



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. rugpjūčio 1 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veikla, kurią vykdo humanitarinė nevyriausybinė organizacija (NVO) – Laivams taikoma tvarka – Direktyva 2009/16/EB – Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija – Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje – Vėliavos valstybės ir uosto valstybės atitinkama kompetencija ir įgaliojimai – Laivų inspektavimas ir sulaikymas“

Sujungtose bylose C-14/21 ir C-15/21

dėl *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas, Italija) 2020 m. gruodžio 23 d. nutartimis, kurias Teisingumo Teismas gavo 2021 m. sausio 8 d., pagal SESV 267 straipsnį pateiktų dviejų prašymų priimti prejudicinį sprendimą bylose

Sea Watch eV

prieš

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

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

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

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas K. Lenaerts, pirmininko pavaduotojas L. Bay Larsen, kolegijų pirmininkai A. Arabadjiev, A. Prechal, E. Regan, I. Jarukaitis, N. Jääskinen, I. Ziemele ir J. Passer (pranešėjas), teisėjai F. Biltgen, P. G. Xuereb, N. Piçarra, L. S. Rossi, N. Wahl ir D. Gratsias,

generalinis advokatas A. Rantos,

posėdžio sekretorius C. Di Bella, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2021 m. lapkričio 30 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Sea Watch eV*, atstovaujamos *avvocati* C. L. Cecchini, G. Crescini, L. Gennari, E. Mordiglia ir A. Mozzati,

* Proceso kalba: italų.

- Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocati dello Stato* L. D’Ascia ir A. Jacoangeli,
 - Ispanijos vyriausybės, atstovaujamos L. Aguilera Ruiz,
 - Norvegijos vyriausybės, atstovaujamos V. Hauan, L.-M. Moen Jünge ir K. Moe Winther,
 - Europos Komisijos, atstovaujamos A. Bouquet, C. Cattabriga ir S. L. Kalėdos,
- susipažinęs su 2022 m. vasario 22 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
- priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymai priimti prejudicinį sprendimą pateikti dėl 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009, p. 57; klaidų ištaisymas OL L 32, 2013, p. 23), iš dalies pakeistos 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 (OL L 315, 2017, p. 61) (toliau – Direktyva 2009/16), ir 1974 m. lapkričio 1 d. Londone sudarytos Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (*Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys*, 1185 t., Nr. 18961, p. 3, toliau – Konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje) išaiškinimo.
- 2 Šie prašymai pateikti nagrinėjant du ginčus: tarp *Sea Watch eV* ir *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (Infrastruktūros ir transporto ministerija, Italija) bei *Capitaneria di Porto di Palermo* (Palermo uosto administracija, Italija) ir tarp *Sea Watch eV* ir tos pačios ministerijos bei *Capitaneria di Porto di Porto Empedocle* (Porto Empedoklės uosto administracija, Italija) dėl kiekvienos iš šių uosto administracijų duotų dviejų nurodymų sulaikyti atitinkamai laivus „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

Jūrų teisės konvencija

- 3 Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija buvo sudaryta 1982 m. gruodžio 10 d. Montego Bėjuje (*Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys*, 1833, 1834 ir 1835 t., p. 3, toliau – Jūrų teisės konvencija), o įsigaliojo 1994 m. lapkričio 16 d. Europos Bendrijos vardu ji patvirtinta 1998 m. kovo 23 d. Tarybos sprendimu 98/392/EB (OL L 179, 1998, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 4 sk., 3 t., p. 260).
- 4 Jūrų teisės konvencijos II dalyje „Teritorinė jūra ir gretutinė zona“ yra jos 2–33 straipsniai.

5 Šios konvencijos 2 straipsnio „Teritorinės jūros, oro erdvės virš teritorinės jūros, jos dugno ir jo gelmių teisinis statusas“ 1 dalyje nustatyta:

„Pakrantės valstybės suverenitetas, be jos sausumos teritorijos ir vidaus vandenų, o salyno valstybės atveju – be jos salyno vandenų, apima ir gretimą jos pakrantėms jūros juostą, kuri vadinama teritorine jūra.“

6 Tos konvencijos 17 straipsnyje „Taikaus plaukimo teisė“ nurodyta:

„Pagal šios Konvencijos nuostatas visų valstybių – tiek pakrantės, tiek ir neturinčių priėjimo prie jūros – laivai naudojami taikaus plaukimo teritorine jūra teise.“

7 Tos pačios konvencijos 18 straipsnyje „Plaukimo sąvoka“ numatyta:

„1. Plaukimas reiškia navigaciją per teritorinę jūrą, siekiant:

a) kirsti šią teritorinę jūrą, neįplaukiant į vidaus vandenį arba nesustojant reide ar prie uosto įrenginių, esančių ne vidaus vandenyse, arba

b) įplaukti į vidaus vandenį ar išplaukti iš jų, arba sustoti tokia reide ar prie uosto įrenginių.

2. Plaukimas turi būti nenutrūkstamas ir greitas. Plaukimo metu laivas gali sustoti ir nuleisti inkarą, tačiau tik tuo atveju, jei tai yra susiję su įprasta navigacija arba yra būtina dėl nenugalimos jėgos ar nelaimės, arba jei tai būtina siekiant suteikti pagalbą žmonėms, laivams ar orlaiviams, kuriems iškilo pavojus ar kuriuos ištiko nelaimė.“

8 Jūrų teisės konvencijos 19 straipsnio „Taikaus plaukimo sąvoka“ 1 ir 2 dalyse nurodyta, kad užsienio laivo plaukimas yra taikus, jeigu jis nekeltų grėsmės pakrantės valstybės taikai, tvarkai ar saugumui, ir kad šis plaukimas laikomas keliančiu grėsmę pakrantės valstybės taikai, tvarkai ar saugumui, jei teritorinėje jūroje šis laivas dalyvauja atliekant tam tikrus konkrečius veiksmus. Pagal šio straipsnio 2 dalies g punktą prie šių veiksmų priskiriama veikla, susijusi su prekių ar valiutos pakrovimu ar iškrovimu arba asmenų įlaipinimu ar išlaipinimu, pažeidžiant pakrantės valstybės muitinės, mokesčių, imigracijos ar sanitarijos įstatymus ir kitus teisės aktus.

