséges intézkedéseket.

[...]

16 Ezen egyezmény „Segítségnyújtási kötelezettség” című 98. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Minden állam kötelezi a lobogója alatt közlekedő hajó kapitányát, hogy a hajó, a személyzet vagy az utasok súlyos veszélyeztetése nélkül lehetséges mértékben:

- a) nyújtson segítséget valamennyi, az eltűnés veszélyében levő, tengerben talált személynek;
- b) a lehető legnagyobb sebességgel siessen a végszükségben lévő személyek megmentésére, ha arról értesült, hogy azok segítségre szorulnak, amennyiben ezen cselekvést ésszerűen várhatják el tőle;

[...]

(2) Minden parti állam elősegíti egy megfelelő és hatékony kutatási és mentőszolgálat létrehozását, működtetését és fenntartását, figyelemmel a tengeren és a felette való biztonságra, és ahol a körülmények úgy kívánják, ebből a célból kölcsönös regionális megegyezések útján együttműködik a szomszédos államokkal.”

Az életbiztonság a tengeren egyezmény

17 Az életbiztonság a tengeren egyezmény 1980. május 25-én lépett hatályba. Bár az Európai Unió nem, valamennyi tagállama azonban részese ezen egyezménynek.

18 Az életbiztonság a tengeren egyezmény „Általános kötelezettségek az Egyezmény alapján” című I. cikke a következőket írja elő:

- „a) A Szerződő Kormányok vállalják, hogy hatályba léptetik ezen Egyezményt és melléklete rendelkezéseit, amit jelen Egyezmény szerves részének kell tekinteni. Jelen Egyezményre való minden hivatkozás egyidejűleg a mellékletre való hivatkozást is jelenti.
- b) A Szerződő Kormányok vállalják, hogy kihirdetnek minden törvényt, rendeletet, jogszabályt és szabályzatot, valamint megtesznek minden más lépést, ami szükséges lehet ahhoz, hogy ennek az Egyezménynek teljes hatályt adjanak, annak érdekében, hogy biztosítsák, az életbiztonság szempontjából minden hajó alkalmas legyen arra a szolgálatra, amire szánva van.”

- 19 Ezen egyezmény „Alkalmazás” című II. cikke értelmében:

„Ez az Egyezmény azon Államok lobogójának viselésére jogosult hajókra fog vonatkozni, amelyek Kormányai Szerződő Kormányok.”

- 20 Az említett egyezménynek „Az erőhatalom esetei” című IV. cikkének b) pontja a következőképpen rendelkezik:

„Azokat a személyeket, akik erőhatalom miatt, vagy a hajótörötteket vagy egyéb személyeket, akik a szállításuknak a parancsnokra háruló kötelezettsége következtében a hajón tartózkodnak, nem kell számításba venni annak megállapítása céljából, hogy jelen Egyezmény bármely rendelkezése vonatkozik-e a hajóra.”

- 21 Az életbiztonság a tengeren egyezmény részes felei 1988. november 11-én Londonban megkötötték az ezen egyezményhez csatolt jegyzőkönyvet, amely az egyezmény szerves részét képezi. E jegyzőkönyv, amely 2000. február 3-án lépett hatályba, maga tartalmaz egy mellékletet (kihirdette: a 35/2001. sz. KöViM rendelet), amely a jegyzőkönyv szerves részét képezi, és amely az egyezmény hatálya alá tartozó hajók felépítésére, eszközeire és üzemeltetésére vonatkozó szabályok széles körét lefedve tizennégy fejezetből áll.

- 22 E melléklet I. fejezetének B. része többek között a következő szabályokat tartalmazza:

„11. Szabály

Állapotok fenntartása szemle után

- (a) Fenn kell tartani a hajó és felszerelése állapotát, hogy az megfeleljen e szabályok rendelkezéseinek annak biztosítására, hogy a hajó minden tekintetben alkalmas legyen a tengerre való kifutásra a hajó vagy a rajta tartózkodó személyek veszélyeztetése nélkül.

[...]

17. Szabály

Bizonyítványok elfogadása

A valamely Szerződő Kormány fennhatósága alatt kiállított bizonyítványokat a többi Szerződő Kormányoknak el kell fogadni az ezen Egyezmény által érintett minden célra. Azokat a többi Szerződő Kormány által úgy kell tekinteni, mint amelyeknek az általuk kiállítottakkal egyenlő ereje van.

[...]

19. Szabály

Ellenőrzés

- (a) Minden hajó, amikor egy másik Részes Fél kikötőjében tartózkodik, köteles alávetni magát az ilyen Kormány kellően felhatalmazott tisztviselői által végzett ellenőrzésnek, ami annak igazolására irányul, hogy a [...] bizonyítványok érvényesek-e.

- (b) Az ilyen bizonyítványokat, amennyiben érvényesek, el kell fogadni, kivéve, ha nyilvánvaló alap van azt hinni, hogy a hajó vagy felszerelésének állapota lényegében nem felel meg bármelyik bizonyítvány adatainak, vagy hogy a hajó és felszerelése nem felel meg a jelen fejezet 11(a) és (b) szabályaiban foglalt rendelkezéseknek.
- (c) Az e szabály (b) bekezdésében megadott körülmények esetén, vagy ahol egy bizonyítvány lejárt vagy érvényét veszítette, az ellenőrzést végző tisztviselő lépéseket fog tenni annak biztosítására, hogy a hajó ne induljon el addig, amíg a hajó vagy a rajta tartózkodó személyek veszélyeztetése nélkül futhat ki a tengerre, vagy hagyhatja el a kikötőt a megfelelő hajójavító üzembe történő elhajózás céljából.

[...]

A tengeri felkutatásról és mentésről szóló egyezmény

- 23 A Hamburgban 1979. április 27-én aláírt, a tengeri felkutatásról és mentésről szóló nemzetközi egyezmény (*Recueil des traités des Nations unies*, 1405. kötet, 23489. szám, 133. o.; a továbbiakban: a tengeri felkutatásról és mentésről szóló egyezmény; kihirdette: a 2001. évi II. törvény) 1985. június 22-én lépett hatályba. Az Unió nem részes fele ezen egyezménynek. Csak néhány tagállam, köztük a Németországi Szövetségi Köztársaság és az Olasz Köztársaság részes fele az egyezménynek.

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló határozata

- 24 2019. december 4-én a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (a továbbiakban: IMO) Közgyűlése elfogadta az A.1138(31). sz., „A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzési eljárások” című határozatot (a továbbiakban: az IMO kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló határozata), amelyhez ugyanezen címmel mellékletet is csatoltak.
- 25 E melléklet „Általános szabályok” című 1. fejezete tartalmazza a „Bevezetés” című 1.3. pontot, amely a következőket írja elő:

„1.3.1. A fenti 1.2. szakaszban említett releváns egyezmények rendelkezései értelmében a közigazgatás (azaz a lobogó szerinti állam kormányának) feladata, hogy meghozza a törvényi és rendeleti rendelkezéseket, valamint hogy megtegyen minden más olyan intézkedést, amely szükséges lehet a vonatkozó egyezmények teljes és maradéktalan érvényre juttatásához annak érdekében, hogy az emberi élet védelme és a környezetszennyezés megelőzése szempontjából a hajó alkalmas legyen a rendeltetésének megfelelő használatra, és a tengerészek képzettek és alkalmasak legyenek feladataik ellátására.

[...]

1.3.3. Az alábbiakban ismertetett ellenőrzési eljárásokat a lobogó szerinti állam közigazgatása által belföldön és külföldön végrehajtott nemzeti intézkedések kiegészítésének kell tekinteni, és az a céljuk, hogy közös és egységes megközelítést biztosítsanak a kikötő szerinti állam által súlyos hiányosságok észlelése esetén tartott szemle és ellenőrzés végrehajtásához. Ezen eljárások célja

továbbá, hogy segítséget nyújtsanak a lobogó szerinti állam közigazgatási szervei számára az egyezmények rendelkezéseinek betartásában, a személyzet, az utasok és a hajók biztonságának védelme, valamint a szennyezés megelőzése érdekében.”

Az uniós jog

A 2009/16 irányelv

26 A 2009/16 irányelvet az EK 80. cikk (2) bekezdése (jelenleg az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése) alapján fogadták el, az elfogadása óta többször módosított, a hajók kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéséről szóló, 1995. június 19-i 95/21/EK tanácsi irányelv (HL 1995. L 157., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 47. o.) átdolgozása céljából, és azért, hogy megerősítse ez utóbbi irányelv által bevezetett mechanizmusokat.

27 A 2009/16 irányelv (2)–(4), (6), (7), (11), (23) és (34) preambulumbekzdése a következőképpen szól:

„(2) A Közösséget komolyan aggasztják a hajózási balesetek és a tagállamok tengereinek és tengerpartjainak szennyezése.

(3) A Közösséget ugyanígy aggasztják a fedélzeti élet- és munkakörülmények.

(4) A hajók biztonsága, a szennyezés megelőzése és a fedélzeti élet- és munkakörülmények hatékonyan javíthatók a követelményeket nem kielégítő hajók számának a közösségi vizeken történő drasztikus csökkentése révén, az egyezmények, nemzetközi szabályzatok és állásfoglalások szigorú alkalmazásával.

[...]

(6) A hajók biztonságának, a szennyezés megelőzésének és a fedélzeti élet- és munkakörülmények ellenőrzése elsődlegesen a lobogó szerinti állam feladata. A lobogó szerinti állam – megfelelően támaszkodva az elismert szervezetekre – teljes mértékben garantálja a megfelelő bizonyítványok kiadása céljából végzett ellenőrzések és szemlék teljességét és hatékonyságát. A szemlét követően a hajónak és felszerelésének az egyezmények adott hajóra vonatkozó követelményeinek megfelelő állapotban tartása a hajótársaság felelősségi körébe tartozik. Ugyanakkor számos lobogó szerinti állam súlyos mulasztásokat követett el a nemzetközi követelmények bevezetése és kikényszerítése terén. Ezért – a követelményeket nem kielégítő hajókkal szembeni második védelmi vonalként – a hajók biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi követelmények betartását a kikötő szerinti államnak is helyénvaló ellenőriznie, elismerve ugyanakkor, hogy a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés nem szemle, és a kapcsolódó ellenőrzési formanyomtatványok nem tengerállósági bizonyítványok.

(7) A tagállamok felségvizein hajózó és a tagállamok kikötőit használó hajók vonatkozásában alkalmazandó nemzetközi követelmények hatékony kikényszerítésében összehangolt megközelítéssel kell elkerülni a verseny torzulását.

[...]

(11) Egy hatékonyan működő kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszernek a Közösség kikötőit és réveit felkereső összes hajó rendszeres ellenőrzését biztosítania kell. [...]

[...]

(23) A vonatkozó egyezmények rendelkezéseinek be nem tartásából eredő hiányosságokat orvosolni kell. Olyan esetekben, amikor az észlelt hiányosságok egyértelműen biztonsági, egészségügyi vagy környezeti kockázatot idéznek elő, a hajókon kiigazító intézkedéseket kell tenni és a hajókat vissza kell tartani mindaddig, amíg a hiányosságokat meg nem szüntetik.

[...]

(34) Mivel ezen irányelv céljait – nevezetesen a tagállamok joghatósága alá tartozó vizeken a követelményeket nem kielégítő hajók számának csökkentését a tengerjáró hajókra vonatkozó közösségi ellenőrző rendszer javítása révén, valamint a tengerek szennyezése elleni megelőző fellépés módszerbeli javítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok nagyságrendje és hatása miatt közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. [...]"

28 A 2009/16 irányelv „Cél” című 1. cikke értelmében:

„Ezen irányelv célja az, hogy segítse a tagállamok felségvizein tartózkodó, a követelményeket nem kielégítő hajók számának drasztikus csökkentését a következő intézkedések végrehajtásával:

- a) a tengerek biztonságával, a tengerhajózás védelmével, a környezetvédelemmel és a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos nemzetközi és vonatkozó közösségi jogszabályok nagyobb mértékű betartatása bármely ország lobogója alatt hajózó hajók által;
- b) a kikötő szerinti állam hatósága által végzett hajóellenőrzések céljaira közös követelményrendszer kidolgozása, és a hajók ellenőrzésével és visszatartásával kapcsolatos eljárások egységesítése [...]
- c) a Közösségen belül olyan kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszer bevezetése, amely a Közösségen [...] belül végzett ellenőrzéseken alapul, és célja, hogy valamennyi hajó a kockázati profiljának megfelelő gyakorisággal ellenőrzésen essen át, és a nagyobb kockázatot jelentő hajókon részletesebb, nagyobb gyakoriságú ellenőrzést végezzenek.”

29 Ezen irányelv 2. cikke előírja:

„Ezen irányelv alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

1. »Egyezmények«: az alábbi egyezmények, jegyzőkönyvek és módosításaik, és kötelező jellegű kapcsolódó szabályzataik naprakész változata:

[...]

- b) az életbiztonság a tengeren [...] egyezmény;

[...]

5. »Hajó«: minden olyan tengerjáró hajó, amelyre egy vagy több egyezmény alkalmazandó, és amely nem a kikötő szerinti állam lobogója alatt közlekedik.
6. »Hajó–kikötő kapcsolat«: mindazon érintkezések, amelyekre akkor kerül sor, amikor egy hajót közvetlenül és azonnal érintenek a személyek vagy áruk hajóra vagy hajóról történő mozgatásával, vagy a hajóról vagy a hajó részére nyújtott kikötői szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységek.
7. »Horgonyzó hajó«: kikötőben vagy a kikötő joghatóságához tartozó egyéb területen tartózkodó, de ki nem kötött hajó, amely hajó–kikötő kapcsolatot valósít meg.

[...]

12. »Részletesebb ellenőrzés«: olyan ellenőrzés, ahol a hajót, annak felszerelését és személyzetét egészben vagy részben, a 13. cikk (3) bekezdésében meghatározott körülmények között, a hajó szerkezetére, felszerelésére, személyzetére, az élet és munkakörülményekre, valamint a fedélzeti munkavégzéssel kapcsolatos eljárásokra vonatkozóan vizsgálják.

[...]

15. »Hajó visszatartása«: a hajó tengerre való kifutásának kifejezett tilalma az ellenőrzések során megállapított hiányosságok miatt, amelyek külön-külön vagy együttesen a hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik.

[...]

20. »Hatósági bizonyítvány«: az egyezményeknek megfelelően a lobogó szerinti állam által vagy annak nevében kiállított bizonyítvány.
21. »Osztályozási bizonyítvány«: olyan okmány, amely igazolja [az életbiztonság a tengeren egyezménynek] való megfelelést;

[...]”

30 Az említett irányelv „Hatály” című 3. cikke kimondja:

„(1) Ezen irányelv hatálya az olyan hajóra és személyzetére terjed ki, amely egy tagállam kikötőjébe vagy révjébe hajó–kikötő kapcsolat létesítése céljából fut be.

[...]

Ha egy tagállam a joghatósága alá tartozó vizeken tartózkodó hajót ellenőriz, azt az irányelv alkalmazásában végzett ellenőrzésnek kell tekinteni.

[...]

(4) Ezen irányelv hatálya nem terjed ki halászhajókra, hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, kezdetleges építésű fahajókra, nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra és kedvtelési célú hajókra.

[...]

31 Ugyanezen irányelv „Ellenőrzési jogkörök” című 4. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „[a] tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy – a nemzetközi joggal összhangban – jogukban álljon külföldi hajók fedélzetén végrehajtani az ebben az irányelvben említett ellenőrzéseket”.

32 A 2009/16 irányelvnek „Az ellenőrzések gyakorisága” című 11. cikke értelmében:

„A Közösség kikötőibe vagy réveibe befutó hajókat rendszeres ellenőrzésnek, továbbá kiegészítő ellenőrzésnek kell alávetni az alábbiak szerint:

- a) A hajókat a [...] kockázati profiljuktól függően előre meghatározott időközönként rendszeres ellenőrzésnek kell alávetni [...].
- b) A hajókat a legutolsó rendszeres ellenőrzésük óta eltelt időtől függetlenül kiegészítő ellenőrzésnek kell alávetni az alábbiak szerint:
 - Az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy ellenőrizzék azokat a hajókat, amelyekre az I. melléklet II. részének 2A. pontjában felsorolt elsődlegességi szempontok vonatkoznak.
 - Ellenőrizni lehet azokat a hajókat, amelyekre vonatkoznak az I. melléklet II. részének 2B. pontjában felsorolt rendhagyó tényezők. Az ilyen kiegészítő ellenőrzés végrehajtására vonatkozó döntés meghozatala az illetékes hatóság szakmai megítélésétől függ.”

33 Ezen irányelvnek „A hajók ellenőrzésre való kiválasztása” című 12. cikke értelmében:

„Az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy a hajókat a [...] kockázati profiljuk alapján válasszák ki ellenőrzésre, valamint akkor, ha az I. melléklet II. részének 2A. és 2B. pontja szerinti elsődlegességi vagy rendhagyó tényezők merülnek fel. [...]