9 Šios konvencijos 21 straipsnyje „Pakrantės valstybės įstatymai ir kiti teisės aktai, susiję su taikiu plaukimu“ nustatyta:

„1. Laikydamosi šios Konvencijos nuostatų ir kitų tarptautinės teisės normų, pakrantės valstybė gali priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, susijusius su taikiu plaukimu teritorine jūra, visose ar kai kuriose šiose srityse:

a) navigacijos saugumo <...>

<...>

b) pakrantės valstybės muitinės, mokesčių, imigracijos ar sanitarijos įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimo prevencijos.

2. Tokie įstatymai ir taisyklės nėra taikomi užsienio laivų projektavimui, statybai, įgulos komplektavimui ar įrangai, jei to nereikalauja visuotinai pripažįstamos tarptautinės normos ar standartai.

<...>

4. Užsienio laivai, naudodamiesi taikaus plaukimo teritorine jūra teise, turi laikytis visų tokių įstatymų ir kitų teisės aktų <...>“

10 Tos konvencijos 24 straipsnio „Pakrantės valstybės pareigos“ 1 dalyje nurodyta:

„Pakrantės valstybė netrukdo užsienio laivams taikiai plaukti teritorine jūra, išskyrus šioje Konvencijoje numatytus atvejus. Taikydama šią Konvenciją ar bet kokius įstatymus ar kitus teisės aktus, priimtus pagal šią Konvenciją, pakrantės valstybė visų pirma:

- a) užsienio laivams nenustato tokių reikalavimų, kurie praktiškai reikštų taikaus plaukimo teisės atėmimą ar apribojimą, ar
- b) formaliai arba faktiškai nediskriminuoja kurios nors valstybės laivų arba laivų, vežančių krovinius į kitą valstybę, iš jos arba jos vardu.“

11 Jūrų teisės konvencijos VII dalyje „Atvira jūra“ yra jos 86–120 straipsniai.

12 Šios konvencijos 86 straipsnyje „VII dalies nuostatų taikymas“ nustatyta:

„II dalies nuostatos yra taikomos visoms jūros dalims, kurios neįeina į valstybės išskirtinę ekonominę zoną, teritorinę jūrą ar vidaus vandenį arba į salyno valstybės salyno vandenį. <...>“

13 Tos konvencijos 91 straipsnyje „Laivų nacionalinė priklausomybė“ nustatyta:

„1. Kiekviena valstybė nustato sąlygas, kuriomis ji suteikia savo nacionalinę priklausomybę laivams, registruoja laivus savo teritorijoje ir suteikia teisę plaukioti su savo vėliava. Laivai turi tos valstybės nacionalinę priklausomybę, su kurios vėliava jie turi teisę plaukioti. <...>

2. Kiekviena valstybė išduoda atitinkamus dokumentus laivams, kuriems ji suteikia teisę plaukioti su savo vėliava.“

14 Tos pačios konvencijos 92 straipsnio „Laivų statusas“ 1 dalyje nustatyta:

„Laivai plaukioja tik su vienos valstybės vėliava ir, išskyrus ypatingus atvejus, kurie yra numatyti tarptautinėse sutartyse arba šioje Konvencijoje, atviroje jūroje jiems galioja tik tos valstybės jurisdikcija. <...>“

15 Jūrų teisės konvencijos 94 straipsnyje „Valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, pareigos“ numatyta:

„1. Kiekviena valstybė tinkamai vykdo savo jurisdikciją ir kontrolę administraciniais, techniniais ir socialiniais klausimais laivuose, plaukiojančiuose su jos vėliava.

2. Visų pirma kiekviena valstybė:

- a) tvarko laivų registrą, kuriame yra nurodomi su jos vėliava plaukiojančių laivų pavadinimai ir kiti duomenys, išskyrus tuos laivus, kuriems dėl jų mažo dydžio nėra taikomos visuotinai pripažįstamos tarptautinės taisyklės, ir

b) pagal savo vidaus teisės normas įgyvendina jurisdikciją kiekvienam su jos vėliava plaukiojančiam laivui, taip pat laivo kapitonui, pareigūnams ir įgulos nariams, kiek tai susiję su laivo administraciniais, techniniais ir socialiniais klausimais.

3. Kiekviena valstybė su jos vėliava plaukiojančiuose laivuose imasi tinkamų priemonių, kad būtų užtikrintas saugumas jūroje, atsižvelgiant *inter alia* į:

a) laivų konstrukciją, įrangą ir tinkamumą plaukioti;

b) laivų įgulos komplektavimą, jos darbo sąlygas ir apmokymą, atsižvelgiant į taikytinus tarptautinius aktus;

<...>

4. Taip pat imamasi priemonių, kurios yra reikalingos užtikrinti, kad:

a) kiekvieną laivą prieš jo registravimą ir atitinkamais intervalais po to tikrintų kvalifikuotas laivų inspektorius <...>

<...>

c) laivo kapitonas, pareigūnai ir, kiek tai yra reikalinga, laivo įgula būtų susipažinusi ir laikytusi taikomų tarptautinių taisyklių, susijusių su žmonių gyvybės apsauga jūroje <...>

5. Imdamasi 3 ir 4 dalyse nurodytų priemonių, kiekviena valstybė turi laikytis visuotinai pripažįstamų tarptautinių taisyklių, procedūrų ir praktikos, taip pat imtis visų veiksmų, kad būtų užtikrintas jų laikymasis.

6. Valstybė, kuri turi aiškų pagrindą manyti, kad laivui nebuvo tinkamai vykdoma jurisdikcija ir kontrolė, gali pranešti apie tokius faktus valstybei, su kurios vėliava plaukioja laivas. Gavusi tokį pranešimą, valstybė, su kurios vėliava plaukioja laivas, išnagrinėja šį klausimą ir, jei reikia, imasi visų priemonių padėčiai ištaisyti.

<...>“

16 Šios konvencijos 98 straipsnyje „Pareiga suteikti pagalbą“ nustatyta:

„1. Kiekviena valstybė įpareigoja su jos vėliava plaukiojančio laivo kapitoną, kiek tai įmanoma, nesukeliant rimto pavojaus pačiam laivui, įgulai ar keleiviams:

a) suteikti pagalbą bet kokiam asmeniui jūroje, jei iškyla jo žūties pavojus;

b) vykti didžiausiu galimu greičiu gelbėti nelaimėje atsidūrusių žmonių, jei buvo pranešta, kad jiems reikalinga pagalba, jei tik tokia pagalba gali būti suteikta;

<...>

2. Kiekviena pakrantės valstybė skatina adekvačios ir veiksmingos paieškos ir gelbėjimo tarnybos, atsakingos už saugą jūroje ir virš jos, kūrimą, veiklą ir aprūpinimą, bei, jei to reikalauja aplinkybės, dvišaliais regioniniais susitarimais šiuo tikslu bendradarbiauja su kaimyninėmis valstybėmis.“

Konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje

- 17 Konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje įsigaliojo 1980 m. gegužės 25 d. Europos Sąjunga nėra prisijungusi prie šios konvencijos, tačiau prie jos prisijungė visos valstybės narės.
- 18 Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje I straipsnyje „Bendri įsipareigojimai pagal Konvenciją“ numatyta:
- „a) Susitariančiosios Vyriausybės įsipareigoja įgyvendinti šios Konvencijos ir jos Priedo, kuris yra šios Konvencijos neatskiriama dalis, nuostatas. Bet kuri nuoroda į šią Konvenciją kartu yra ir nuoroda į jos Priedą.
- b) Susitariančiosios Vyriausybės įsipareigoja skelbti visus įstatymus, potvarkius, įsakymus bei taisykles ir imtis visų kitų būtinų priemonių tam, kad būtų vykdomi visi Konvencijos reikalavimai ir kad žmonių gyvybės saugumo požiūriu bet kuris laivas galėtų būti naudojamas pagal jo paskirtį.“
- 19 Šios konvencijos II straipsnyje „Taikymas“ nustatyta:
- „Ši Konvencija taikoma laivams, turintiems teisę plaukioti su vienos iš Susitariančiųjų Vyriausybių valstybės vėliava.“
- 20 Tos konvencijos IV straipsnio „Neįveikiamų aplinkybių (*force majeure*) atvejai“ b punkte nustatyta:
- „Nustatant, ar tam tikram laivui taikytinos kurios nors šios Konvencijos nuostatos, neturi būti atsižvelgiama į asmenis, atsiradusius jame dėl su neįveikiamomis aplinkybėmis susijusių aplinkybių arba dėl to, kad kapitonas privalėjo vežti laivo avariją patyrusius arba kitus asmenis.“
- 21 Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje šalys 1988 m. lapkričio 11 d. Londone sudarė protokolą dėl šios konvencijos, kuris yra neatsiejama jos dalis. Prie šio 2000 m. vasario 3 d. įsigaliojusio protokolo yra pridėtas priedas, kuris yra neatsiejama jo dalis ir kurį sudaro keturiolika skyrių, nustatančių įvairias taisykles, susijusias su laivų, kuriems taikoma ši konvencija, statyba, įrengimu ir eksploatavimu.
- 22 Šio priedo 1 skyriaus B dalyje, be kita ko, įtvirtintos šios taisyklės:
- „11 taisyklė
- Laivo būklės priežiūra po apžiūros
- a) Laivo ir jo įrangos būklė palaikoma pagal šių taisyklių nuostatas, taip užtikrinant, kad laivas visais atžvilgiais būtų tinkamas išplaukti į jūrą ir nekiltų pavojus pačiam laivui ar juo plaukiantiems žmonėms.
- <...>
- 17 taisyklė
- Laivų liudijimų pripažinimas

Visais šioje Konvencijoje numatytais atvejais vienos iš Susitariančiųjų Vyriausybių arba pagal jos įgaliojimą išduotus liudijimus pripažįsta visos kitos Susitariančiosios Vyriausybės. Jos šiuos liudijimus laiko tokiais pat veiksmingais kaip ir jų pačių išduotus liudijimus.

<...>

19 taisyklė

Kontrolė

- a) Kai vienos Susitariančiosios Vyriausybės laivas stovi kitos Susitariančiosios Vyriausybės uoste, šios Susitariančiosios Vyriausybės tinkamai įgalioti pareigūnai turi teisę jį patikrinti, jei ši kontrolė apsiriboja patikrinimu, ar galioja <...> liudijimai.
- b) Jei šie liudijimai galioja, pareigūnai juos pripažįsta, nebent būtų aiškus pagrindas manyti, kad laivo arba jo įrangos būklė iš esmės neatitinka įrašų bet kuriame iš liudijimų arba kad laivas ir jo įranga neatitinka 11 taisyklės a ir b punktų nuostatų.
- c) b punkte nurodytomis aplinkybėmis <...> tikrinantis pareigūnas imasi priemonių, kad laivas liktų uoste tol, kol jis galės išplaukti į jūrą arba palikti uostą tam, kad nuplautų iki atitinkamos laivų remonto įmonės, nesukeldamas pavojaus pačiam laivui ar juo plaukiantiems žmonėms.