[...]

34 Az említett irányelv „Kezdeti és részletesebb ellenőrzések” című 13. cikke előírja:

„A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 12. cikknek [...] megfelelően ellenőrzésre kiválasztott hajókon kezdeti vagy részletesebb ellenőrzést végezzenek, az alábbiak szerint:

- 1. Az illetékes hatóság minden kezdeti ellenőrzés alkalmával gondoskodik arról, hogy az ellenőrzés legalább:
 - a) ellenőrizze a IV. mellékletben felsorolt, az egyezmények és a[z Unió] biztonságra és védelemre vonatkozó tengerészeti jogszabályai [helyesen: a tengeri közlekedésre vonatkozó uniós, valamint a biztonságra és védelemre vonatkozó egyezmények] követelményeinek megfelelően a fedélzetén tartandó bizonyítványokat és dokumentumokat;

[...]

- c) győződjön meg a hajó általános állapotáról, beleértve a higiéniát, a hajó gépterét és a lakótérket is.

[...]

3. Minden olyan esetben, amikor az (1) bekezdésben említett ellenőrzések végrehajtását követően egyértelmű bizonyítékok alapján feltételezhető, hogy a hajó, felszerelése vagy személyzete lényegileg nem elégíti ki egy egyezmény vonatkozó előírásait, részletesebb ellenőrzést kell végezni, beleértve az üzemeltetéssel kapcsolatos követelmények betartásának további ellenőrzését is.

»Egyértelmű bizonyítékok« abban az esetben állnak fenn, amikor az ellenőr olyan jelenségeket talál, amelyek saját szakmai megítélése szerint a hajó, annak felszerelése vagy személyzete vonatkozásában részletesebb ellenőrzés végrehajtását igénylik.

Az »egyértelmű bizonyítékokra« példák az V. mellékletben találhatók.”

35 Ezen irányelvnek a „Hiányosságok orvoslása és a hajó visszatartása” című 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Az illetékes hatóság meggyőződik róla, hogy az egyezményekkel összhangban kijavítanak-e az ellenőrzések által megerősített vagy feltárt minden hiányosságot.

(2) A biztonságra, az egészségre vagy a környezetre nézve egyértelműen veszélyt jelentő hiányosságok esetében annak a kikötő szerinti államnak az illetékes hatósága, amelyben a hajó ellenőrzését végrehajtják, gondoskodik arról, hogy a hajót visszatartsák vagy azt az üzemmódot, amelynél a hiányosságokat feltárták, leállítsák. A hajó visszatartását elrendelő határozat vagy az üzemeltetés leállítása mindaddig nem oldható fel, amíg a veszély kockázatát meg nem szüntetik, vagy amíg az érintett hatóság meg nem állapítja, hogy a hajó a szükséges feltételek teljesülése esetén kifuthat a tengerre, vagy a hajó üzemeltetése folytatható az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének vagy más hajók kockáztatása, vagy a tengeri környezet indokolatlan veszélyeztetése nélkül.

[...]

(3) Az ellenőr szakmai véleményének kialakításakor azzal kapcsolatosan, hogy egy hajót vissza kell-e tartani vagy sem, a X. mellékletben szereplő kritériumokat alkalmazza.

[...]

(6) Visszatartás esetén az illetékes hatóság írásban – az ellenőrzésről készített jelentés csatolásával – haladéktalanul tájékoztatja a lobogó szerinti állam hatóságát, vagy ha ez nem lehetséges, a konzult, vagy annak hiányában az adott állam legközelebbi diplomáciai képviselőt minden olyan körülményről, amely miatt a visszatartás szükségessé vált. Emellett, adott esetben, értesíti az osztályozási bizonyítványok, illetve az egyezményekkel összhangban kiállított hatósági bizonyítványok kibocsátásáért felelős kinevezett ellenőröket vagy elismert szervezeteket is. [...]

[...]”

36 A 2009/16 irányelvnek „Az ellenőrzések és a visszatartások nyomon követése” című 21. cikke a következőket írja elő:

„(1) Ha a 19. cikk (2) bekezdésében említett hiányosságok nem orvosolhatók abban a kikötőben, ahol az ellenőrzést végrehajtották, az érintett tagállam illetékes hatósága engedélyezheti indokolatlan késedelem nélkül az érintett hajó számára, hogy a visszatartó kikötőhöz legközelebbi megfelelő hajójavító üzembe hajózzon, ahol sor kerülhet a megfelelő intézkedésre,

és amelyet a hajó parancsnoka és az érintett hatóságok választanak ki, amennyiben a lobogó szerinti állam illetékes hatósága által meghatározott és az érintett tagállam által elfogadott feltételek teljesülnek. E feltételek biztosítják, hogy a hajó az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének, továbbá más hajók veszélyeztetése nélkül, vagy a tengeri környezet feltételezhető veszélyeztetése nélkül teszi meg az utat.

[...]

(3) Az (1) bekezdésben említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelynek kikötőjében az ellenőrzést végrehajtották, tájékoztatja annak a tagállamnak az illetékes hatóságát, amelyben a hajójavító üzem található, valamint a 19. cikk (6) bekezdésében említett feleket és – adott esetben – a feltételek teljesítéséért felelős minden más hatóságot is a hajó útjáról.

Az ilyen tájékoztatásban részesülő tagállam illetékes hatósága értesítést küld a tájékoztatást nyújtó hatóság számára a meghozott intézkedésekről.

(4) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a közösségben található valamennyi kikötő és rév megtagadja a belépést az (1) bekezdésben említett, a tengerre kifutó azon hajó esetén:

- a) amely nem elégíti ki annak a tagállamnak az illetékes hatósága által meghatározott feltételeket, amelynek a kikötőjében az ellenőrzést végrehajtották; vagy
- b) mely azáltal, hogy nem keresi fel a kijelölt hajójavító üzemet, megtagadja az egyezmények vonatkozó előírásainak kielégítését.

A kitiltó határozat mindaddig érvényben marad, amíg a hajótulajdonos vagy a hajóüzemeltető annak a tagállamnak az illetékes hatósága számára, amelynek kikötőjében a hajón hiányosságot észleltek, kielégítő módon nem szolgáltat bizonyítékokat arról, hogy a hajó teljes mértékben eleget tesz az egyezmények vonatkozó előírásainak.

(5) A (4) bekezdés a) pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajón hiányosságot észleltek, haladéktalanul értesíti a többi tagállam illetékes hatóságait.

A (4) bekezdés b) pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajójavító üzem található, haladéktalanul értesíti a többi tagállam illetékes hatóságait.

A kikötőbe történő befutás elutasítását megelőzően a tagállam kérheti az érintett hajó lobogó szerinti hatóságával a konzultációk felvételét.

(6) A (4) bekezdés rendelkezéseitől eltérve a kikötő szerinti állam illetékes hatósága engedélyezheti a hajó meghatározott kikötőbe vagy révbe történő befutását *vis maior* jellegű, vagy a biztonsági megfontolásokat hatálytalanító események bekövetkezése esetén, vagy a szennyezés kockázatának csökkentése vagy lehető legkisebb szinten tartása céljából, vagy a hiányosságok orvoslásának megtörténte miatt, feltéve hogy a hajótulajdonos, a hajó üzemeltetője vagy a hajóparancsnok a hajó biztonságos beérkezése biztosításához a tagállam illetékes hatóságának elvárásait kielégítő módon megtette a szükséges intézkedéseket.”

- 37 Ezen irányelvnek „A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések közösségi rendszerének elemei” című I. melléklete többek között a következő rendelkezéseket tartalmazza:

„[...]”

II. A hajók ellenőrzése

1. Rendszeres ellenőrzések

[...]

2. Kiegészítő ellenőrzések

Az utolsó rendszeres ellenőrzés időpontjára való tekintet nélkül ellenőrizni kell azokat a hajókat, amelyeknél az alábbi elsődlegességi vagy rendhagyó körülmények merülnek fel. A rendhagyó körülmények alapján történő kiegészítő ellenőrzés szükségessége tekintetében azonban az ellenőr szakmai ítélete a döntő.

2A. Elsődlegességi tényezők

Az utolsó rendszeres ellenőrzés időpontjára való tekintet nélkül ellenőrizni kell azokat a hajókat, amelyeknél az alábbi elsődlegességi körülmények merülnek fel:

- Azok a hajók, amelyeket a Közösségben [...] elvégzett utolsó ellenőrzés óta biztonsági okok miatt felfüggesztettek vagy kivontak az osztályukból.
- Azokat a hajókat, amelyekről egy másik tagállam részéről bejelentés vagy értesítés történt.
- Azokat a hajókat, amelyek nem azonosíthatók az ellenőrzési adatbázisban.
- Azokat a hajókat, amelyek:
 - a kikötő felé haladva ütköztek, zátonyra futottak vagy megfeneklettek,
 - ellen vádeljárás folyt vagy folyik a káros anyagok vagy szennyvizek kibocsátásával kapcsolatos rendelkezések megsértése miatt,
 - szabálytalan vagy nem biztonságos manővereket hajtottak végre a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott útvonal-tervezési intézkedések, illetve a biztonságos hajózási gyakorlat és eljárások figyelmen kívül hagyásával.

2B. Rendhagyó tényezők

Az utolsó rendszeres ellenőrzés időpontjára való tekintet nélkül ellenőrizni lehet azokat a hajókat, amelyeknél az alábbi rendhagyó körülmények merülnek fel. Az ilyen kiegészítő ellenőrzés végrehajtására vonatkozó döntés meghozatala az illetékes hatóság szakmai megítélésétől függ.

[...]

- Azokat a hajókat, melyek bizonyítványait olyan korábban elismert szervezet bocsátotta ki, melynek elismerését visszavonták a Közösségben [...] elvégzett utolsó ellenőrzés óta.
- Azokat a hajókat, amelyekről révkalauzok, kikötőhatóságok vagy kikötői szervek olyan látható rendellenességek meglétét jelentették, amelyek veszélyeztethetik azok biztonságos hajózását vagy [...] veszélyt jelentenek a környezetre nézve.
- Azokat a hajókat, amelyek nem teljesítik az [...] értesítési kötelezettségeket.
- Azokat a hajókat, amelyekről bejelentés vagy panasz érkezett – a partról érkezett panaszokat is beleértve – a hajóparancsnok, a személyzet valamely tagja vagy bármely olyan személy vagy szervezet részéről, akinek jogos érdeke fűződik a hajó biztonságos működéséhez, a fedélzeti élet- és munkakörülményekhez, illetve a szennyezés megelőzéséhez, kivéve, ha az érintett tagállam úgy ítéli, hogy a bejelentés vagy a panasz nyilvánvalóan megalapozatlan.
- Azokat a hajókat, amelyeket több mint három hónappal korábban visszatartottak.
- Azokat a hajókat, amelyekkel kapcsolatban fennmaradó hiányosságokat jelentettek [...].
- Azokat a hajókat, amelyek rakományával kapcsolatban, különösen, ha az káros vagy veszélyes anyag, problémákat jelentettek.
- Azokat a hajókat, melyek üzemeltetése személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését idézte elő.
- Azokat a hajókat, amelyek esetében megbízható forrásból kiderült, hogy valós kockázati paramétereik eltérnek a rögzített kockázati paraméterektől, és ezáltal a kockázat magasabb szintű.

[...]"

- 38 Az említett irányelv „Példák az »egyértelmű bizonyítékokra«” című V. melléklete A. pontjának 1. alpontja előírja, hogy a „példák a részletesebb ellenőrzést alátámasztó egyértelmű bizonyítékokra” közé tartoznak „[a]z I. melléklet II. részének 2A. és 2B. pontjában szereplő hajók”.
- 39 Ugyanezen irányelvnek „A hajóvisszatartás kritériumai” című X. mellékletének szövege a következő:

„Annak eldöntése előtt, hogy az érintett hajó ellenőrzése folyamán feltárt hiányosságok indokolják-e a hajó visszatartását, az ellenőr az alábbi 1. és 2. pontban előírt kritériumokat veszi figyelembe.

A 3. pont olyan hiányosságokra tartalmaz példákat, amelyek önmagukban indokoltta tehetik az érintett hajó visszatartását (lásd 19. cikk (3) bekezdés).

[...]

1. Fő kritériumok

Amikor az ellenőr szakmai szempontok szerint azt határozza meg, hogy egy hajót vissza kell-e tartani vagy sem, az alábbi kritériumok szerint kell eljárnia:

[...]

A hajó visszatartására akkor kerül sor, ha a feltárt hiányosságok olyan súlyosak, hogy az ellenőrnek a hajóhoz vissza kell térnie, hogy megállapítsa, hogy a hiányosságokat a hajó elindulásáig rendelkezésre álló idő alatt orvosolták-e.

A hiányosságok súlyosságát jelzi, ha az ellenőrnek a hajóra vissza kell térnie. Azonban ez nem minden esetben keletkeztet kötelezettséget. Azonban a hatóságnak valamilyen módon, lehetőség szerint egy újabb látogatás során ellenőriznie kell, hogy a hajó indulása előtt a feltárt hiányosságokat orvosolták-e.

2. A fő kritériumok alkalmazása

Annak eldöntésére, hogy a hajón talált hiányosságok elég súlyosak-e ahhoz, hogy indokoltta tegyék a hajó visszatartását, az ellenőrnek fel kell mérnie, hogy:

[...]

Az ellenőrzés folyamán az ellenőr felméri továbbá, hogy a hajó és/vagy a hajószemélyzet az előttük álló út során képes-e:

3. biztonságosan hajózni;

[...]

8. szükség esetén a hajót biztonságosan és gyorsan elhagyni, és a mentési intézkedéseket megtenni;

9. megakadályozni a környezet szennyezését;

[...]

13. a fedélzeten biztonságos és egészséges körülményeket biztosítani és fenntartani;

[...]

Ha ezeknek a kérdéseknek bármelyikére a válasz nemleges, az összes feltárt hiányosság figyelembevételével nagyon alaposan meg kell fontolni, hogy a hajó visszatartása szükséges-e. Több, kevésbé súlyos természetű hiányosság megléte szintén indokoltta teheti a hajó visszatartását.

3. Ezen iránymutatások alkalmazásában az ellenőrt az alábbi lista segíti, amely a vonatkozó egyezmények és/vagy szabályzatok szerint csoportosított olyan hiányosságok felsorolását tartalmazza, amelyek súlyosságuk miatt indokoltta tehetik az érintett hajó visszatartását. A felsorolás nem teljes.

[...]

3.2. [Az életbiztonság a tengeren egyezmény] hatálya alá eső területek

[...]

5. a személyi életmentő felszerelések, túlélési járművek és vízre bocsátó berendezések hiánya, nem kielégítő befogadóképessége vagy súlyos károsodása;

[...]

3.10. A [2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény] hatálya alá eső területek

[...]

8. a fedélzeti körülmények egyértelműen veszélyeztetik a tengerészek védelmét, egészségét vagy biztonságát;

9. a meg nem felelés az MLC 2006 egyezményben foglalt, a hajón dolgozó tengerészek élet- és munkakörülményeire, ezen belül a tengerészek jogaira vonatkozó – a hajó tengerészeti munkaügyi bizonyítványában és tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozatában rögzített – előírások súlyos vagy ismétlődő megsértésének minősül.

[...]”

A 2020. szeptember 23-i ajánlás

- 40 2020. szeptember 23-án az Európai Bizottság elfogadta a magánjogi jogalanyok tulajdonában lévő vagy általuk üzemeltetett hajók által kutatási-mentési tevékenységek céljából végzett műveletek tekintetében a tagállamok között folytatott együttműködésről szóló (EU) 2020/1365 ajánlást (HL 2020. L 317., 23. o.; a továbbiakban: 2020. szeptember 23-i ajánlás).
- 41 Ezen ajánlás (1)–(8), (11), (12), (15), (16) és (18) preambulumbekkezdése kifejti az ajánlás elfogadásához vezető indokokat. Először is a Bizottság rámutat arra, hogy az Unió által 2014-től tapasztalt migrációs válság, és különösen a Földközi-tengeren nem megfelelő hajókon átkelni próbáló, származási államukból menekülő és Európában menedéket kereső emberek számának igen erőteljes növekedése arra késztetett számos, hajókat üzemeltető nem kormányzati szervezetet (NGO), hogy részt vegyenek a tengeren bajba jutott emberek felkutatására és mentésére irányuló, segítségnyújtás céljából végzett összetett tevékenységben. Másodszor lényegében kifejti, hogy e tevékenység, bár a nemzetközi szokásjogban és a nemzetközi egyezményekben lefektetett, a tengeren bajba jutott személyeknek való segítségnyújtásra vonatkozó, a tagállamokra háruló kötelezettség fényében értendő, fokozott koordinációt és együttműködést igényel mind e nem kormányzati szervezetek és a tagállamok között, mind pedig a tagállamok között, legyen az a hajók lobogója szerinti állam, vagy a kikötő szerinti állam, amelyben a kimentett személyek partra szállnak vagy partra szállhatnak, vagy az az állam, amely a kimentett személyeket fogadja. Harmadszor és utolsósorban a Bizottság lényegében úgy véli, hogy a nemzetközi jogból és az uniós jogból eredő kötelezettségek sérelme nélkül az említett tevékenységhez igazodó keretet kell kialakítani, különösen a kimentett személyek, valamint az őket mentő személyzet tengeri biztonságának biztosítása érdekében, és hogy e tervet magában foglalja egy olyan kapcsolattartó csoportot létrehozását, amelynek keretében a tagállamok együttműködhetnek, összehangolhatják tevékenységeiket, és az összes érdekelt féllel konzultálva kialakíthatják a bevált módszereket.
- 42 E tényezőkre tekintettel az említett ajánlás lényegében arra hívja fel a tagállamokat, hogy fokozzák együttműködésüket a tengeren vészhelyzetben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló magánjellegű tevékenységek terén, többek között azáltal, hogy a Bizottsággal és az érdekelt felekkel konzultálva kapcsolattartó csoportot hoznak létre e területen.

Az olasz jog

- 43 A 2009/16 irányelvet a 2011. március 24-i decreto legislativo no53 – 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 (A hajók biztonságával kapcsolatos nemzetközi szabályokról, a környezetszennyezés megelőzéséről, valamint az Unió kikötőibe érkező, és a tagállamok joghatósága alá tartozó vizeken közlekedő hajók fedélzetén fennálló élet- és munkakörülményekről szóló 2009/16/EK irányelv végrehajtásáról szóló 53. sz. törvényerejű rendelet, a GURI 2011. április 27-i 96. száma, 1. o.; a továbbiakban: 53/2011. sz. törvényerejű rendelet) ültette át az olasz jogba.

- 44 Az 53/2011. sz. törvényerejű rendelet 3. cikkének szövege a következő:

„(1) Ez a rendelet az olyan, kereskedelmi célra használt, nem olasz lobogó alatt közlekedő hajókra és kedvtelési célú vízi járművekre, valamint azok személyzetére vonatkozik, amelyek valamely nemzeti kikötőbe hajó-kikötő kapcsolat létesítése céljából futnak be vagy vetnek horgonyt. A nemzeti felségterülethez tartozó vizeken végzett hajóellenőrzés a jelen rendelet alkalmazásában egyenértékűnek tekintendő a kikötőben végzett ellenőrzéssel.

[...]

(5) A jelen rendelet nem vonatkozik a halászhajókra, hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, kezdetleges építésű fahajókra, nem kereskedelmi célra használt állami hajókra és a kereskedelmi forgalmat nem bonyolító, kedvtelési célú vízi járművekre.”

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 45 A Sea Watch Berlinben (Németország) székhellyel rendelkező nonprofit humanitárius szervezet. Alapító okirata értelmében e szervezet célja különösen a tengeren vészhelyzetbe került személyek mentése, valamint az ilyen megmentés céljából hajók és légi járművek fenntartása és üzemeltetése. E céllal összhangban a Sea Watch a Földközi-tenger nemzetközi vizein a személyek felkutatására és mentésére irányuló tevékenységeket olyan hajókkal végzi, amelyeknek egyszerre tulajdonosa és üzemeltetője. E hajók között van két hajó, a *Sea Watch 3* és a *Sea Watch 4*, amelyek német lobogó alatt közlekednek, és amelyek vonatkozásában egy németországi székhellyel rendelkező osztályozási és tanúsítási szervezet olyan bizonyítványt állított ki, amelyben az „általános teherhajó – többcélú” megjelölés szerepel.
- 46 2020 nyarán a *Sea Watch 3* és a *Sea Watch 4* egymás után elhagyta Burriana (Spanyolország) kikötőjét, és több száz olyan személyt mentett ki, akik a Földközi-tenger nemzetközi vizein vészhelyzetbe kerültek. E hajók parancsnokait ezután a római (Olaszország) székhelyű Italian Maritime Rescue Coordination Centre (a tengeri mentés olaszországi koordinációs központja) arról tájékoztatta, hogy a Ministero degli Interni (belügyminisztérium, Olaszország) engedélyezte, hogy a hajókon tartózkodó személyeket kiszállíthassák és átszállíthassák olyan hajókra, amelyek a *Sea Watch 4* esetében Palermo, a *Sea Watch 3* esetében pedig Porto Empedocle kikötőjében tartózkodnak. E parancsnokokat tehát arra utasították, hogy hajóikat a két kikötő felé irányítsák, hogy ott elvégezzék e műveleteket.

- 47 Az említett műveletek elvégzését követően a Ministro della Salute (közegészségügyi miniszter, Olaszország) elrendelte, hogy a *Sea Watch 4* és a *Sea Watch 3* maradjon lehorgonyozva az említett kikötők közelében annak érdekében, hogy első lépésben a legénység teljesíthesse a Covid19-járvány terjedésének megelőzésére szolgáló karantént, második lépésben pedig elvégezhesék a takarítást, a fertőtlenítést és az egészségügyi tanúsítást.
- 48 A takarítási és fertőtlenítési eljárásokat követően a palermói kikötőkapitányság és a Porto Empedocle-i kikötőkapitányság az 53/2011. sz. törvényerejű rendelet alapján fedélzeti szemlét végzett, majd elrendelte a *Sea Watch 4* és a *Sea Watch 3* visszatartását. Amint az a szemléről készült jegyzőkönyvekből és az ennek nyomán elfogadott, visszatartást elrendelő határozatokból kitűnik, e kikötőkapitányságok először is úgy találták, hogy ezek a hajók „a tengeren tartózkodó migránsoknak biztosított segítségnyújtásban vettek részt, holott erre a tevékenységre vonatkozóan nem rendelkeztek bizonyítvánnyal”. Másodszor több mint 20 „műszaki és működési szabálytalanságot” állapítottak meg az alkalmazandó uniós szabályozás és nemzetközi egyezmények rendelkezéseivel kapcsolatban, amelyek közül 9 „külön-külön vagy együttesen úgy tekintendő, hogy az egyértelműen veszélyt jelent a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre”, és olyan súlyúnak minősül, hogy a 2009/16 irányelv 19. cikke értelmében indokolja az említett hajók visszatartását.
- 49 Azóta a *Sea Watch* e szabálytalanságok közül néhányat megszüntetett. Ezzel szemben úgy véli, hogy a fennmaradó szabálytalanságok (a továbbiakban: az alapügyben szóban forgó szabálytalanságok) nem nyertek bizonyítást. E szabálytalanságok lényegében mindenekelőtt arra vonatkoznak, hogy Palermo és Porto Empedocle kikötőkapitányságai szerint a *Sea Watch 4* és a *Sea Watch 3* nem rendelkezik bizonyítvánnyal arra, hogy több száz személyt a fedélzetükre felvegyenek és szállítsanak, amint azt 2020 nyarán tettek. Továbbá e két hajó nem rendelkezik az ilyen tevékenységek végzéséhez szükséges megfelelő műszaki berendezésekkel, jóllehet azokat valójában kizárólag e tevékenységek céljára szánják, és használják. Különösen a szennyvíztisztító berendezéseik és az életmentő felszereléseik 22, illetve 30, nem pedig több száz személy ellátására alkalmasak, ugyanakkor a fedélzeteken elhelyezett további mellékhelyiségek és zuhanyzók tartalmát közvetlenül a tengerbe vezetik. Végül a személyzet tagjai által végzett mentési műveleteket nem számítják bele munkaóráikba.
- 50 A *Sea Watch* két keresetet indított a Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Szicília tartomány közigazgatási bírósága, Olaszország) előtt a *Sea Watch 4* és a *Sea Watch 3* visszatartását elrendelő határozatok, az e határozatokat megelőző vizsgálati jelentések és „minden egyéb előkészítő aktus” (a továbbiakban: az alapügy tárgyát képező intézkedések) megsemmisítése iránt. Keresetének alátámasztása érdekében először is azt állítja, hogy az ezen intézkedéseket alkalmazó kikötőkapitányságok túllépték a kikötő szerint illetékes államra ruházott, az alkalmazandó nemzetközi szokásjogban és a nemzetközi egyezmények, különösen pedig a lobogó szerinti államok által kiállított bizonyítványok államok közötti kölcsönös elfogadására vonatkozó szabály fényében értelmezett 2009/16 irányelvből eredő jogkört, mivel olyan ellenőrzéseket végeztek, amelyek célja vagy hatása a *Sea Watch 4* és a *Sea Watch 3* hajóknak az illetékes német hatóságok által végzett osztályozásának és a kiállított bizonyítványoknak a megkérdőjelezése volt. Másodszor, ezeket a szemléket annak ellenére végezték el, hogy a 2009/16 irányelvben előírt eljárási és anyagi jogi feltételek nem teljesültek. Harmadszor, az említett szemlék valójában a *Sea Watch* által a Földközi-tengeren szervezett felkutatási és mentési műveletek megghiúsítására irányuló cél elérésének rejtett eszközét képezték. Negyedszer és mindenestre a szóban forgó kikötőkapitányságok által – egyébként általánosságban – hivatkozott szabálytalanságok nem indokolják a két érintett hajó visszatartásának elrendelését.

- 51 Ezenkívül a Sea Watch e keresetekkel együtt biztosítási intézkedések elrendelésére irányuló ideiglenes intézkedés iránti kérelmeket is előterjesztett, amely kérelmeket azzal indokolta, hogy az olasz jog e tárgyban alkalmazandó rendelkezései értelmében vett súlyos és helyrehozhatatlan kár kockázata áll fenn.
- 52 A *Sea Watch 4* (C-14/21. sz. ügy), illetve a *Sea Watch 3* (C-15/21. sz. ügy) kapcsán előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelmeiben a kérdést előterjesztő bíróság többek között megjegyzi, hogy az e jogviták ügyirataiban szereplő információkból kitűnik, hogy az alapügy tárgyát képező fennmaradó szabálytalanságok fennállásával kapcsolatban nem csupán az ezen jogvitákban érintett felek, hanem a kikötő szerinti olasz hatóságok, és a lobogó szerinti német hatóságok is eltérő álláspontot képviselnek. Álláspontja szerint ugyanis az olasz hatóságok lényegében úgy vélik, hogy e szabálytalanságok bizonyítást nyertek, és azokat meg kell szüntetni, míg a német hatóságok úgy vélik, hogy az uniós jog és a nemzetközi közjog vonatkozó rendelkezéseinek helyes értelmezése alapján azt kell megállapítani, hogy nem áll fenn szabálytalanság, és ennél fogva nem szükséges, hogy a Sea Watch orvosolja e szabálytalanságokat.
- 53 E helyzetre tekintettel a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az alapeljárások megoldásához előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel kell fordulnia a Bírósághoz annak tisztázása érdekében, hogy milyen jogi szabályozás vonatkozik az olyan humanitárius célú nem kormányzati szervezetek, mint a Sea Watch által abból a célból üzemeltetett hajókra, hogy rendszeresen a tengeren vészhelyzetbe vagy végveszélybe jutott személyek felkutatására és mentésére irányuló tevékenységet folytassanak.
- 54 Konkrétan a kérdést előterjesztő bíróság először is a 2009/16 irányelv hatályával kapcsolatban vár választ, pontosabban arra, hogy az irányelv 3. cikkét – a szövegére, ezen irányelv rendszerére és az általa követett célokra figyelemmel – úgy kell-e értelmezni, hogy az olyan hajókra is kiterjed, amelyeket – bár a lobogó szerinti állam által feljogosított és uniós szinten elismert szervezet hivatalosan kereskedelmi célokra szánt „teherhajó” osztályba sorolt, és ilyen bizonyítvánnyal látott el – a gyakorlatban kizárólag és rendszeresen a tengeren vészhelyzetbe vagy végveszélybe jutott személyek felkutatására és mentésére szánnak, illetve használnak.
- 55 E tekintetben e bíróság megjegyzi, hogy hajlik arra az álláspontra, hogy a 2009/16 irányelvet a 3. cikkének (4) bekezdésére, (2), (4) és (6) preambulumbekézdésére, valamint e rendelkezés és e preambulumbekézdések összefüggéseire tekintettel úgy kell értelmezni, hogy az nem alkalmazandó azokra a hajókra, amelyeket – a *Sea Watch 4*-hez és a *Sea Watch 3*-hoz hasonlóan – nem kereskedelmi célú tevékenységre, például a vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló tevékenységre használnak, kivéve ha ezek a hajók személyszállító hajókhoz hasonlatosak. Ezen értelmezés szerint az említett hajók nem vonhatók az említett irányelv 11–13. cikke alapján végzett ellenőrzés alá. Mindazonáltal úgy véli, hogy ezzel ellentétes értelmezés is elfogadható, különösen a 3. cikk (1) bekezdésére tekintettel. Erre az esetre nézve megjegyzi, hogy helyénvaló lenne megvizsgálni, hogy az 53/2011. sz. törvényerejű rendelet, amelyet az Olasz Köztársaság a 2009/16 irányelv nemzeti jogba történő átültetése céljából fogadott el, összeegyeztethető-e az említett irányelvvel.
- 56 Másodszor, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a *Sea Watch 4* és a *Sea Watch 3* hajók által a bizonyítványaik szerint szállítható legfeljebb 22, illetve 30 személy és az e hajók által az alapügyben szóban forgó intézkedésekre okot adó mentési műveletek során ténylegesen szállított több száz személy közötti nyilvánvaló aránytalanság minősülhet-e

a 2009/16 irányelv I. melléklete II. részének 2A. pontja és 2B. pontja értelmében vett olyan „elsődlegességi tényezőnek” vagy „rendhagyó tényezőnek”, amely indokolja, hogy ezeket a hajókat az említett irányelv 11. cikke alapján kiegészítő ellenőrzésnek vessék alá.

- 57 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy ez a nyilvánvaló aránytalanság „rendhagyó tényezőnek”, közelebbről olyan helyzetnek minősül, amelyben a hajó üzemeltetése a „személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését” idézi elő. E tekintetben mindenekelőtt megjegyzi, hogy a tengerjogi egyezmény 98. cikkében foglalt és a tengeri felkutatásról és mentésről szóló egyezmény által felidézett, a hajók parancsnokaira vonatkozó azon kötelezettség, hogy segítséget nyújtsanak a tengeren vészhelyzetbe vagy végveszélybe került személyeknek, az említett nemzetközi egyezményekkel összhangban csak akkor áll fenn, ha ez a hajó, a személyzet és az érintett utasok súlyos veszélyeztetése nélkül teljesíthető. Ezt követően ebből azt a következtetést vonja le, hogy egy adott hajó fedélzetére olyan számú személy felvétele, amely nyilvánvalóan nem áll arányban a hajó – különböző bizonyítványaiiban feltüntetett vagy azokból kitűnő – befogadóképességével és felszereltségével, valamint a személyzet létszámával, ilyen veszélyeztetést jelenthet. Végül ebből arra a következtetésre jut, hogy amennyiben a fedélzetre felvétel a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló, kizárólagosan és rendszeresen olyan hajókkal végzett tevékenység következménye, amelyek bizonyítványai azt igazolják, hogy nem alkalmasak e tevékenység végzésére, úgy tekinthető, hogy kockázatos az üzemeltetés, ami indokolja a 2009/16 irányelv 11. cikke szerinti kiegészítő ellenőrzés lefolytatását.
- 58 Harmadszor a kérdést előterjesztő bíróság általános jelleggel a kikötő szerinti államot a 2009/16 irányelv 13. cikke alapján megillető, olyan hajón végzett részletesebb ellenőrzés keretében gyakorolható jogkörök terjedelmét és hatályát kívánja meghatározni, amelynek nem lobogó szerinti állama. Konkrétabban azt kérdezi, hogy e jogkörök magukban foglalják-e annak ellenőrzését, hogy a hajó – függetlenül attól, hogy a lobogó szerinti állam illetékes hatóságai milyen tevékenységekre osztályozták és látták el bizonyítvánnyal a hajót – abban az esetben, ha a gyakorlatban más, kizárólag és rendszeresen a tengeren vészhelyzetbe vagy végveszélybe jutott személyek felkutatásából és mentéséből álló tevékenységet folytat, megfelel-e a biztonság, a környezetszennyezés megelőzése, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülmények terén alkalmazandó, a másodlagos uniós jogból és/vagy a nemzetközi tengeri szokásjogból vagy nemzetközi tengerjogi egyezményekből fakadó követelményeknek.
- 59 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság mindenekelőtt kifejti, hogy véleménye szerint a 2009/16 irányelv 13. cikkét a szövegére tekintettel úgy kell értelmezni, hogy az lehetővé teszi a kikötő szerinti állam számára, hogy olyan ellenőrzéseket végezzen, amelyek nem korlátozódnak a szükséges bizonyítványok fedélzeten való meglétének formális ellenőrzésére, hanem az érintett hajó tényleges állapotának érdemi ellenőrzésére is kiterjednek. Ezt követően hangsúlyozza, hogy ezt az érdemi ellenőrzést mindazonáltal e cikk szövegére, valamint a 2009/16 irányelvnek többek között a (6) preambulumbekzdése és az alkalmazandó nemzetközi egyezmények által megvilágított rendszerére tekintettel a lobogó szerinti állam által végzett osztályozás és kiadott bizonyítvány vonatkozásában kell elvégezni, tehát kizárólag annak ellenőrzésére kell irányulnia, hogy az érintett hajó tényleges állapota megfelel-e az ezen állam osztályozása és a bizonyítvány szerinti tevékenységekre alkalmazandó előírásoknak. Az ilyen ellenőrzésre ugyanis csak „másodlagosan” kerül sor, és így célját vagy hatásait tekintve nem teheti kérdésessé a lobogó szerinti államban „elsődlegesen” végzett ellenőrzést és döntéseket, ez pedig megtörténne akkor, ha lehetővé tenné a kikötő szerinti állam számára a hajó visszatartását azzal az indokkal, hogy az nem felel meg a bizonyítvány szerinti tevékenységhez kapcsolódó előírásoktól eltérő előírásoknak. Végül, bár elismeri, hogy a másodlagos uniós jog ilyen értelmezése csalás

lehetőségét rejti magában, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében megjegyzi, hogy az alapügyben szóban forgó, a személyek felkutatására és mentésére irányuló tevékenység nem csalárd jellegű, mivel egyrészt megfelel a Sea Watch által követett célnak, másrészt ismert az illetékes német és olasz hatóságok előtt, harmadrészt pedig, amint azt a 2020. szeptember 23-i ajánlás is tanúsítja, alapvetően elismert tevékenységnek minősül.