<...>“

Jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija

- 23 1979 m. balandžio 27 d. Hamburge sudaryta Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija (*Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys*, 1405 t., Nr. 23489, p. 133, toliau – Jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija) įsigaliojo 1985 m. birželio 22 d. Sąjunga nėra prisijungusi prie šios konvencijos. Prie jos prisijungė tik kai kurios valstybės narės, įskaitant Vokietijos Federacinę Respubliką ir Italijos Respubliką.

TJO rezoliucija dėl uosto valstybės vykdomos kontrolės

- 24 2019 m. gruodžio 4 d. Tarptautinės jūrų organizacijos (toliau – TJO) asamblėja priėmė Rezoliuciją A.1138(31) „2019 m. uosto valstybės kontrolės procedūros“ (toliau – TJO rezoliucija dėl uosto valstybės kontrolės), prie jos pridėtas tokio paties pavadinimo priedas.

- 25 Šio priedo 1 skyriaus „Bendrosios nuostatos“ 1.3 punkte „Ižanga“ numatyta:

„1.3.1. Remiantis šio priedo 1.2 skirsnyje nurodytomis reikšmingomis konvencijų nuostatomis, administracija (t. y. vėliavos valstybės vyriausybė) turi tvirtinti įstatymus ir kitus teisės aktus ir imtis visų kitų priemonių, kurios gali būti būtinos šioms konvencijoms įgyvendinti taip, kad būtų užtikrinta, jog žmonių gyvybės gelbėjimo jūroje ir taršos prevencijos požiūriu laivas būtų tinkamas veiklai, kuriai jis skirtas, o jūroje dirbantys asmenys turėtų tinkamą kvalifikaciją ir galėtų vykdyti savo užduotis.

<...>

1.3.3. Toliau aprašytos kontrolės procedūros turėtų būti laikomos papildančiomis nacionalines priemones, kurių imasi vėliavos valstybės administracijos savo šalyje ir užsienyje ir kurios skirtos suformuoti bendr[am] ir vienod[am] požiūr[ui] į uosto valstybės tikrinimo ir kontrolės priemonių vykdymą, kai nustatomi rimti trūkumai. Šiomis procedūromis taip pat siekiama padėti vėliavos valstybių administracijoms užtikrinti konvencijų nuostatų laikymąsi, apsaugoti įgulas, keleivius ir laivus bei garantuoti taršos prevenciją.“

Sąjungos teisė

Direktyva 2009/16

- 26 Direktyva 2009/16 buvo priimta remiantis EB 80 straipsnio 2 dalimi (dabar – SESV 100 straipsnio 2 dalis), siekiant nauja redakcija išdėstyti 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/21/EB dėl uosto valstybės laivų kontrolės (OL L 157, 1995, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 2 t., p. 263), kuri nuo jos priėmimo buvo daug kartų pakeista, ir sustiprinti toje direktyvoje nustatytus mechanizmus.
- 27 Direktyvos 2009/16 2–4, 6, 7, 11, 23 ir 34 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:
- „2) Bendrija yra labai susirūpinusi dėl laivybos avarių ir jūrų bei valstybių narių pakrančių taršos.
- 3) Bendrija taip pat yra susirūpinusi dėl gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose.
- 4) Saugą, taršos prevenciją ir gyvenimo bei darbo sąlygas laivuose galima veiksmingai pagerinti radikaliai sumažinus standartų neatitinkančių laivų skaičių Bendrijos vandenyse griežtai taikant konvencijas, tarptautinius kodeksus ir rezoliucijas.

<...>

- 6) Atsakomybė stebėti, ar laivai laikosi tarptautinių saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų pirmiausiai tenka vėliavos valstybei. Tinkamais atvejais pasitelkdama pripažintąsias organizacijas, vėliavos valstybė besąlygiškai garantuoja, kad dėl atitinkamų liudijimų išdavimo vykdomas inspektavimas ir apžiūros būtų išsamūs ir efektyvūs. Už laivo būklės ir įrangos priežiūrą po apžiūros ir už tai, kad laivas atitiktų jam taikomų konvencijų reikalavimus, atsako laivybos kompanija. Tačiau tam tikras skaičius vėliavos valstybių iš esmės nesusidorojo su tarptautinių standartų įgyvendinimo ir jų vykdymo užtikrinimo užduotimis. Todėl, siekiant išspręsti standartų neatitinkančių laivų problemą, nuo šiol taip pat ir uosto valstybė turėtų užtikrinti tarptautinių saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų laikymosi priežiūrą, tuo pačiu pripažįstant, kad uosto valstybės kontrolės inspektavimas nėra apžiūra ir susiję inspektavimo aktai nėra tinkamumo laivybai liudijimai.
- 7) Valstybėms narėms suderinus veiksmingą minėtų tarptautinių standartų taikymą jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse plaukiojantiems ir jų uostais besinaudojantiems laivams būtų išvengta konkurencijos sąlygų iškraipymo.

<...>

11) Veiksminga uosto valstybės kontrolės sistema turėtų būti siekiama užtikrinti, kad visi į Bendrijos teritorijoje esančius uostus ir inkaravimo vietas atplaukiantys laivai būtų reguliariai inspektuojami. <...>

<...>

23) Reikėtų imtis priemonių atitinkamų konvencijų nuostatų nesilaikymui ištaisyti. Laivai, kuriems turi būti taikomi ištaisomieji veiksmai, turėtų būti sulaikyti tol, kol ištaisomi trūkumai, jeigu nustatyti trūkumai akivaizdžiai kelia pavojų saugumui, sveikatai arba aplinkai.