- 60 Negyedszer, a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy amennyiben a kikötő szerinti államnak nincs lehetősége arra, hogy a 2009/16 irányelv alapján ellenőrizze, hogy egy adott hajó a tényleges tevékenységére tekintettel megfelel-e a biztonság, a környezetszennyezés megelőzése, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülmények terén alkalmazandó előírásoknak, az ilyen jogkör alapulhat-e vagy az ezen irányelv 2. cikkében említett, az életbiztonság a tengeren egyezmény I. cikkének b) pontján, amely előírja, hogy a szerződő kormányok vállalják, hogy megteszik az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy „az életbiztonság szempontjából minden hajó alkalmas legyen arra a szolgálatra, amire szánva van”, vagy pedig a kikötő szerint illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzési eljárásokról szóló IMO határozat mellékletének 1.3.1. pontján.
- 61 Ötödször és utolsósorban a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy egyrészt a kikötő szerinti állam hatóságai milyen mértékben és milyen módon követelhetik meg, hogy a lobogó szerinti állam által teherhajóként osztályozott hajó ezenfelül a tengeren vészhelyzetbe vagy végveszélybe jutott személyek felkutatására és mentésére irányuló tevékenység végzésére vonatkozó bizonyítvánnyal rendelkezzen, valamint hogy megfeleljen az e tevékenységre alkalmazandó, illetve a tengeri biztonság szavatolására alkalmas körülmények között történő végzését lehetővé tévő követelményeknek. Másrészt a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy e hatóságok jogosultak-e a 2009/16 irányelv 19. cikke alapján az ilyen hajót az ezen előírásoknak való megfelelésig visszatartani.
- 62 E kérdések összességével kapcsolatban a kérdést előterjesztő bíróság először is megjegyzi, hogy a 2020. szeptember 23-i ajánlás kiemeli, hogy az Unió jelentőséget tulajdonít annak, hogy a Földközi-tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló tevékenységet végző hajók megfeleljenek a biztonsági előírásoknak. Másodszor úgy véli, hogy nem létezik azonban olyan nemzetközi vagy uniós szabályozás, amely egyértelműen alkalmazandó, és kifejezetten a kizárólagos és rendszeresen ilyen tevékenységet végző hajókra vonatkozó lenne. Harmadszor lényegében úgy véli, hogy megfelelő osztályozás és bizonyítvány hiányában a kikötő szerinti állam nem követelheti meg sem azt, hogy az ilyen hajók a lobogó szerinti állam által kiállított bizonyítványoktól eltérő bizonyítványokkal rendelkezzenek, sem azt, hogy a bizonyítványoknak megfelelőktől eltérő követelményeknek feleljenek meg.
- 63 E körülmények között a Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Szicília tartomány közigazgatási bírósága) mindkét alapeljárásban úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő, azonos szövegezésű, a C-14/21. sz. ügyben a *Sea Watch 4* hajóra, a C-15/21. sz. ügyben pedig a *Sea Watch 3* hajóra vonatkozó kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) a) A Bíróságnak azt a kérdést kell megválaszolnia, hogy a 2009/16 irányelv hatálya alá tartozik-e egy olyan hajó, – tehát a PSC (Port State Control, a hajóknak a kikötő szerinti állam által történő ellenőrzése) elvégezhető-e e hajó tekintetében is –, amelyet a lobogó szerinti állam hajóosztályozó szervezete teherhajónak minősített, amely hajó azonban a

valóságban kizárólag és rendszeresen olyan nem kereskedelmi tevékenységet végez, mint például az ún. SAR (search and rescue, felkutatás és mentés) tevékenység (ahogyan azt a [Sea Watch] a [Sea Watch 4 és Sea Watch 3 hajókkal] teszi az alapító okirata értelmében)?

- b) Abban az esetben, ha [...] a Bíróság úgy ítélné meg, hogy a 2009/16 irányelv hatálya alá tartoznak az érintett hajók is, a Bíróságnak azt a kérdést is meg kell válaszolnia, hogy az ily módon értelmezett irányelvvel ellentétes-e az 53/2011. sz. törvényerejű rendeletnek a [2009/16] irányelv 3. cikkét átültető 3. cikkében foglalthoz hasonló olyan nemzeti szabályozás, amely – ezzel szemben – [e törvényerejű rendelet] (1) bekezdésében kifejezetten úgy határozza meg a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés alkalmazási körét, hogy azt a kereskedelmi célra használt hajókra korlátozza, és nemcsak a kedvtelési célú hajókat zárja ki e körből, hanem azokat a teherhajókat is, amelyek a valóságban nem végeznek kereskedelmi tevékenységet, tehát amelyeket nem használnak e célra?
- c) Végezetül a Bíróságnak azt a kérdést is meg kell válaszolnia, hogy lehet-e ezzel szemben megalapozottan azt állítani, hogy a 2009/16 irányelv személyszállító hajókra is kiterjedő részének hatálya alá tartoznak a 2017. évi módosításokat követően azok a teherhajók is, amelyek a tengeren veszélyhelyzetben lévő személyekre vonatkozóan végeznek rendszeresen [felkutatási és mentési] tevékenységet, és ez az utasok szállításával teszi egyenértékűvé a tengeren életveszély miatt megmentett személyek szállítását?
- 2) A Bíróságnak azt a kérdést kell megválaszolnia, hogy az a körülmény, hogy a hajó a vészhelyzeti felszerelésekre vonatkozó bizonyítványban szereplőnél sokkal több személyt szállított, bár ez a [felkutatási és mentési] tevékenység eredménye, vagy egyébként a vészhelyzeti felszerelésekre vonatkozóan olyan bizonyítvánnyal rendelkezik, amely a ténylegesen szállítottak számánál sokkal kisebb számú személyre vonatkozik, tartozhat-e jogszerűen a 2009/16 irányelv I. melléklete II. részének 2A. pontja szerinti elsődlegességi tényezők vagy az ugyanezen rendelet I. melléklete II. részének 2B. pontja szerinti rendhagyó tényezők körébe?
- 3) A Bíróságnak azt a kérdést kell megválaszolnia, hogy a tagállami lobogó alatt közlekedő hajóknak a 2009/16 irányelv 13. cikke szerinti, részletesebb PSC-vizsgálata magában foglalhatja-e és/vagy magában kell-e foglalnia az annak vizsgálatára irányuló hatáskört is, hogy konkrétan mi a hajó által ténylegesen végzett tevékenység, attól a tevékenységtől függetlenül, amelyre vonatkozóan a lobogó szerinti állam és annak osztályozási szervezete kiadta részére az osztályozási bizonyítványt és az ennek megfelelő biztonsági bizonyítványokat, következésképpen az annak ellenőrzésére irányuló hatáskört, hogy az említett hajó rendelkezik-e azokkal a bizonyítványokkal, és általánosságban megfelel-e azoknak a követelményeknek és/vagy előírásoknak, amelyeket a hajózás biztonsága, a környezetszennyezés megelőzése, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülmények területén nemzetközi szinten elfogadott jogszabályok határoznak meg, és igenlő válasz esetén, a fent említett hatáskör olyan hajóval szemben is gyakorolható-e, amely a valóságban rendszeresen [felkutatási és mentési] tevékenységet végez?
- 4) a) A Bíróságnak azt a kérdést kell megválaszolnia, hogy hogyan kell értelmezni a [z életbiztonság a tengeren egyezmény] [I. cikkének] b) pontját – amelyre a 2009/16 irányelv 2. cikke kifejezetten utal, és amelynek ennél fogva egységes [uniós] értelmezést kell biztosítani a PSC céljából és keretében – azon részében, amely úgy rendelkezik, hogy »[a] Szerződő Kormányok vállalják, hogy kihirdetnek minden törvényt, rendeletet, jogszabályt és szabályzatot, valamint megtesznek minden más lépést, ami szükséges lehet ahhoz, hogy ennek az Egyezménynek teljes hatályt adjanak, annak érdekében, hogy biztosítsák, az életbiztonság szempontjából minden hajó alkalmas legyen arra a szolgálatra, amire szánva

van»; és különösen, azon véleményt illetően, amelyet a kikötő szerinti állam a PSC-vizsgálatok révén fogalmaz meg a tekintetben, hogy a hajó alkalmas arra a szolgálatra, amelyre szánva van, arra kell-e szorítkozni, hogy kizárólagos ellenőrzési szempontként csak az elméletileg bejelentett tevékenységekre vonatkozóan elvégzett osztályozás és a rendelkezésre álló, megszerzett biztonsági bizonyítványok alapján meghatározott előírások kerüljenek alkalmazásra, vagy – ezzel szemben – figyelembe vehető-e az a szolgálat is, amelyre a hajót konkrétan használják?

- b) A Bíróságnak ezért azt a kérdést kell megválaszolnia, hogy – az említett nemzetközi szempontokra is figyelemmel – a kikötő szerinti állam közigazgatási hatóságai rendelkeznek-e hatáskörrel, nem csak annak ellenőrzésére vonatkozóan, hogy a felszerelések és a fedélzeti berendezések megfelelnek-e a lobogó szerinti állam által kiadott bizonyítványokban meghatározott és a hajó elméleti osztályozásából eredő előírásoknak, hanem annak értékelése vonatkozásában is, hogy a valóságban végzett, az osztályozási bizonyítványban megjelölteken kívül eső és attól eltérő tevékenység tekintetében is megfelelőek-e a hajó bizonyítványai, illetve fedélzeti felszerelései és berendezései?
- c) Ugyanezen megfontolások vonatkoznak a [kikötő szerint illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzési eljárásokról szóló IMO határozat mellékletének] 1.3.1. pontjára is abban a részében, amely a következőképpen rendelkezik: »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) Végezetül a Bíróságnak azt a kérdést kell megválaszolnia, hogy amennyiben megállapításra kerülne, hogy a kikötő szerinti állam rendelkezik arra vonatkozó hatáskörrel, hogy a bizonyítványok meglétét, valamint a követelményeknek és/vagy előírásoknak való megfelelést azon tevékenység alapján vizsgálja, amelyre a hajót konkrétan szánják, a kikötő szerinti állam, amely a PSC-vizsgálatot végezte, a hajó visszatartásának elkerülése érdekében megkövetelheti-e azt, hogy a hajó a biztonsággal és a környezetszennyezés megelőzésével kapcsolatos olyan további bizonyítványokkal rendelkezzen, illetve olyan további követelményeknek és/vagy előírásoknak feleljen meg a már meglévők mellett, amelyek a valóságban végzett tevékenységekre, nevezetesen a jelen ügyben a [felkutatási és mentési] tevékenységekre vonatkoznak?
- b) Az [a)] kérdésre adott igenlő válasz esetén a valóságban végzett tevékenységekre, nevezetesen a jelen ügyben a [felkutatási és mentési] tevékenységekre vonatkozóan a hajó visszatartásának elkerülése érdekében a meglévők mellett csak abban az esetben követelhető-e meg, hogy a hajó további bizonyítványokkal rendelkezzen, illetve további követelményeknek és/vagy előírásoknak feleljen meg, ha létezik egyértelmű és megbízható nemzetközi és/vagy [uniós] jogi keret a [felkutatási és mentési] tevékenység besorolása, illetve a biztonsággal és a tengerszennyezés megelőzésével kapcsolatos vonatkozó bizonyítványok, valamint követelmények és/vagy előírások terén?
- c) A [b)] kérdésre adott nemleges válasz esetén azt, hogy a hajó a meglévők mellett a valóságban végzett tevékenységekre, nevezetesen a jelen ügyben a [felkutatási és mentési] tevékenységekre vonatkozó további bizonyítványokkal rendelkezzen, illetve további követelményeknek és/vagy előírásoknak feleljen meg, a lobogó és/vagy a kikötő szerinti

- állam nemzeti szabályozása alapján kell-e megkövetelni, és e célból törvényi szintű jogszabály szükséges-e, vagy rendeleti szintű jogszabály, illetve akár egy általános jellegű közigazgatási szabályozás is megfelelő-e?
- d) A [c)] kérdésre adott igenlő válasz esetén a kikötő szerinti állam kötelezettsége-e, hogy a PSC-vizsgálat során pontosan és konkrétan megjelölje, hogy melyik az (a 3) pont alapján meghatározott) törvényi vagy rendeleti szintű jogszabály, illetve általános jellegű közigazgatási aktusban megtalálható szabály, amelynek alapján meg kell határozni a hajózás biztonságával és a tengerszennyezés megelőzésével kapcsolatos azon műszaki követelményeket és/vagy előírásokat, amelyeket a PSC-vizsgálatnak alávetett hajónak teljesítenie kell a [felkutatási és mentési] tevékenység folytatásához, és pontosan milyen korrekciós/kiigazító tevékenységek szükségesek a hivatkozott szabályozás tiszteletben tartásának biztosításához?
- e) Ha a kikötő és/vagy a lobogó szerinti államban nincs ilyen törvényi vagy rendeleti szintű jogszabály, illetve általános közigazgatási aktusban található szabály, a kikötő szerinti állam közigazgatási hatósága a konkrét esetben kijelölheti-e a hajózás biztonságával, a tengerszennyezés megelőzésével, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos azon műszaki követelményeket és/vagy előírásokat, amelyeknek a PSC-vizsgálat alá vetett hajónak a [felkutatási és mentési] tevékenység folytatása érdekében meg kell felelnie?
- f) A [d)] és [e)] kérdésre adott nemleges válasz esetén a [felkutatási és mentési] tevékenység a lobogó szerinti állam e téren tett külön iránymutatása hiányában időközben engedélyezettnek, és így visszatartást elrendelő határozat meghozatalával meg nem tilthatónak tekinthető-e, ha a PSC-vizsgálatnak alávetett hajó megfelel egy másik kategóriára (nevezetesen a teherhajókra) vonatkozó azon fenti követelményeknek és/vagy előírásoknak, amelyek fennállását a lobogó szerinti állam konkrétan meg is erősítette?”

A Bíróság előtti eljárás

- 64 A Bíróság elnöke a 2021. február 2-i határozatával az eljárás írásbeli és szóbeli szakaszának lefolytatása, valamint az ítélet meghozatala céljából egyesítette a C-14/21. és C-15/21. sz. ügyeket.
- 65 Előzetes döntéshozatalra utaló határozataiban a Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Szicília tartomány közigazgatási bírósága) azt kérte a Bíróságtól, hogy a jelen ügyeket a Bíróság eljárási szabályzatának 105. cikke szerinti gyorsított eljárásban bírálja el. E kérelem alátámasztása érdekében először is arra hivatkozott, hogy különösen a nyári hónapokban kiemelt jelentősége van a Földközi-tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló, humanitárius szervezetek által az alapügyben szóban forgóhoz hasonló hajók segítségével végzett tevékenységnek, másodszor arra a tényre, hogy a jelen ügyek alapjául szolgáló előzetes döntéshozatal iránti kérelmek benyújtásának időpontjában több ilyen hajót tartottak vissza olasz kikötőkben, harmadszor pedig arra, hogy ezen intézkedések némelyike ellen az olasz közigazgatási bíróságok előtt fellebbezés van folyamatban.
- 66 A Bíróság elnöke a 2021. február 25-i Sea Watch végzésben (C-14/21 és C-15/21, EU:C:2021:149) azzal az indokkal utasította el e kérelmeket, hogy az azok alátámasztására felhozott körülmények önmagukban nem indokolják, hogy a jelen ügyeket gyorsított eljárásban bírálják el, a kérdést előterjesztő bíróság azon lehetőségét nem érintve, hogy szükség esetén elfogadja az általa hozandó határozatok teljes érvényesülésének biztosításához szükséges ideiglenes intézkedéseket.

- 67 A Bíróság elnöke mindazonáltal úgy ítélte meg, hogy ezen ügyek sajátos körülményei indokolják, hogy a Bíróság ezeket az ügyeket az eljárási szabályzat 53. cikkének (3) bekezdése alapján soron kívül bírálja el.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

- 68 A 2009/16 irányelv hatályára vonatkozó első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy ezt az irányelvet úgy kell-e értelmezni, hogy az alkalmazandó azokra a hajókra, amelyeket – bár a lobogó szerinti állam teherhajóként osztályozott és látott el bizonyítvánnyal – a gyakorlatban egy humanitárius szervezet rendszeresen használ nem kereskedelmi célú, a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló tevékenységre (a továbbiakban: humanitárius segítségnyújtást végző magánhajók). Igenlő válasz esetén e bíróság azt a kérdést is felteszi, hogy az említett irányelvet úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha a belső jogba átültető nemzeti szabályozás annak alkalmazhatóságát kizárólag a kereskedelmi tevékenység céljára használt hajókra korlátozza.
- 69 E tekintetben először is meg kell jegyezni, hogy a 2009/16 irányelv 3. cikke általános jelleggel és a hajók bizonyos kategóriáira vonatkozó különös rendelkezések sérelme nélkül határozza meg ezen irányelv hatályát, két kumulatív feltételcsoportra utalva, amelyek közül az első az ezen irányelv hatálya alá tartozó hajókra vonatkozik, a második pedig azokra a helyzetekre, amelyekben az irányelv alkalmazandó.
- 70 Egyrészt a 2009/16 irányelv hatálya alá tartozó hajókat illetően ezen irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első albekezdése kimondja, hogy az irányelv „minden hajóra” alkalmazandó, míg az irányelv 2. cikkének 5. pontja a „hajó” fogalmát úgy határozza meg, mint minden olyan tengerjáró hajót, amelyre egyfelől az e 2. cikk 1. pontjában említett egy vagy több nemzetközi egyezmény alkalmazandó, másfelől pedig nem a kikötő szerinti állam lobogója alatt közlekedik.
- 71 A 2009/16 irányelv 3. cikkének (4) bekezdése azonban előírja, hogy az irányelv hatálya nem terjed ki a halászhajókra, hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, kezdetleges építésű fahajókra, nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra és kedvtelési célú hajókra.
- 72 Mivel a hajók így kizárt különböző kategóriái a 2009/16 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első albekezdésében kimondott általános szabály alóli kivételnek minősülnek, azokat korlátozó jellegűnek kell tekinteni, és szigorúan kell értelmezni.
- 73 Ebből különösen az következik, hogy a 2009/16 irányelv 3. cikkének (4) bekezdésében szereplő, „nem kereskedelmi célra használt állami hajók” és „nem kereskedelmi célra használt kedvtelési célú hajók” kifejezések nem értelmezhetők úgy, hogy azok analógia útján olyan hajókra is kiterjednek, amelyeket – az alapügyben szóban forgó hajókhoz hasonlóan – a gyakorlatban „nem kereskedelmi célokra” használnak, anélkül azonban, hogy „állami hajók” vagy „kedvtelési célú hajók” lennének.
- 74 Mivel az érintett hajó nem tartozik a 2009/16 irányelv 3. cikkének (4) bekezdése értelmében ezen irányelv hatálya alól kizárt, kimerítően felsorolt kategóriák valamelyikébe, az a tény, hogy e hajó tényleges tevékenysége nem egyezik meg azzal a tevékenységgel, amelyre a lobogója szerinti államban osztályozták és bizonyítvánnyal ellátták, nem befolyásolja az említett irányelv

alkalmazhatóságát, amint arra a főtanácsnok az indítványának 35. pontjában lényegében rámutatott. Az sem releváns, hogy az ilyen hajó tényleges tevékenysége kereskedelmi vagy nem kereskedelmi jellegű. Végül nincs jelentősége annak, hogy az alapügyben szóban forgó rendszeres felkutatási és segítségnyújtási tevékenység nyomán a tengeren segítségben részesülő személyek szállítása az utasszállítási tevékenységhez hasonlítható-e, vagy sem.

- 75 Másrészt, ami a 2009/16 irányelv hatálya alá tartozó helyzeteket illeti, ezen irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első albekezdése pontosítja, hogy az irányelv többek között minden olyan hajóra és személyzetére alkalmazandó, amely „egy tagállam kikötőjébe vagy révjébe hajó–kikötő kapcsolat létesítése céljából fut be”. Amint az ezen irányelv 2. cikkének 6. pontjából következik, az ilyen kapcsolat magában foglalja mindazon érintkezéseket, amelyekre akkor kerül sor, amikor egy hajót közvetlenül és azonnal érintenek a személyek vagy áruk hajóra vagy hajóról történő mozgatásával, vagy a hajóról vagy a hajó részére nyújtott kikötői szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységek.
- 76 Mindazonáltal a 2009/16 irányelv nem kizárólag ebben a helyzetben alkalmazandó, amint az az irányelv 3. cikke (1) bekezdésének harmadik albekezdéséből következik, amely a tagállam azon lehetőségére utal, hogy a joghatósága alá tartozó vizeken tartózkodó hajót ellenőrizze.
- 77 A jelen ítélet 69–76. pontjából tehát az következik, hogy a 2009/16 irányelvet úgy kell értelmezni, hogy az alkalmazandó minden olyan hajóra, amely – az alapügyben szereplőkhöz hasonlóan – valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben, horgonyzóhelyen vagy vizeken tartózkodik, és egy másik tagállam vagy harmadik állam lobogója alatt közlekedik, anélkül hogy az ezen irányelv 3. cikkének (4) bekezdésében felsorolt kivételek valamelyike alá tartozna (a továbbiakban: a kikötő szerinti tagállam joghatósága alá tartozó hajók).
- 78 A 2009/16 irányelv szövegének ezen értelmezése összhangban áll az ezen irányelv által követett céllal, amely – amint az az irányelv 1. cikkéből kitűnik – arra irányul, hogy elősegítse a tengerek biztonságával, a tengerhajózás védelmével, a környezetvédelemmel és a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos nemzetközi és uniós jogszabályok nagyobb mértékű betartatását, közös kritériumokon és egységes eljáráson alapuló ellenőrzési, szemle- és visszatartási rendszer útján, amely – az uniós jogalkotó által kifejezetten előírt kivételektől eltekintve – a kikötő szerinti tagállam joghatósága alá tartozó valamennyi hajóra alkalmazandó.
- 79 Ez az értelmezés egyébiránt összhangban áll a 2009/16 irányelv jogi alapját képező EK 80. cikk (2) bekezdésével, vagyis jelenleg az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdésével. Ez a rendelkezés ugyanis lehetővé teszi az uniós jogalkotó számára, hogy általános rendelkezéseket fogadjon el a közlekedés és így a tengeri közlekedés biztonságának javítása érdekében (lásd ebben az értelemben: 2007. október 23-i Bizottság kontra Tanács ítélet, C-440/05, EU:C:2007:625, 58. és 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), anélkül hogy e rendelkezések kizárólag azokra a hajókra korlátozódnának, amelyeket kereskedelmi célra szánnak, vagy ténylegesen ilyen célra használnak.
- 80 E tényezők összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy amennyiben a jelen ítélet 77. pontjában említett feltételek teljesülnek, a 2009/16 irányelv alkalmazandó a humanitárius segítségnyújtást végző magánhajókra.
- 81 Másodszor, a 2009/16 irányelvből egyértelműen következik, hogy az ezen irányelv 11–13. és 19. cikkében előírt ellenőrzési, szemlevizsgálati és visszatartási rendelkezések az irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében említett valamennyi hajóra vonatkoznak.

- 82 Következésképpen azoknak a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseknek, amelyeket a tagállamoknak a 2009/16 irányelvvel összhangban el kell fogadniuk annak érdekében, hogy nemzeti jogukat összhangba hozzák ezen irányelvvel, elő kell írniuk, hogy e rendelkezés hatálya kiterjed valamennyi hajóra, ideértve a jelen ítélet 80. pontjában említett hajókat is, mivel az említett irányelvvel ellentétes az, hogy e rendelkezések alkalmazhatóságát kizárólag a kereskedelmi tevékenység céljára használt hajókra korlátozzák.
- 83 Figyelembe véve a kérdést előterjesztő bíróságnak a jelen ítélet 55. és 68. pontjában kifejtett kérdéseit, hozzá kell tenni, hogy – amint az a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik – az uniós jog elsőbbségének elve megköveteli a tagállamok valamennyi fórumától, hogy biztosítsák e jog teljes érvényesülését, és konkrétan a nemzeti bíróságoktól azt, hogy a belső jogot a lehető legteljesebb mértékben az uniós joggal összhangban értelmezzék. Ez az elv megköveteli, hogy a belső jog egészét figyelembe vegyék és a belső jogban elismert értelmezési módszereket alkalmazzák annak érdekében, hogy biztosítsák az adott ügyben érintett uniós jogi aktus teljes érvényesülését, és annak céljával összhangban álló eredményre jussanak (lásd ebben az értelemben: 2019. június 24-i Popławski ítélet, C-573/17, EU:C:2019:530, 53., 54., 57. és 77. pont).
- 84 Az említett elvnek azonban vannak bizonyos korlátai. Többek között, hogy nem szolgálhat a nemzeti jog *contra legem* értelmezésének alapjául (lásd ebben az értelemben: 2019. június 29-i Popławski ítélet, C-573/17, EU:C:2017:530, 74. és 76. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 85 A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy a 2009/16 irányelv hatályát meghatározó rendelkezések, és különösen az ezen irányelv 11–13. és 19. cikkében előírt ellenőrzési, szemlevizsgálati és visszatartási rendelkezések átültetését biztosító nemzeti szabályozást a lehető legteljesebb mértékben e rendelkezésekkel összhangban értelmezze, figyelembe véve a belső jog egészét és alkalmazva a belső jogban elismert értelmezési módszereket, amit a Bíróság előtti eljárásban részt vevő felek némelyike lehetségesnek tartott.
- 86 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2009/16 irányelvet úgy kell értelmezni, hogy:
- az alkalmazható az olyan hajókra, amelyeket – bár a lobogó szerinti állam teherhajóként osztályozott és látott el bizonyítvánnyal – a gyakorlatban egy humanitárius szervezet rendszeresen a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló nem kereskedelmi tevékenység céljára használ, és
 - azzal ellentétes, hogy a belső jogba átültető nemzeti szabályozás az alkalmazhatóságát kizárólag a kereskedelmi tevékenység céljára használt hajókra korlátozza.

A második, harmadik, negyedik és ötödik kérdésről

Előzetes észrevételek

- 87 A második, harmadik, negyedik és ötödik kérdés a 2009/16 irányelv 11–13. és 19. cikkében előírt ellenőrzési, szemlevizsgálati és visszatartási intézkedések végrehajtásának a kikötő szerinti tagállam joghatósága alá tartozó hajók, konkrétan a humanitárius segítségnyújtást végző magánhajók tekintetében fennálló feltételeire vonatkozik.

- 88 Ezen irányelv célja, amint az a jelen ítélet 78. pontjában megállapításra került, hogy elősegítse a tengerek biztonságával, a tengerhajózás védelmével, a környezetvédelemmel, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos nemzetközi és uniós jogszabályok nagyobb mértékű betartatását.
- 89 E célból az említett irányelv konkrétabban annak lehetővé tételére irányul, hogy az Unió és a tagállamok megbizonyosodhassanak arról, hogy a kikötő szerinti tagállam joghatósága alá tartozó hajók tiszteletben tartják a 2. cikkének 1. pontjában felsorolt nemzetközi egyezmények rendelkezéseit. Ezek között szerepel az életbiztonság a tengeren egyezmény, amelynek az Unió valamennyi tagállama részese, az Unió azonban nem, amint az a jelen ítélet 17. pontjában megállapításra került.
- 90 E tekintetben emlékeztetni kell egyrészt arra, hogy még ha az Unió nem is részese valamely nemzetközi egyezménynek, és ezért az egyezmény nem kötelező rá nézve, a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy ezen egyezményt figyelembe lehet venni a másodlagos uniós jog ezen egyezmény hatálya alá tartozó rendelkezéseinek értelmezése keretében, amennyiben annak valamennyi tagállam szerződő fele (2008. június 3-i Intertanko és társai ítélet, C-308/06, EU:C:2008:312, 47–52. pont; 2014. január 23-i Manzi és Compagnia Naviera Orchestra ítélet, C-537/11, EU:C:2014:19, 45. pont; 2018. július 11-i Bosphorus Queen Shipping ítélet, C-15/17, EU:C:2018:557, 45. pont).
- 91 A jelen ügyben a 2009/16 irányelv értelmezésekor az életbiztonság a tengeren egyezményt figyelembe kell venni, amelynek valamennyi tagállam szerződő fele. Ez az irányelv valójában az uniós jogalkotó azon szándékát fejezi ki, hogy az egyezmény rendelkezéseinek nagyobb mértékű betartását kívánja biztosítani az Unión belül, még akkor is, ha az Unió maga nem részese az egyezménynek. Ezenkívül a jelen ítélet 89. pontjában felidézett azon cél, amelyre az uniós jogalkotó az említett irányelv elfogadásával törekedett, lényegében az említett egyezményhez csatolt jegyzőkönyvben szereplő szabályok egy részének az irányelv egyes mellékleteiben való átvételében is megnyilvánul.
- 92 Másrészt a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik, hogy a másodlagos uniós jog rendelkezéseit a lehető legteljesebb mértékben összhangban kell értelmezni az Unióra kötelező nemzetközi egyezményekkel, valamint az általános nemzetközi jog releváns szabályaival és elveivel, amelyek tiszteletben tartása mellett köteles az Unió az ilyen rendelkezések elfogadása során hatásköreit gyakorolni (lásd ebben az értelemben: 2008. szeptember 3-i Kadi és Al Barakaat International Foundation kontra Tanács és Bizottság ítélet, C-402/05 P és C-415/05 P, EU:C:2008:461, 291. pont; 2018. február 27-i Western Sahara Campaign UK ítélet, C-266/16, EU:C:2018:118, 43–47. pont).
- 93 A jelen ügyben a 2009/16 irányelvet – céljára és tartalmára tekintettel – nemcsak az életbiztonság a tengeren egyezményre, hanem a tengerjogi egyezményre is figyelemmel kell értelmezni.
- 94 Amint ugyanis a jelen ítélet 3. pontjában megjegyzésre került, a tengerjogi egyezményt az Unió elfogadta, így az az Unióra nézve kötelező, és annak rendelkezései az Unió jogrendjének szerves részét képezik. Ezen túlmenően e jogrendben elsőbbséget élvez a másodlagos uniós jogi aktusokhoz képest, így azokat a lehető legnagyobb mértékben az egyezmény rendelkezéseivel összhangban kell értelmezni (lásd ebben az értelemben: 2006. május 30-i Bizottság kontra Írország ítélet, C-459/03, EU:C:2006:345, 82. pont; 2008. június 3-i Intertanko és társai ítélet, C-308/06, EU:C:2008:312, 42. és 53. pont; 2018. július 11-i Bosphorus Queen Shipping ítélet, C-15/17, EU:C:2018:557, 44. pont).