<...>

34) Kadangi šios direktyvos tikslų, tai yra sumažinti galimybę nustatytų standartų neatitinkantiems laivams plaukioti valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse patobulinant Bendrijos jūrų laivų inspektavimo sistemą ir parengiant priemones, numatančias prevencinius veiksmus jūrų taršos srityje, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl jų masto ir poveikio tų tikslų geriau siekti Bendrijos lygmeniu, laikydamosi <...> subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones.“

28 Direktyvos 2009/16 1 straipsnyje „Tikslas“ nustatyta:

„Šios direktyvos tikslas – padėti radikaliai sumažinti galimybę nustatytų standartų neatitinkantiems laivams plaukioti valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse:

- a) padidinant tarptautinių ir atitinkamų Bendrijos teisės aktų, susijusių su sauga jūroje, laivybos apsauga, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo sąlygomis laikymąsi visų vėliavų laivuose;
- b) nustatant uosto valstybės laivų kontrolės bendrus kriterijus ir derinant inspektavimo ir sulaikymo procedūras <...>
- c) įgyvendinant Bendrijoje uosto valstybės kontrolės sistemą, pagrįstą inspektavimais, atliekamais Bendrijoje <...> siekiant inspektuoti visus laivus, o inspektavimo dažnumą nustatant pagal laivo rizikos lygį, detaliau ir dažniau inspektuojant didesnės rizikos laivus.“

29 Šios direktyvos 2 straipsnyje numatyta:

„Šioje direktyvoje taikomos tokios sąvokų apibrėžtys:

1) Konvencijos – toliau išvardytos konvencijos ir jų protokolai bei pakeitimai ir susiję privalomi kodeksai; jų naujausia redakcija:

<...>

b) <...> [Konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje] <...>;

<...>

5) Laivas – bet koks jūrų laivas, kuriam taikoma viena ar daugiau konvencijų, plaukiojantis ne su uosto valstybės vėliava.

6) Laivo ir uosto sąveika – sąveikos, atsirandančios, kai laivui tiesiogiai ir betarpiškai įtakos turi veiksmai, susiję su asmenų ar prekių judėjimu iš laivo ar į laivą, arba laivui ar laivo teikiamomis paslaugomis.

7) Laivas inkaravimo vietoje – uoste ar kitoje uosto jurisdikcijai priklausančioje teritorijoje esantis laivas, tačiau neprisišvartavęs prie krantinės laivas, palaikantis laivo ir uosto sąveiką.

<...>

12) Išsamus inspektavimas – inspektavimas, kurio metu 13 straipsnio 3 dalyje nurodytomis aplinkybėmis laivas, jo įranga ir įgula kaip visuma arba, jeigu reikia, jų atskiros dalys yra atidžiai tikrinami, ir šis tikrinimas apima laivo konstrukciją, įrangą, įgulos sukomplektavimą, gyvenimo ir darbo sąlygas laive bei laive atliekamų darbų tvarkos laikymąsi.

<...>

15) Sulaikymas – oficialus draudimas laivui išplaukti į jūrą dėl to, kad buvo nustatyti trūkumai, dėl kiekvieno iš kurių arba visų kartu laivas nėra tinkamas plaukioti.

<...>

20) Teisės aktų nustatytas liudijimas – vėliavos valstybės arba jos vardu pagal konvencijas išduotas liudijimas.

21) Klasifikacijos liudijimas – dokumentas, patvirtinantis atitikimą [Konvencijai dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje];

<...>“

30 Tos pačios direktyvos 3 straipsnyje „Taikymo sritis“ nustatyta:

„1. Ši direktyva taikoma kiekvienam laivui, įplaukiančiam į valstybės narės uostą ar inkaravimo vietą laivo ir uosto sąveikos tikslu, ir jo įgulai.

<...>

Jeigu valstybė narė inspektuoja laivą, esantį jos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, bet ne uostuose, laikoma, kad ji atlieka inspektavimą taikydama šią direktyvą.

<...>

4. Ši direktyva netaikoma žvejybos, karo, pagalbiniais laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, valstybiniais laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais, ir pramoginėms jachtoms, nenaudojamoms prekybai.

<...>“

31 Tos pačios direktyvos 4 straipsnio „Inspektavimo įgaliojimai“ 1 dalyje nurodyta, kad „valstybės narės imasi visų būtinų priemonių, kad būtų teisiškai įgalios užsienio laivuose atlikti šioje direktyvoje numatytus inspektavimus pagal tarptautinę teisę.“

32 Direktyvos 2009/16 11 straipsnyje „Inspektavimų dažnumas“ numatyta:

„I Bendrijos uostus arba į inkaravimo vietas įplaukiantys laivai periodiškai inspektuojami arba papildomai inspektuojami tokia tvarka:

- a) Laivai periodiškai inspektuojami iš anksto nustatytais laiko tarpais priklausomai nuo jų rizikos lygio <...>
- b) Laivai papildomai inspektuojami nepaisant nuo paskiausio periodiško inspektavimo praėjusio laiko tarpo tokia tvarka:
 - kompetentinga institucija užtikrina, kad būtų inspektuojami laivai, kuriems taikomi I priedo II dalies 2A punkte išvardyti itin svarbūs veiksniai.
 - laivai, kuriems taikomi I priedo II dalies 2B punkte išvardyti nenumatyti veiksniai, gali būti inspektuojami. Sprendimą dėl tokio papildomo inspektavimo atlikimo remdamasi profesiniu vertinimu priima kompetentinga institucija.“

33 Šios direktyvos 12 straipsnyje „Laivų atranka inspektavimui“ numatyta:

„Kompetentinga institucija užtikrina, kad laivai inspektavimui atrenkami remiantis jų rizikos lygiu <...> ir kai iškyla itin svarbūs ar nenumatyti veiksniai, kaip nurodyta I priedo II dalies 2A ir 2B punktuose. <...>