- 95 E tekintetben a második, harmadik, negyedik és ötödik kérdésre adandó válasz szempontjából a megfontolások két köre releváns.
- 96 Először is a tengerjogi egyezmény alapvető célja a nemzetközi közösségnek a tengeri területek felkutatása, használata és kiaknázása során tanúsított békés együttműködésre vonatkozó általános nemzetközi jogi szabályok kodifikálása és továbbfejlesztése. E célból meghatározza az általa azonosított különböző tengeri területek – többek között a parti tenger és a nyílt tenger – jogi rendszerét, meghatározva az államokat e különböző tengeri területeken megillető szuverén jogok és joghatóság anyagi és területi korlátait (lásd ebben az értelemben: 2008. június 3-i Intertanko és társai ítélet, C-308/06, EU:C:2008:312, 55., 57. és 58. pont).
- 97 E jogi rendszer mindezen tengeri területek vonatkozásában a parti államok és a hajó lobogója szerinti államok esetlegesen ütköző érdekei közötti igazságos egyensúly megteremtésére törekszik (lásd különösen: 2008. június 3-i Intertanko és társai ítélet, C-308/06, EU:C:2008:312, 58. pont; 2018. július 11-i Bosphorus Queen Shipping ítélet, C-15/17, EU:C:2018:557, 63. pont).
- 98 Ezt az igazságos egyensúlyt egyrészt a tengerjogi egyezmény 91. cikke alapján valamennyi államnak biztosított azon kizárólagos joghatóság jellemzi, hogy meghatározza a hajók nemzeti hovatartozásának megadására vonatkozó feltételeket, a területén lévő hajók lajstromozásának feltételeit, és a lobogója alatt történő hajózáshoz való jog megadásának feltételeit. E hatáskör gyakorlása többek között abban nyilvánul meg, hogy a lobogó szerinti állam osztályozza és bizonyítvánnyal látja el, vagy egy erre a célra felhatalmazott szervezettel osztályoztatja és bizonyítvánnyal láttatja el a lobogója alatt közlekedő hajókat, miután ellenőrizte, hogy e hajók megfelelnek-e a vonatkozó nemzetközi egyezmények valamennyi követelményének (lásd ebben az értelemben: 2008. június 3-i Intertanko és társai ítélet, C-308/06, EU:C:2008:312, 59. pont; 2020. május 7-i Rina ítélet, C-641/18, EU:C:2020:349, 43., 44. és 46. pont).
- 99 Egyébiránt a tengerjogi egyezmény 92. cikkének megfelelően minden állam kizárólagos joghatósággal rendelkezik a nyílt tengeren a lobogója alatt közlekedő hajók felett. Ez a lobogó szerinti állam számára bizonyos kötelezettségeket keletkeztet, amelyek – amint az ezen egyezmény 94. cikkének (1)–(3) bekezdéséből következik – magukban foglalják, hogy ténylegesen gyakorolja joghatóságát és az ellenőrzést az említett hajók felett, valamint hogy meghozza a hajók tengeri biztonságának szavatolásához szükséges intézkedéseket, különös tekintettel a felszerelésre, a hajózásra alkalmasságra, a munkavégzés feltételeire és a személyzet képzésére. Ezenkívül e cikk (4) bekezdése értelmében a lobogó szerinti államnak meg kell győződnie arról, hogy többek között a kapitány, a tisztikar és a megkövetelt mértékben a személyzet ismeri és betartja a tengeri életbiztonságra vonatkozó nemzetközi előírásokat.
- 100 Ebből többek között az következik, hogy egy hajó a nyílt tengeren a lobogó szerinti állam kizárólagos joghatósága és joga alá tartozik (1992. november 24-i Poulsen és Diva Navigation ítélet, C-286/90, EU:C:1992:453, 22. pont; 2016. február 25-i Stroumpoulis és társai ítélet, C-292/14, EU:C:2016:116, 59. pont), különösen a tengeri biztonság és tengeri életbiztonság tekintetében. Általánosabban fogalmazva, az olyan hajó, amely a nyílt tengertől eltérő tengeri területen tartózkodik, továbbra is a lobogó szerinti állam joghatósága alá tartozik (lásd ebben az értelemben: 2018. június 13-i Deutscher Naturschutzring ítélet, C-683/16, EU:C:2018:433, 53. és 54. pont), ugyanakkor az ezen a területen szuverenitással vagy joghatósággal rendelkező állam által végzett ellenőrzések alá vonható ezen állam joghatóságának és jogköreinek korlátain belül.

- 101 A parti állam és a lobogó szerinti állam érdekei közötti igazságos egyensúlyt másrészt az jellemzi, hogy amint az a tengerjogi egyezmény 2. cikkének (1) bekezdéséből következik, valamennyi parti állam szuverenitása szárazföldi területén, köztük a kikötőin és belvizein túl kiterjed (1992. november 24-i Poulsen és Diva Navigation ítélet, C-286/90, EU:C:1992:453, 28. pont; 2016. február 25-i Stroumpoulis és társai ítélet, C-292/14, EU:C:2016:116, 59. pont) a „parti tengerként” megjelölt szomszédos tengersávra.
- 102 A „parti állam” tengerjogi egyezmény értelmében vett fogalma részben átfedésben van a 2009/16 irányelv értelmében vett „kikötő szerinti állam” fogalmával, amely – bár az említett irányelv hivatalosan nem határozza meg – az irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első, ötödik és hatodik albekezdése értelmében az Unió minden olyan tagállamára vonatkozik, amely tengeri vagy folyami kikötővel rendelkezik.
- 103 A parti államnak a parti tengere feletti szuverenitása azonban nem érinti az ezen államnak a tengerjogi egyezmény 24. cikkének (1) bekezdésében előírt azon kötelezettségét, hogy az egyezményben meghatározott eseteken kívül ne akadályozza az idegen hajók békés áthaladását a parti tengeren, amellet hogy az áthaladás különösen az említett egyezmény 17. és 18. cikke értelmében úgy értendő, hogy ez magában foglalja a parti tengeren való átkelést a belvizekre való belépés, valamely kikötőben való kikötés, vagy a kikötőből, a belvizekről, illetve parti tengerről való kilépés érdekében (lásd ebben az értelemben: 1992. november 24-i Poulsen és Diva Navigation ítélet, C-286/90, EU:C:1992:453, 25. pont).
- 104 Mindemellett a parti állam a tengerjogi egyezmény 21. cikkének (1) és (4) bekezdése alapján jogosult arra, hogy törvényeket és rendelkezéseket fogadjon el az idegen hajók parti tengeren történő békés áthaladására, és különösen a hajózás biztonságára vonatkozóan, amelyeket a békésen áthaladó hajóknak be kell tartaniuk. Ezenkívül ahhoz, hogy az áthaladás „békésnek” minősüljön, meg kell felelnie az egyezmény 19. cikkében felsorolt jellemzőknek.
- 105 Másodszor, a tengerjogi egyezmény nyílt tengerre vonatkozó VII. részében a 98. cikk (1) bekezdése „segítségnyújtási kötelezettséget” ír elő, amely a tengeri szokásjogból ered, és amely értelmében minden állam kötelezi a lobogója alatt közlekedő hajó kapitányát, hogy a hajó, a személyzet vagy az utasok súlyos veszélyeztetése nélkül lehetséges mértékben nyújtson segítséget valamennyi, az eltűnés veszélyében lévő, tengerben talált személynek (a továbbiakban: tengeri segítségnyújtási kötelezettség). Ezenkívül ezen egyezmény 18. cikkének (2) bekezdésében pontosítja, hogy az a körülmény, hogy egy hajó segítséget nyújtott ilyen személyeknek, szükségessé teheti e hajónak a parti állam parti tengerén történő áthaladását, beleértve a megállást és a lehorgonyzást.
- 106 Ebből következik, hogy e tengeri segítségnyújtási kötelezettség teljesítése jogi következményekkel jár a lobogó szerinti államoknak, illetve a parti államoknak a jelen ítélet 99., 100., 103. és 104. pontjában kifejtett, a tengeri biztonsági szabályok betartásának ellenőrzésére vonatkozó hatáskörére.
- 107 E tekintetben – a jelen ítélet 90. és 91. pontjában megállapítottaknak megfelelően – a 2009/16 irányelv rendelkezéseinek értelmezéséhez figyelembe kell venni az életbiztonság a tengeren egyezmény IV. cikkének b) pontját, amely szerint azokat a személyeket, akik *vis maior* miatt, vagy a hajótöröttek vagy egyéb személyeket, akik a szállításuknak a parancsnokra háruló kötelezettsége következtében a hajón tartózkodnak, nem kell számításba venni annak megállapítása céljából, hogy az egyezmény bármely rendelkezése vonatkozik-e a hajóra.

- 108 Ebből következik, hogy amennyiben az életbiztonság a tengeren egyezményben részes valamely állam lobogója alatt közlekedő hajó kapitánya teljesítette a jelen ítélet 105. pontjában említett tengeri segítségnyújtási kötelezettséget, sem az egyezményben szintén részes parti állam, sem pedig a lobogó szerinti állam nem élhet a jelen ítélet 99., 100., 103. és 104. pontjában kifejtett, a tengeri biztonsági szabályok betartásának ellenőrzésére vonatkozó jogkörével annak megállapítása érdekében, hogy az említett személyek fedélzeten való jelenléte nem vezethet-e ahhoz, hogy a szóban forgó hajó megsérti az említett egyezmény valamely előírását.
- 109 E megfontolások fényében kell választ adni a kérdést előterjesztő bíróság második, harmadik, negyedik és ötödik kérdésére.

A második kérdésről

- 110 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 2009/16 irányelv I. mellékletének II. részével összefüggésben értelmezett 11. cikkének b) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy a teherhajóknak a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló tevékenység céljára történő rendszeres használata tekinthető-e olyan tényezőnek, amely – mivel aránytalanul sok személyt szállítanak ahhoz képest, mint amennyit osztályozásuk és bizonyítványuk szerinti felszerelésük alapján szállíthatnak – indokolja, hogy ezeket a hajókat kiegészítő ellenőrzésnek vessék alá.
- 111 Amint az a jelen ítélet 78. és 81. pontjában kiemelésre került, a 2009/16 irányelv 11. cikke szerves részét képezi az ellenőrzésre, szemlevizsgálatra és visszatartásra vonatkozó olyan általános rendelkezéseknek, amelyek – bizonyos kivételektől eltekintve – a kikötő szerinti tagállam joghatósága alá tartozó valamennyi hajóra alkalmazhatóak a tengerek biztonságával, a tengerhajózás védelmével, a környezetvédelemmel és a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos nemzetközi és uniós jogszabályok nagyobb mértékű betartatásának elősegítése érdekében.
- 112 E célból a 2009/16 irányelv 12. cikkével összefüggésben értelmezett 11. cikk arra kötelezi a kikötő szerinti állam minőségével rendelkező tagállamokat, hogy az ilyen hajókat a kockázati profiljuktól függően előre meghatározott időközönként rendszeres ellenőrzésnek, valamint a legutolsó rendszeres ellenőrzésük óta eltelt időtől függetlenül kiegészítő ellenőrzésnek vessék alá. Az említett 11. cikk b) pontja azt is pontosítja, hogy e tagállamok kötelesek kiegészítő ellenőrzésnek alávetni az ezen irányelv I. melléklete II. része 2A. pontjában felsorolt „elsődlegességi tényezők” valamelyikét mutató hajókat, és az említett irányelv I. melléklete II. részének 2B. pontjában felsorolt „rendhagyó tényezők” valamelyikének megfelelő hajókat.
- 113 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatoknak a jelen ítélet 48., 56. és 57. pontjában összefoglalt indokolásából kitűnik, hogy bár az illetékes hatóságok úgy ítélték meg, hogy az alapügyben szóban forgó hajók „a tengeren tartózkodó migránsoknak biztosított segítségnyújtásban vettek részt, holott erre a tevékenységre vonatkozóan nem rendelkeztek bizonyítvánnyal”, végeredményben egy sor olyan hiányosságot állapítottak meg, amelyek közül némelyek „külön-külön vagy együttesen úgy tekintendő[k], hogy egyértelműen veszélyt jelent[enek] a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre”. Az is kitűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság szerint ezek a hiányosságok összességükben az e hajók által a bizonyítványaik szerint szállítható személyek száma és az alapeljárások alapjául szolgáló mentési műveletek során általuk ténylegesen szállított személyek száma között fennálló nyilvánvaló eltéréshez kapcsolódnak.

- 114 Mivel az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokban nem található arra utaló jel, hogy ez a helyzet a 2009/16 irányelv I. melléklete II. részének 2A. pontja értelmében vett olyan „elsődlegességi tényezőkhöz” kapcsolódna, mint például a biztonsági okok miatt a hajók osztályukból való felfüggesztése vagy kivonása, beérkezett bejelentés vagy értesítés, káros anyagok vagy szennyvizek kibocsátásával kapcsolatos rendelkezések megsértése miatti vádeljárás, az említett helyzet kizárólag e melléklet II. része 2B. pontja értelmében vett „rendhagyó tényezők” közé tartozhat. Ezenkívül az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokból nem következik, hogy az olasz hatóságok az alapügyben szóban forgó intézkedéseket a hajó biztonságos működésével, a tengeri környezettel, a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos bejelentés vagy panasz alapján hozták volna meg, vagy amiatt, hogy a Sea Watch hajóit már több mint három hónappal korábban visszatartották, vagy akár olyan, megbízható forrásból származó információk alapján, amelyek szerint valós kockázati paramétereik eltérnek a rögzített kockázati paraméterektől, és ezáltal a kockázat magasabb szintű. E körülményekre tekintettel úgy tűnik, hogy az ilyen helyzet a jelen ügyben kizárólag a 2B. pont kilencedik franciabekezdése értelmében vett, arra a lehetséges körülményre vonatkozó „rendhagyó tényező” fényében vizsgálható, hogy e hajók „üzemeltetése személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését idézte elő”, amely tényezőt egyébként a kérdést előterjesztő bíróság is kiemelt az előzetes döntéshozatalra utaló határozataiban.
- 115 Annak meghatározása érdekében, hogy ez a helyzet áll-e fenn, a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatának megfelelően e rendelkezést nemcsak annak kifejezéseit, hanem szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe véve kell értelmezni, amelynek az részét képezi (2005. június 7-i VEMW és társai ítélet, C-17/03, EU:C:2005:362, 41. pont; 2021. január 21-i Németország kontra Esso Raffinage ítélet, C-471/18 P, EU:C:2021:48, 81. pont).
- 116 E tekintetben először is meg kell jegyezni, hogy magából a 2009/16 irányelv I. melléklete II. része 2B. pontjának kilencedik franciabekezdéséből az következik, hogy az e rendelkezésben említett rendhagyó tényező adott esetben csak akkor vehető figyelembe, ha megállapítást nyer, hogy a hajót a személyeket, tárgyakat vagy a környezetet veszélyeztető módon üzemeltették.
- 117 Márpedig, az említett rendelkezést övező jogi háttérre tekintettel a teherhajóknak a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló rendszeres tevékenység céljára történő használata nem tekinthető – minden más körülménytől függetlenül, pusztán azon az alapon, hogy e hajók az osztályozásuk és bizonyítványuk szerinti kapacitásukhoz képest aránytalanul nagy számú személyt szállítanak – az említett franciabekezdés értelmében vett olyan rendhagyó tényezőnek, amely lehetővé tenné a kikötő szerinti állam számára, hogy kiegészítő ellenőrzést végezzen.
- 118 Ez az értelmezés ugyanis ellentétes lenne a tengerjogi egyezmény rendelkezéseivel, mivel akadályozná az ezen egyezmény 98. cikkében foglalt, tengeri segítségnyújtási kötelezettség hatékony teljesítését. Ezenkívül nem lenne összeegyeztethető az életbiztonság a tengeren egyezmény IV. cikkének b) pontjával.
- 119 Ezzel szemben a 2009/16 irányelv 11. cikke b) pontjának az ezen irányelv I. melléklete II. része 2B. pontjának kilencedik franciabekezdésével összefüggésben értelmezett szövegével – annak általános megfogalmazására tekintettel – nem ellentétes az, hogy a rendszeres felkutatási és mentési tevékenységet végző, valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben vagy vizeken tartózkodó hajókat, miután beléptek az említett vizekre, és miután befejeződött a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyeknek a kapitány döntése alapján biztosított segítségnyújtást követő átszállítása vagy kiszállítása, az eset körülményeitől függően úgy lehessen tekinteni, hogy „a személyeket, tárgyakat vagy a környezetet veszélyeztető módon üzemeltették”,

amint azt a főtanácsnok is megjegyezte az indítványának 43. és 46. pontjában. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy mindamellett, hogy a kiegészítő ellenőrzés végrehajtására vonatkozó döntés meghozatala „az illetékes hatóság szakmai megítélésétől függ”, az említett irányelv 11. és 13. cikke, valamint I. mellékletének II. része széles mérlegelési mozgásteret biztosít az érintett tagállam illetékes hatóságának annak meghatározásakor, hogy e körülmények olyan „rendhagyó tényezőnek” minősülnek-e, amelyek indokolják az ellenőrzést.

- 120 Mindazonáltal e hatóság által hozott határozatnak indokoltnak és tartalmát tekintve jogilag és ténybelileg is megalapozottnak kell lennie. Az indokoltsághoz e határozatnak olyan nyomatékos valószínűsítő körülményeken kell alapulnia, amelyek alapján a releváns nemzetközi jogi és uniós jogi előírásokra tekintettel megállapítható az egészséget, a biztonságot, a fedélzeti munkakörülményeket vagy a környezetet fenyegető veszély fennállása, figyelembe véve a szóban forgó üzemeltetést övező körülményeket. A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság feladata e követelmények tiszteletben tartásának ellenőrzése. Az ezen ellenőrzés céljából figyelembe vehető tényezők között szerepel először is az a tevékenység, amelyre a szóban forgó hajót ténylegesen használják, másodsor az e tevékenység és a hajó bizonyítványának és felszerelésének megfelelő tevékenység közötti esetleges különbség, harmadszor az említett tevékenység gyakorisága, negyedszer pedig az említett hajó felszereltsége a fedélzetre befogadható, de egyúttal ott ténylegesen tartózkodó személyek számára tekintettel.
- 121 Ez utóbbi tényezőt illetően meg kell jegyezni, hogy az érintett hajón található biztonsági vagy életmentő felszerelések azon személyek számához viszonyított egyértelműen elégtelen volta, akiket e hajó a rendszeres felkutatási és mentési tevékenység keretében kimenthet, önmagában meghatározó jelentőséggel bírhat annak értékelése során, hogy az említett hajót a személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését előidéző módon üzemeltették-e. Ezzel szemben az olyan megállapításoknak – akár külön-külön, akár együttesen – tulajdonítandó súly, mint a szennyvíztisztító berendezések elégtelensége, a közvetlenül a tengerbe vezetett mellékhelyiségek és zuhanyzók jelenléte, vagy a mentési műveleteknek a legénység munkaidejébe való beszámításának elmulasztása, az adott esettől függően többé vagy kevésbé jelentős lehet. Ez ugyanis változhat többek között a szóban forgó hajó tényleges tevékenységének gyakoriságától, valamint a tengeri felkutatási és mentési műveletek során ténylegesen szállított személyek száma és e hajóra a lobogó szerinti állam által kiállított bizonyítványok szerint befogadható személyek száma közötti különbség nagyságától függően.
- 122 Másodsor, a 2009/16 irányelv 11. cikke b) pontjának és I. melléklete II. része 2B. pontjának jogi háttéréből kitűnik, hogy az ilyen üzemeltetés ellenőrzése és az érintett hajónak a kikötő szerinti állam általi ellenőrzése hasonló helyzetben hozzájárulhat a vonatkozó nemzetközi jogi normák előírásainak tényleges betartásához.
- 123 Egyrészt ugyanis az életbiztonság a tengeren egyezményhez csatolt jegyzőkönyv melléklete I. fejezetének B. részében szereplő 11. szabály a) pontjából az következik, hogy a lobogó szerinti állam ellenőrzése alatt végzett szemle, osztályozás és bizonyítványkiállítást követően a hajót minden tekintetben olyan állapotban kell fenntartani, hogy az „alkalmas legyen a tengerre való kifutásra a hajó vagy a rajta tartózkodó személyek veszélyeztetése nélkül”. Ezenkívül ugyanezen fejezet 19. szabályának a) és b) pontjából kitűnik, hogy ez az alkalmasság egyike azon elemeknek, amelyeket a kikötő szerinti állam jogosult ellenőrizni abban az esetben, ha a hajó az egyik kikötőjében tartózkodik, amennyiben nyilvánvaló alappal feltételezhető, hogy az alkalmassága nem biztosított. Végül általánosabban, az említett egyezmény I. cikkének b) pontja értelmében a

részes felek megtesznek minden szükséges intézkedést, „ami szükséges lehet [...] annak érdekében, hogy biztosítsák, az életbiztonság szempontjából minden hajó alkalmas legyen arra a szolgálatra, amire szánva van”.

- 124 Másrészt, bár – amint arra a jelen ítélet 107. pontja emlékeztet – az életbiztonság a tengeren egyezmény IV. cikkének b) pontjából az következik, hogy azokat a személyeket, akik *vis maior* miatt, vagy a hajótörötteket vagy egyéb személyeket, akik a szállításuknak a parancsnokra háruló kötelezettsége következtében a hajón tartózkodnak, nem kell számításba venni annak megállapítása céljából, hogy az adott hajó betartja-e ezen egyezmény rendelkezéseit. Mindazonáltal a tengerjogi egyezmény 98. cikkének (1) bekezdése értelmében ezt a kötelezettséget – amint az a jelen ítélet 105. pontjából kiemelésre került – „a hajó, a személyzet vagy az utasok súlyos veszélyeztetése nélkül lehetséges mértékben” kell végrehajtani.
- 125 Harmadszor és utolsósorban, a jelen ítélet 119–124. pontjában kifejtett értelmezés összhangban áll a 2009/16 irányelv által követett, a jelen ítélet 78., 88. és 89. pontjában pontosított céllal, mivel éppen ez a cél vezette az uniós jogalkotót arra, hogy – amint az az irányelv (6) preambulumbekkezdéséből következik – a kikötő szerinti állam minőségében eljáró tagállamokra bízza „a követelményeket nem kielégítő hajókkal szembeni másodlagos védelmi vonalként” a hajók ellenőrzésének felelősségét, a lobogó szerinti tagállamok e téren fennálló „elsődleges” felelősségét kiegészítendő.
- 126 A fenti megfontolások összességére tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2009/16 irányelv 11. cikkének b) pontját e módosított irányelv I. mellékletének II. részével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy a kikötő szerinti állam a rendszeres felkutatási és mentési tevékenységet végző, a joghatósága alá tartozó kikötőben vagy vizeken tartózkodó hajókat, miután beléptek az említett vizekre, és miután befejezték a személyeknek a kapitány döntése alapján biztosított segítségnyújtást követő átszállítását vagy kiszállítását, kiegészítő ellenőrzésnek vetheti alá, amennyiben ez az állam a hajók üzemeltetését övező konkrét körülményeket figyelembe véve, részletes jogi és ténybeli elemek alapján az egészséget, a biztonságot, a fedélzeti munkakörülményeket vagy a környezetet fenyegető veszélyre utaló nyomatékos valószínűsítő körülmények fennállását állapítja meg.

A harmadik és a negyedik kérdésről

- 127 Harmadik és negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 2009/16 irányelv 13. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy a kikötő szerinti állam az e cikk alapján végzett részletesebb ellenőrzések alkalmával egyrészt jogosult figyelembe venni azt, hogy a lobogó szerinti állam által teherhajóként osztályozott és bizonyítvánnyal ellátott hajókat a gyakorlatban a tengeren vészhelyzetben és végveszélyben lévő személyek felkutatására vagy mentésére irányuló rendszeres tevékenység céljára használják, másrészt pedig jogosult annak bizonyítását követelni, hogy az említett hajók a lobogó szerinti állam által kiállított bizonyítványokon kívül más bizonyítványokkal is rendelkeznek, vagy hogy megfelelnek egy másik osztályozásra vonatkozó előírásoknak.
- 128 E tekintetben a 2009/16 irányelv 13. cikke szerint a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ezen irányelv 12. cikkének megfelelően ellenőrzésre kiválasztott hajókon kezdeti vagy részletesebb ellenőrzést végezzenek. Az említett 13. cikk 1. pontja pontosítja, hogy a hajó kezdeti ellenőrzésének célja legalább az uniós jog, illetve a biztonságra és védelemre vonatkozó egyezmények követelményeinek megfelelően a fedélzeten tartandó bizonyítványok ellenőrzése, valamint a szóban forgó hajó általános állapotának felmérése. Az említett cikk 3. pontja azt is

előírja, hogy az üzemeltetéssel kapcsolatos követelmények betartásának további ellenőrzése érdekében részletesebb ellenőrzést kell végezni, ha a kezdeti ellenőrzést követően „egyértelmű bizonyítékok alapján feltételezhető, hogy a hajó, felszerelése vagy személyzete lényegileg nem elégíti ki egy egyezmény vonatkozó előírásait”. Végül ez a cikk az ilyen egyértelmű bizonyítékokra vonatkozó példák tekintetében az említett irányelv V. mellékletére utal.

- 129 Ezen V. melléklet a részletesebb ellenőrzést igazoló egyértelmű bizonyítékok példázó felsorolásában többek között feltünteti a 2009/16 irányelv „I. melléklete II. részének 2A. és 2B. pontjában szereplő hajókat”, vagyis amelyekkel kapcsolatban a 2A. és a 2B. pontban említett elsődlegességi, illetve rendhagyó körülmények merülnek fel.
- 130 E rendelkezésekre tekintettel először is meg kell jegyezni, hogy a 2009/16 irányelv 13. cikkének 3. pontjában előírt, részletesebb ellenőrzés elvégzésére vonatkozó jogkör a kikötő szerinti államként eljáró tagállamok azon kötelezettségét vagy lehetőségét konkretizálja, hogy az ezen irányelv 11. és 12. cikke értelmében a joghatóságuk alá tartozó hajókat a jelen ítélet 112. pontjában említett helyzetekben további ellenőrzésnek vessék alá. Mint minden további ellenőrzés, egy ilyen részletesebb ellenőrzés a humanitáris segítségnyújtás keretében rendszeres felkutatási és mentési tevékenységet végző magánhajók esetében is csak az érintett hajó parancsnoka által meghatározott műveletek befejeztével végezhető el, amint az a jelen ítélet 119. pontjából kitűnik.
- 131 Másodszor, a 2009/16 irányelv 13. cikkének egyértelmű megfogalmazásából az következik, hogy e részletesebb ellenőrzési jogkör gyakorlása egyrészt azt feltételezi, hogy a kikötő szerinti állam e cikk 1. pontjának megfelelően kezdeti ellenőrzést végzett, másrészt pedig azt, hogy ennek alapján úgy ítélte meg, hogy „egyértelmű bizonyítékok alapján feltételezhető, hogy a hajó, felszerelése vagy személyzete lényegileg nem elégíti ki egy egyezmény vonatkozó előírásait”. Amint az a jelen ítélet 114. pontjából kitűnik, ilyen bizonyítékok közé tartozik az a körülmény, hogy a hajót a személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését előidéző módon üzemeltették.
- 132 Ebből következik, hogy valamely hajó részletesebb ellenőrzésének szükségszerűen az a célja, hogy a kikötő szerinti állam a hajó kezdeti ellenőrzésénél végzett szemlénél szélesebb körű és alaposabb ellenőrzést végezhesen. Ez az ellenőrzés tehát – amint az a 2009/16 irányelv 13. cikkének az ezen irányelv 2. cikkének a „részletes ellenőrzés” fogalmát meghatározó 12. pontjával összefüggésben értelmezett 3. pontjából kitűnik – kiterjedhet „a hajó szerkezetére, felszerelésére, személyzetére, az élet és munkakörülményekre, valamint a fedélzeti munkavégzéssel kapcsolatos eljárásokra vonatkozó vizsgálatra”.
- 133 Ebből következik, hogy abban az esetben, ha részletesebb ellenőrzésre kerül sor annak okán, hogy egyértelmű bizonyítékok alapján feltételezhető, hogy egy hajót „a személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését előidéző módon üzemeltették”, a kikötő szerinti állam mindezeket a tényezőket figyelembe veheti az ilyen veszély fennállásának a vonatkozó nemzetközi egyezmények előírásaira tekintettel történő értékelése során.
- 134 Amint az a jelen ítélet 120. és 121. pontjában megállapításra került, ezen tényezők között szerepel az a tevékenység, amelyre az érintett hajót ténylegesen használják, az e tevékenység és a hajó bizonyítványának és felszerelésének megfelelő tevékenység közötti esetleges különbség, az említett tevékenység gyakorisága, valamint az ebből eredő következmények az említett hajó üzemeltetési feltételeire nézve, különös tekintettel a hajón meglévő felszerelésre.

- 135 Következésképpen figyelembe vehető többek között az a körülmény, hogy az adott hajókat ténylegesen a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek rendszeres felkutatására és mentésére irányuló tevékenység céljára használják, jóllehet azokat a lobogó szerinti állam teherhajóként osztályozta és látta el bizonyítvánnyal. Mindazonáltal a kikötő szerinti állam feladata, hogy olyan részletes jogi és ténybeli elemekre hivatkozzon, amelyek alkalmasak annak bizonyítására, hogy e körülmény önmagában vagy más tényezőkkel együtt veszélyt jelent az egészségre, a biztonságra, a fedélzeti munkakörülményekre vagy a környezetre.
- 136 Harmadszor és végezetül, a jelen ítélet 123–125. pontjában kifejtett rendszertani és teleologikus szempontokból kitűnik, hogy ez az értelmezés összhangban áll a 2009/16 irányelvet övező azon nemzetközi jogi szabályokkal, amelyek hatékonyságának megerősítésére irányul.
- 137 Az ugyanis, hogy a kikötő szerinti állam által elvégezhető ellenőrzést olyan egyértelmű bizonyítékok meglététől függ, amelyek alapján feltételezhető, hogy a hajó vagy felszerelése nem felel meg azon szabálynak, amely szerint a hajót minden tekintetben olyan állapotban kell fenntartani, hogy az alkalmas legyen a tengerre való kifutásra a hajó vagy a rajta tartózkodó személyek veszélyeztetése nélkül, összhangban áll a nemzetközi jognak a kikötő szerinti állam és a lobogó szerinti állam közötti hatáskörmegosztásra vonatkozó szabályaival.
- 138 Ezzel szemben – amint az a jelen ítélet 98–100. pontjából következik – ellentétes lenne nemcsak a nemzetközi jog releváns szabályaival, hanem a 2009/16 irányelvvel is az olyan ellenőrzés, amely nem venné figyelembe ezt a hatáskörmegosztást, mint például annak a kikötő szerinti állam általi megkövetelése, hogy a részletesebb ellenőrzés alá vetett hajók a lobogó szerinti állam által kiállított bizonyítványoktól eltérő bizonyítványokkal rendelkezzenek, vagy hogy betartsák a más osztályba tartozó hajókra vonatkozó valamennyi előírást. Az ilyen ellenőrzés ugyanis végső soron megkérdőjelezné, hogy a lobogó szerinti állam miként gyakorolta a hajók nemzeti hovatartozásának megadásával, valamint e hajók osztályozásával és bizonyítványaik kiállításával kapcsolatos hatáskörét.
- 139 A fenti megfontolások összességére tekintettel a harmadik és negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2009/16 irányelv 13. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a kikötő szerinti állam az e cikk alapján végzett részletesebb ellenőrzések alkalmával jogosult figyelembe venni azt, hogy a lobogó szerinti állam által teherhajóként osztályozott és bizonyítvánnyal ellátott hajókat a gyakorlatban a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására vagy mentésére irányuló rendszeres tevékenység céljára használják, a részletes jogi és ténybeli elemek alapján történő, a személyeket, tárgyakat vagy a környezetet a hajók üzemeltetését övező körülményekre tekintettel fenyegető veszély fennállásának értékelésére irányuló ellenőrzés keretében. Ezzel szemben a kikötő szerinti állam nem jogosult annak bizonyítását követelni, hogy az említett hajók a lobogó szerinti állam által kiállított bizonyítványokon kívül más bizonyítványokkal is rendelkeznek, vagy hogy megfelelnek egy másik osztályozásra vonatkozó előírások összességének.

Az ötödik kérdésről

- 140 Ötödik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 2009/16 irányelv 19. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy amennyiben megállapítást nyer, hogy azokat a hajókat, amelyeket a gyakorlatban a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló rendszeres tevékenység céljából használnak, jóllehet azokat a lobogó szerinti államnak minősülő tagállam teherhajóként osztályozta, és látta el bizonyítvánnyal, a személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését előidéző módon üzemeltették, a kikötő szerinti államnak minősülő tagállam e hajók vissza nem tartását vagy a

visszatartás feloldását függővé teheti attól, hogy e hajók e tevékenység végzésére alkalmasságot tanúsító bizonyítványokkal rendelkeznek-e, és betartják-e a megfelelő előírások összességét, vagy ennek hiányában attól, hogy a biztonsággal, a környezetszennyezés megelőzésével, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatban meghatározott kiigazító intézkedéseket betartják-e.