<...>“

34 Tos direktyvos 13 straipsnyje „Pirminis ir išsamus inspektavimas“ numatyta:

„Valstybės narės užtikrina, kad laivų, kurie yra atrenkami inspektavimui pagal 12 straipsnį <...> pirminis arba išsamus inspektavimas būtų atliekamas tokia tvarka:

- 1) Kiekvieną kartą atlikdama laivo pirminį inspektavimą, kompetentinga institucija užtikrina, kad inspektorius bent jau:
 - a) patikrintų liudijimus <...>, kurie pagal Bendrijos jūrų teisės aktus ir konvencijas, susijusius su sauga ir apsauga, turi būti laive;
- <...>
- c) įsitikintų, kad bendroji laivo būklė, įskaitant mašinų skyrių ir gyvenamąsias patalpas bei higienos sąlygas laive, yra tinkama.

<...>

- 3) Kai atlikus 1 dalyje nurodytą inspektavimą, yra akivaizdus pagrindas manyti, kad laivo būklė, jo įranga arba įgula iš esmės neatitinka tam tikrų konvencijos reikalavimų, atliekamas išsamus inspektavimas, įskaitant ir papildomą gebėjimo atlikti tam tikras operacijas laive patikrinimą.

„Akivaizdus pagrindas“ egzistuoja tuomet, kai inspektorius randa įrodymų, kurie jo, kaip specialisto, vertinimu pateisina išsamų laivo, jo įrangos arba įgulos inspektavimą.

„Akivaizdaus pagrindo“ pavyzdžiai pateikti V priede.“

35 Tos pačios direktyvos 19 straipsnyje „Trūkumų pašalinimas ir laivo sulaikymas“ nustatyta:

„1. Kompetentingos institucijos įsitikina, kad bet kokie trūkumai, patvirtinti arba užfiksuoti atliekant inspektavimą, yra šalinami arba bus pašalinti pagal konvencijų reikalavimus.

2. Jei nustatomi trūkumai, akivaizdžiai keliantys pavojų saugai, sveikatai arba aplinkai, uosto valstybės, kurioje inspektuojamas laivas, kompetentinga institucija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas arba kad jo eksploatavimas, kurio metu atskleidžiami trūkumai, būtų sustabdytas. Nurodymas sulaikyti laivą arba sustabdyti jo eksploatavimą galioja tol, kol nepašalinamas pavojus arba kol pirmiau minėta institucija nenustato, kad laivas, kuriam taikytinos tam tikros būtinos sąlygos, gali išplaukti į jūrą arba kad tą laivą vėl galima pradėti eksploatuoti nesukeliant grėsmės keleivių arba įgulos saugai ir sveikatai ar kitiems laivams, arba nėra pernelyg didelės grėsmės padaryti žalos jūros aplinkai.

<...>

3. Naudodamasis savo, kaip specialisto, teise išduoti nurodymą sulaikyti laivą ar ne, inspektorius taiko X priede nustatytus kriterijus.

6. Tuo atveju, kai laivas sulaikomas, kompetentinga institucija nedelsdama raštu, pateikdama kartu inspektavimo ataskaitą, informuoja vėliavos valstybės administraciją, o jei tai neįmanoma – konsulą, o jam nesant – artimiausią diplomatinį tos valstybės atstovą apie visas aplinkybes, kuriomis intervenciniai veiksmai laikomi būtinais. Be to, prireikus taip pat informuojami paskirti ekspertai arba pagal tarptautines konvencijas laivo liudijimus ar aktuose nustatytus liudijimus išduodančios pripažintos organizacijos. <...>

<...>“

36 Direktyvos 2009/16 21 straipsnyje „Priemonės, kurių imamasi po inspektavimų ir laivo sulaikymų“ numatyta:

„1. Kai inspektavimo uoste negalima ištaisyti 19 straipsnio 2 dalyje nurodytų trūkumų, tos valstybės narės kompetentinga institucija atitinkamam laivui gali leisti be nepagrįsto vilkinimo plaukti į laivo kapitono ir atitinkamų institucijų pasirinktą tinkamą nuo sulaikymo uosto arčiausiai esančią laivų remonto įmonę, kur galima imtis tolesnių veiksmų, jeigu laikomasi vėliavos valstybės kompetentingos institucijos nustatytų sąlygų, kurioms pritaria ta valstybė narė. Tokios sąlygos užtikrina galimybę laivui plaukti nekeliant grėsmės keleivių arba įgulos saugai ir sveikatai bei kitiems laivams, ir užtikrina, kad nebus pernelyg didelės grėsmės pakenkti jūros aplinkai.

<...>

3. 1 dalyje nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės inspektavimo uosto kompetentinga institucija apie visas reiso sąlygas informuoja valstybės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentingą instituciją, 19 straipsnio 6 dalyje paminėtas šalis ir prireikus bet kurią kitą instituciją.

Tokį pranešimą gaunanti valstybės narės kompetentinga institucija informuoja pranešimą atsiuntusią instituciją apie veiksmus, kurių imtasi.

4. Valstybės narės imasi priemonių užtikrinti, kad nebūtų duotas leidimas įplaukti į jokią Bendrijos uostą ar inkaravimo vietą 1 dalyje nurodytiems į jūrą plaukiantiems laivams, kurie:

- a) neįvykdė sąlygų, kurias tikrinimo uoste nustatė bet kurios valstybės narės kompetentingos institucijos; arba
- b) atsisako laikytis taikomų konvencijų reikalavimų – neplaukia į nurodytą laivų remonto įmonę.

Toks atsisakymas galioja tol, kol laivo savininkas arba operatorius valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas neatitinka reikalavimų, kompetentingai institucijai nepateikia jai priimtinių įrodymų parodančių, kad laivas visiškai atitinka visus konvencijų taikytinus reikalavimus.