- 141 E tekintetben először is meg kell jegyezni, hogy a 2009/16 irányelv 19. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a kikötő szerinti állam illetékes hatósága meggyőződik arról, hogy a nemzetközi egyezményekkel összhangban kijavítanak-e az általa végzett ellenőrzések nyomán megerősített vagy feltárt minden hiányosságot.
- 142 E cikk (2) bekezdése azt is kimondja, hogy a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre nézve egyértelműen veszélyt jelentő hiányosságok esetében ez a hatóság gondoskodik arról, hogy a hajót visszatartsák vagy azt az üzemmódot, amelynél a hiányosságokat feltárták, leállítsák, majd hozzáteszi, hogy a hajó visszatartása vagy az üzemeltetés leállítása mindaddig nem oldható fel, amíg a veszély kockázatát meg nem szüntetik, vagy amíg az érintett hatóság meg nem állapítja, hogy a hajó a szükséges feltételek teljesülése esetén kifuthat a tengerre, vagy a hajó üzemeltetése folytatható az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének vagy más hajók kockáztatása, vagy a tengeri környezet indokolatlan veszélyeztetése nélkül.
- 143 Továbbá az említett cikk (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a kikötő szerinti állam illetékes hatósága a X. mellékletben meghatározott kritériumokat alkalmazza az azzal kapcsolatos szakmai véleményének kialakításakor, hogy egy hajót vissza kell-e tartani, vagy sem. E melléklet 2. pontja pontosítja, hogy az ellenőrzés során többek között fel kell mérni, hogy lehetséges-e „szükség esetén a hajót biztonságosan és gyorsan elhagyni, és a mentési intézkedéseket megtenni”, „megakadályozni a környezet szennyezését” és „a fedélzeten biztonságos és egészséges körülményeket biztosítani és fenntartani”. Ezenkívül az említett melléklet azon hiányosságok nem kimerítő felsorolásában, amelyek önmagukban indokoltá tehetik az érintett hajó visszatartását, példaként említi többek között „a személyi életmentő felszerelések, túlélési járművek és vízre bocsátó berendezések hiány[át], nem kielégítő befogadóképesség[ét] vagy súlyos károsodás[át]”, valamint a hajón dolgozó tengerészek élet- és munkakörülményeire vonatkozó előírások súlyos vagy ismétlődő megsértését.
- 144 E különböző rendelkezések szövegéből és rendszeréből egyértelműen kitűnik, hogy bár a kikötő szerinti állam köteles meggyőződni arról, hogy a 2009/16 irányelv 11–13. cikke alapján lefolytatott ellenőrzés során megerősített vagy feltárt valamennyi, különösen a fedélzeti biztonsági felszerelésekkel kapcsolatos hiányosságot azon nemzetközi egyezményekkel összhangban kijavítanak, amelyek tényleges érvényesülésének megerősítését célozza, mindazonáltal a hajót csak akkor lehet visszatartani, ha az ilyen hiányosságok a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre nézve egyértelműen veszélyt jelentenek.
- 145 Ebből az is következik, hogy az ilyen visszatartás csak akkor oldható fel, ha a veszély megszűnt, vagy ha a kikötő szerinti állam illetékes hatósága megállapítja, hogy az érintett hajó az általa szükségesnek vélt feltételek mellett elhagyhatja a kikötőt, vagy pedig azt, hogy a hajó üzemeltetése folytatható az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének vagy más hajók kockáztatása, vagy a tengeri környezet indokolatlan veszélyeztetése nélkül.
- 146 Ez az értelmezés következik a 2009/16 irányelv 2. cikkének 15. pontjában meghatározott „visszatartás” fogalmából is, amely pontosítja, hogy e kifejezés alatt a hajó tengerre való kifutásának kifejezett tilalma értendő az ellenőrzések során megállapított hiányosságok miatt,

amelyek külön-külön vagy együttesen a hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik, valamint ezen irányelv (23) preambulumbekzdéséből is, amely szerint „[o]lyan esetekben, amikor az észlelt hiányosságok egyértelműen biztonsági, egészségügyi vagy környezeti kockázatot idéznek elő, a hajókon kiigazító intézkedéseket kell tenni és a hajókat vissza kell tartani mindaddig, amíg a hiányosságokat meg nem szüntetik”.

- 147 Ebből következik, hogy a visszatartás nem rendelhető el pusztán amiatt, hogy a 2009/16 irányelv 11–13. cikke alapján végzett ellenőrzés lehetővé tette a kikötő szerinti állam számára annak pontos megállapítását, hogy a hajót a személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését előidéző módon üzemeltették. Az is szükséges ugyanis, hogy ez az állam adott esetben megállapítsa egyrészt azt, hogy az ilyen veszély vagy jövőbeli kockázat nyilvánvaló, másrészt pedig azt, hogy a kockázatot okozó hiányosságok külön-külön vagy együttesen az érintett hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik.
- 148 Ez utóbbi követelményt magát a jelen ítélet 123., 124. és 137. pontjában felidézett azon szabály fényében kell értelmezni, amely szerint a hajóknak a tengeri biztonság szempontjából alkalmasnak kell lenniük arra a szolgálatra, amelyre szánták őket, valamint a tengerre való kifutásra a hajó vagy a rajta tartózkodó személyek veszélyeztetése nélkül. E követelményt tehát úgy kell érteni, hogy az nem a hajózás teljes lehetetlenségére utal, hanem tágabb értelemben arra, hogy e hajó nem képes – különösen a bejelentett tevékenységét és a tényleges tevékenységét figyelembe véve – olyan feltételek mellett hajózni, amelyek alkalmasak a személyek, tárgyak és a környezet tengeri biztonságának szavatolására. Ez a helyzet egyébként megfelel azon körülményeknek, amelyek esetén az életbiztonság a tengeren egyezményhez csatolt jegyzőkönyv melléklete I. fejezete B. része 19. szabályának c) pontja felhatalmazza azt az államot, amelynek kikötőjében a hajó tartózkodik, hogy megtegye a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a hajó ne fusson ki. A 2009/16 irányelv tehát e tekintetben lényegében átveszi az említett szabályt.
- 149 A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy a kikötő szerinti állam illetékes hatóságai tiszteletben tartották-e az előző két pontban említett követelményeket, amikor elrendelték az alapügyben szóban forgó hajók visszatartását.
- 150 Másodszor, ami azokat a kiigazító intézkedéseket illeti, amelyeket e hatóságok előírhatnak abban az esetben, ha megállapították, hogy az észlelt hiányosságok egyértelműen olyan biztonsági, egészségügyi vagy környezeti kockázatot idéznek elő, amelyek külön-külön vagy együttesen az érintett hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik, mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy a 2009/16 irányelvet övező azon nemzetközi jogi szabályokat, amelyek hatékonyságát megerősíteni hivatott, ellentétes – amint azt a jelen ítélet 138. pontja kifejti – ezen irányelv akkénti értelmezése, hogy az ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdése értelmében kikötő szerinti államnak minősülő tagállam megkövetelheti, hogy a joghatósága alá tartozó hajók a lobogó szerinti állam által számukra kiadott bizonyítványoktól eltérő bizonyítványokkal rendelkezzenek, vagy betartsák az osztályozásuktól eltérő osztályozású hajókra vonatkozó valamennyi követelményt.
- 151 Ebből következik, hogy a kikötő szerinti állam nem kötheti ilyen követelményekhez e hajók vissza nem tartását vagy a visszatartás feloldását.
- 152 Ennek pontosítását követően meg kell jegyezni, hogy a 2009/16 irányelv (23) preambulumbekzdésével összefüggésben értelmezett 19. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi a kikötő szerinti állam számára, hogy elfogadja az általa szükségesnek ítélt kiigazító intézkedéseket, amelyek tiszteletben tartása feltétele annak, hogy a visszatartott hajó elhagyhassa a

kikötőt, vagy folytatható legyen az üzemeltetése. E rendelkezésből az is következik, hogy e kiigazító intézkedéseknek annak biztosítására kell irányulniuk, hogy e hajó elhagyhassa a kikötőt, vagy folytatható legyen az üzemeltetése az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének vagy más hajók kockáztatása, vagy a tengeri környezet indokolatlan veszélyeztetése nélkül.

- 153 Az adott esetben ily módon elfogadható kiigazító intézkedések szükségszerűen az érintett hajó kiegészítő és részletesebb ellenőrzését, valamint visszatartását indokoltá tévő ténybeli körülményektől és jogi okoktól függnék. Ezen intézkedéseknek azonban mindenesetre nemcsak megfelelőeknek és szükségeseknek kell lenniük a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre egyértelműen veszélyt jelentő, és a hajó visszatartását indokoltá tévő hiányosságok orvoslásához, hanem arányosaknak is kell lenniük e céllal, amit – az illetékes nemzeti bíróság felülvizsgálata mellett – különösen a jelen ítélet 121. pontjában kifejtett szempontok figyelembevételével az illetékes hatóságnak kell megállapítania.
- 154 Végül mind a 2009/16 irányelv 19. cikkének (6) bekezdéséből, mind pedig 21. cikkének (1), (3) és (5) bekezdéséből, valamint e rendelkezések értelmezése során figyelembe veendő nemzetközi jogi szabályokból az következik, hogy a kikötő szerinti államnak az általa alkalmazni kívánt kiigazító intézkedések meghatározása előtt írásban tájékoztatnia kell a lobogó szerinti államot a lobogója alatt közlekedő hajó ellenőrzéséhez és visszatartásához vezető körülményekről és indokokról, és közölnie kell vele az ellenőrzés nyomán készített jelentést vagy jelentéseket. Ez a követelmény a lobogó szerinti államtól függetlenül alkalmazandó, tehát függetlenül attól, hogy más tagállamról vagy harmadik államról van-e szó.
- 155 A tengerjogi egyezmény 94. cikkének (6) bekezdéséből ugyanis egyértelműen következik, hogy minden állam, amely okkal feltételezheti, hogy valamely hajó felett a megfelelő joghatóságot és ellenőrzést nem gyakorolják, e tényeket közölheti a lobogó szerinti állammal, amely a bejelentés kézhezvételét követően hatáskörének és illetékességének keretein belül köteles a kérdést kivizsgálni és megtenni a helyzet helyreállításához szükséges intézkedéseket. Ez a rendelkezés azt jelenti, hogy a lobogó szerinti állam a lobogója alatt közlekedő hajók tekintetében köteles meghozni a parti állam érdekeinek védelméhez szükséges valamennyi intézkedést (lásd ebben az értelemben: 2008. június 3-i Intertanko és társai ítélet, C-308/06, EU:C:2008:312, 62. pont; 2014. november 26-i Parlament és Bizottság kontra Tanács ítélet, C-103/12 és C-165/12, EU:C:2014:2400, 63. pont).
- 156 Ezenkívül a tagállamok közötti kapcsolatokban figyelembe kell venni az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésében foglalt lojális együttműködés elvét, amely általános jelleggel, így többek között a 2009/16 irányelv hatálya alá tartozó helyzetekben arra kötelezi a tagállamokat, hogy kölcsönösen tiszteletben tartsák és segítsék egymást a Szerződésekből eredő feladatok végrehajtásában, hogy tegyenek meg minden megfelelő intézkedést a többek között az uniós intézmények jogi aktusaiból eredő kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében, valamint hogy tartózkodjanak minden olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetheti az Unió célkitűzéseinek megvalósítását.
- 157 Ezen elvre figyelemmel a tagállamok kötelesek konzultálni és felügyeleti jogkörük gyakorlása során lojálisan együttműködni oly módon, hogy a 2009/16 irányelvben foglalt kötelezettségeknek az illetékes állam úgy tegyen eleget, hogy biztosított legyen azok hatékony érvényesülése. Így meg kell állapítani, hogy amennyiben az ellenőrzött és visszatartott hajó a kikötő szerinti államtól eltérő tagállam lobogója alatt hajózik, a kikötő szerinti államnak, amely a 2009/16 irányelvvel bevezetett szabályozás alapján egyedül jogosult a jelen ítélet 150–153. pontjában ismertetett feltételek mellett kiigazító intézkedéseket elfogadni, tiszteletben kell tartania a lobogó szerinti állam által kiadott

osztályozást és bizonyítványokat. A lobogó szerinti államnak pedig figyelembe kell vennie azokat az okokat, amelyek a kikötő szerinti államot e hajó ellenőrzésére, majd visszatartására indították, továbbá segítenie kell a feltárt hiányosságok és az ezekből eredő nyilvánvaló veszélyek és kockázatok orvoslásához legmegfelelőbb kiigazító intézkedések elfogadásában. E két tagállamnak arra is törekednie kell, hogy összehangolt álláspontot alakítsanak ki az egyes tagállamok által saját hatásköreiken belül meghozandó intézkedéseket, valamint ezek végrehajtását illetően.

- 158 E különböző követelmények annál is inkább jelentőséggel bírnak, mivel az uniós jog jelenlegi állása szerint nincsenek olyan rendelkezések, amelyek kifejezetten az alapügyben szóban forgó, a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló rendszeres tevékenységet szabályoznák.
- 159 A fenti megfontolások összességére tekintettel az ötödik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2009/16 irányelv 19. cikkét úgy kell értelmezni, hogy amennyiben megállapítást nyer, hogy azokat a hajókat, amelyeket a gyakorlatban a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló rendszeres tevékenység céljából használnak, jöllehet azokat a lobogó szerinti államnak minősülő tagállam teherhajóként osztályozta, és látta el bizonyítvánnyal, a személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését előidéző módon üzemeltették, a kikötő szerinti államnak minősülő tagállam e hajók vissza nem tartását vagy a visszatartás feloldását nem teheti attól függővé, hogy e hajók e tevékenység végzésére alkalmasságot tanúsító bizonyítványokkal rendelkeznek-e, és betartják-e a megfelelő előírások összességét. Ezzel szemben ez az állam a biztonsággal, a környezetszennyezés megelőzésével, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatban meghatározott kiigazító intézkedéseket írhat elő, amennyiben ezeket a kiigazító intézkedéseket olyan, a biztonságot, az egészséget vagy a környezetet egyértelműen veszélyeztető hiányosságok indokolják, amelyek a hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik. Az ilyen kiigazító intézkedéseknek egyébiránt e cél szempontjából megfelelőeknek, szükségeseknek és arányosaknak kell lenniük. Ezen túlmenően ezen intézkedések kikötő szerinti állam általi elfogadásának és végrehajtásának a lobogó szerinti állammal való lojális együttműködés tárgyát kell képeznie, tiszteletben tartva mindkét állam jogköreit.

A költségekről

- 160 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

- 1) A 2017. november 15-i (EU) 2017/2110 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet

a következőképpen kell értelmezni:

- ez az irányelv alkalmazható az olyan hajókra, amelyeket – bár a lobogó szerinti állam teherhajóként osztályozott és látott el bizonyítvánnyal – a gyakorlatban egy humanitárius szervezet rendszeresen a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló nem kereskedelmi tevékenység céljára használ, és
 - ezzel az irányelvvel ellentétes, hogy a belső jogba átültető nemzeti szabályozás az alkalmazhatóságát kizárólag a kereskedelmi tevékenység céljára használt hajókra korlátozza.
- 2) A 2017/2110 irányelvvel módosított 2009/16 irányelv 11. cikkének b) pontját az I. mellékletének II. részével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy a kikötő szerinti állam a rendszeres felkutatási és mentési tevékenységet végző, a joghatósága alá tartozó kikötőben vagy vizeken tartózkodó hajókat, miután beléptek az említett vizekre, és miután befejezték a személyeknek a kapitány döntése alapján biztosított segítségnyújtást követő átszállítását vagy kiszállítását, kiegészítő ellenőrzésnek vetheti alá, amennyiben ez az állam a hajók üzemeltetését övező konkrét körülményeket figyelembe véve, részletes jogi és ténybeli elemek alapján az egészséget, a biztonságot, a fedélzeti munkakörülményeket vagy a környezetet fenyegető veszélyre utaló nyomatékos valószínűsítő körülmények fennállását állapítja meg.
- 3) A 2017/2110 irányelvvel módosított 2009/16 irányelv 13. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a kikötő szerinti állam az e cikk alapján végzett részletesebb ellenőrzések alkalmával jogosult figyelembe venni azt, hogy a lobogó szerinti állam által teherhajóként osztályozott és bizonyítvánnyal ellátott hajókat a gyakorlatban a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására vagy mentésére irányuló rendszeres tevékenység céljára használják, a részletes jogi és ténybeli elemek alapján történő, a személyeket, tárgyakat vagy a környezetet a hajók üzemeltetését övező körülményekre tekintettel fenyegető veszély fennállásának értékelésére irányuló ellenőrzés keretében. Ezzel szemben a kikötő szerinti állam nem jogosult annak bizonyítását követelni, hogy az említett hajók a lobogó szerinti állam által kiállított bizonyítványokon kívül más bizonyítványokkal is rendelkeznek, vagy hogy megfelelnek egy másik osztályozásra vonatkozó előírások összességének.
- 4) A 2017/2110 irányelvvel módosított 2009/16 irányelv 19. cikkét úgy kell értelmezni, hogy amennyiben megállapítást nyer, hogy azok a hajók, amelyeket a gyakorlatban a tengeren vészhelyzetben vagy végveszélyben lévő személyek felkutatására és mentésére irányuló rendszeres tevékenység céljából használnak, jöllehet azokat a lobogó szerinti államnak minősülő tagállam teherhajóként osztályozta, és látta el bizonyítvánnyal, a személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését előidéző módon üzemeltették, a kikötő szerinti államnak minősülő tagállam e hajók vissza nem tartását vagy a visszatartás feloldását nem teheti attól függővé, hogy e hajók e tevékenység végzésére alkalmasságot tanúsító

bizonyítványokkal rendelkeznek-e, és betartják-e a megfelelő előírások összességét. Ezzel szemben ez az állam a biztonsággal, a környezetszennyezés megelőzésével, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatban meghatározott kiigazító intézkedéseket írhat elő, amennyiben ezeket a kiigazító intézkedéseket olyan, a biztonságot, az egészséget vagy a környezetet egyértelműen veszélyeztető hiányosságok indokolják, amelyek a hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik. Az ilyen kiigazító intézkedéseknek egyébiránt e cél szempontjából megfelelőeknek, szükségeseknek és arányosaknak kell lenniük. Ezen túlmenően ezen intézkedések kikötő szerinti állam általi elfogadásának és végrehajtásának a lobogó szerinti állammal való lojális együttműködés tárgyát kell képeznie, tiszteletben tartva mindkét állam jogköreit.

Aláírások