5. Susiklosčius 4 dalies a punkte nurodytoms aplinkybėms, valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas turi defektų, kompetentinga institucija nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Susiklosčius 4 dalies b punkte nurodytoms aplinkybėms, valstybės narės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentinga institucija nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Prieš atsisakydama duoti leidimą įplaukti į uostą valstybė narė gali prašyti konsultacijų su atitinkamo laivo vėliavos valstybės administracija.

6. Nukrypdoma nuo 4 dalies nuostatų, uosto valstybės atitinkama institucija dėl susiklosčiusių *force majeure* aplinkybių arba dėl itin svarbių saugumo priežasčių, arba siekdama sumažinti arba minimizuoti taršos riziką, arba tam, kad būtų pašalinti trūkumai, gali duoti leidimą įplaukti į konkretų uostą ar inkaravimo vietą, su sąlyga, kad laivo savininkas, operatorius arba kapitonas įgyvendino pakankamas, tokios valstybės narės kompetentingai institucijai priimtinas priemones, užtikrinančias saugų įplaukimą į uostą.“

37 Šios direktyvos I priede „Bendrijos uosto valstybės atliekamo inspektavimo sistemos elementai“ yra, be kita ko, šios nuostatos:

„<...>

II. Laivų inspektavimas

1. Periodiškas inspektavimas

<...>

2. Papildomi inspektavimai

Laivai, kuriems taikomi toliau nurodyti itin svarbūs arba nenumatyti veiksniai, inspektuojami neatsižvelgiant į tai, kiek laiko praėjo nuo paskutinio periodiško inspektavimo. Tačiau ar būtina dėl nenumatytų veiksnių atlikti papildomą inspektavimą, sprendžia inspektorius, vadovaudamasis savo, kaip specialisto, vertinimu.

2A. Itin svarbūs veiksniai

Laivai, kuriems taikomi šie itin svarbūs veiksniai, inspektuojami nepriklausomai nuo laikotarpio, praėjusio nuo paskutinio periodiško inspektavimo:

- Laivai, kuriems priskirta klasė buvo laikinai ar visiškai atšaukta dėl su sauga susijusių priežasčių po paskutinio inspektavimo Bendrijoje <...>.
- Laivai, dėl kurių gauta ataskaita ar pranešimas iš kitos valstybės narės.
- Laivai, kurių tapatybės neįmanoma nustatyti inspektavimo duomenų bazėje.
- Laivai, kurie:
 - plaukdam į uostą susidūrė su kitu laivu, užplaukė ant seklumos ar buvo išmesti į krantą;
 - buvo kaltinami galimai pažeidę kenksmingų medžiagų arba nuotekų šalinimo nuostatas, arba
 - manevravo chaotiškai arba nesaugiai, taip nesilaikydami TJO patvirtintų laivybos maršrutų arba saugios laivybos praktikos bei procedūrų.

2B. Nenumatyti veiksniai

Laivai, kuriems taikomi šie nenumatyti veiksniai, inspektuojami nepriklausomai nuo laikotarpio, praėjusio nuo paskutinio periodiško inspektavimo. Sprendimą dėl papildomo inspektavimo vykdymo remdamasi profesiniu vertinimu priima kompetentinga institucija.

<...>

- Laivai, kuriems liudijimus išdavė anksčiau pripažinta organizacija, kurios pripažinimas buvo atšauktas po paskutinio inspektavimo Bendrijoje <...>
- Laivai, apie kuriuos locmanai arba uostų administracijos ar įstaigos pranešė, kad jie turi akivaizdžių defektų, galinčių pakenkti laivybos saugai arba kelti pavojų aplinkai <...>
- Laivai, nesilaikantys atitinkamų reikalavimų pateikti pranešimą <...>
- Laivai, dėl kurių gauta laivo kapitono, įgulos nario arba kito saugiu laivo eksploatavimu, gyvenimo ir darbo sąlygomis laive arba taršos prevencija teisėtai suinteresuoto asmens arba organizacijos ataskaita arba skundas, įskaitant krante pateikiamą skundą, išskyrus atvejus, kai atitinkama valstybė narė ataskaitą arba skundą laiko akivaizdžiai nepagrįstu.
- Laivai, nuo kurių ankstesnio sulaikymo praėjo daugiau kaip trys mėnesiai.
- Laivai, apie kuriuos pranešta, kad jie turi neištaisyty trūkumų <...>
- Laivai, apie kuriuos pranešta, kad jie turi sunkumų, susijusių su jų kroviniu, ypač su nuodingais ir pavojingais krovinių.

- Laivai, kurie buvo eksploatuojami taip, kad kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai.
- Laivai, apie kuriuos iš patikimų šaltinių gauta informacijos, kad jų rizikos duomenys skiriasi nuo užregistruotųjų ir todėl padidėjo rizikos lygis.

<...>

38 Minėtos direktyvos V priedo „Akivaizdaus pagrindo“ pavyzdžiai“ A.1 punkte kaip „akivaizdaus pagrindo atlikti išsamų inspektavimą pavyzdžiai“ pateikti „I priedo II dalies 2A ir 2B punktuose nurodyti laivai“.

39 Tos pačios direktyvos X priedas „Laivo sulaikymo kriterijai“ suformuluotas taip:

„Prieš nusprendamas, ar inspektavimo metu nustatyti trūkumai pateisina atitinkamo laivo sulaikymą, inspektorius privalo toliau taikyti 1 ir 2 punktuose paminėtus kriterijus.

3 punkte pateikiami trūkumų, kurie pateisina atitinkamo laivo sulaikymą, pavyzdžiai (žr. 19 straipsnio 3 dalį).

<...>

1. Pagrindiniai kriterijai

Priimdamas savo, kaip specialisto, sprendimą, ar laivas turėtų būti sulaikytas, inspektorius privalo taikyti šiuos kriterijus:

<...>

Laivas sulaikomas, jeigu jo trūkumai yra pakankamai rimti, kad inspektorius turėtų sugrįžti ir įsitikinti, ar prieš laivui išplaukiant jie buvo pašalinti.

Būtinybė inspektoriui sugrįžti į laivą yra trūkumų rimtumą patvirtinantis faktas. Tačiau šios priemonės nebūtinai turi būti imamosi kiekvienu atveju. Ji reiškia, kad institucija vienu ar kitu būdu, geriausiai apsilankydama dar kartą, turi patikrinti, ar trūkumai buvo pašalinti prieš laivui išplaukiant.

2. Pagrindinių kriterijų taikymas

Sprendamas, ar nustatyti laivo trūkumai yra pakankamai rimti, kad laivas būtų sulaikytas, inspektorius turi įvertinti, ar:

<...>

Inspektuodamas inspektorius turi įvertinti, ar laivas ir (arba) įgula geba:

3. būsimos kelionės metu saugiai valdyti laivą;

<...>

8. būsimos kelionės metu iškilus būtinybei sparčiai ir saugiai palikti laivą bei imtis gelbėjimo veiksmų;

9. būsimos kelionės metu vykdyti aplinkos taršos prevenciją;

<...>

13. būsimos kelionės metu laive užtikrinti saugias ir sanitarijos reikalavimus atitinkančias sąlygas;

<...>

Jeigu į kurį nors iš šių įvertinimų atsakymas yra neigiamas, atsižvelgiant į visus nustatytus trūkumus, privalu rimtai apsvarstyti, ar laivą sulaikyti. Laivo sulaikymą taip pat gali nulemti ir keli ne tokie rimti trūkumai.

3. Kad inspektoriui būtų lengviau naudotis šiomis gairėmis, toliau pateikiamas pagal atitinkamas konvencijas ir (arba) kodeksus sugrupuotų trūkumų, laikomų tokiais rimtais, kad jų buvimas gali pateisinti atitinkamo laivo sulaikymą, sąrašas. Šis sąrašas nėra baigtinis.

<...>

3.2. Sritys pagal [Konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje]

<...>

5. Nėra asmeninių gelbėjimosi priemonių, gelbėjimosi plaustų bei valčių ir jų nuleidimo į vandenį įrengimų, jų yra nepakankamas kiekis ar jie yra labai nusidėvėję.

<...>

3.10. Sritys pagal [2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje]

<...>

8. Sąlygos laive akivaizdžiai kelia pavojų jūrininkų saugai, sveikatai ar saugumui.

9. Ši neatitiktis yra grubus ar pakartotinis [2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje] reikalavimų (įskaitant jūrininkų teises), susijusių su jūrininkų gyvenimo ir darbo sąlygomis, kaip nustatyta laivo darbo jūrų laivyboje liudijime ir darbo jūrų laivyboje atitikties deklaracijoje, pažeidimas.

<...>“

2020 m. rugsėjo 23 d. rekomendacija

40 2020 m. rugsėjo 23 d. Europos Komisija priėmė Rekomendaciją (ES) 2020/1365 dėl valstybių narių bendradarbiavimo dėl operacijų, kurias paieškos ir gelbėjimo tikslais vykdo privatiems subjektams priklausantys arba jų eksploatuojami laivai (OL L 317, 2020, p. 23; toliau – 2020 m. rugsėjo 23 d. rekomendacija).

41 Šios rekomendacijos 1–8, 11, 12, 15, 16 ir 18 konstatuojamosiose dalyse išdėstyti jos priėmimo motyvai. Pirma, Komisija pažymi, kad nuo 2014 m. vykusio Sąjungos migracijos krizė, konkrečiai kalbant, labai smarkiai išaugęs asmenų, bandančių įveikti Viduržemio jūrą netinkamais laivais, kad pabėgtų iš savo kilmės valstybės ir rastų prieglobstį Europoje, skaičius, paskatino kelias laivus eksploatuojančias nevyriausybinės organizacijas (NVO) užsiimti sudėtinga asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veikla, siekiant suteikti jiems pagalbą. Antra, ji iš esmės nurodo, kad ši veikla gali būti suprantama atsižvelgiant į tarptautinėje paprotinėje ir sutarčių teisėje įtvirtintą valstybių narių pareigą padėti tokiems asmenims, tačiau ją vykdančiam reikalaujama glaudesnio koordinavimo ir bendradarbiavimo tiek tarp šių NVO ir

valstybių narių, tiek tarp pastarųjų, nesvarbu, ar tai būtų naudojamų laivų vėliavos valstybės, uosto, kuriame išgelbėti asmenys yra ar gali būti išlaipinti, valstybės ar šiuos asmenis priimančios valstybės. Galiausiai, trečia, Komisija iš esmės mano, kad, nepažeidžiant įsipareigojimų, kylančių iš tarptautinės ir Sąjungos teisės, reikia sukurti šiai veiklai pritaikytą sistemą, visų pirma siekiant užtikrinti išgelbėtų asmenų ir juos gelbstinčių įgulų saugą jūroje, ir kad tam reikia įsteigti ryšių grupę, kuri leistų valstybėms narėms bendradarbiauti, koordinuoti ir plėtoti gerąją praktiką, konsultuojantis su visomis susijusiomis šalimis.

- 42 Atsižvelgiant į šiuos aspektus toje rekomendacijoje valstybės narės iš esmės raginamos aktyviau bendradarbiauti vykdant asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo privačią veiklą, visų pirma kartu su Komisija ir pasikonsultavus su suinteresuotosiomis šalimis įkuriant šios srities ryšių grupę.

Italijos teisė

- 43 Direktyva 2009/16 į Italijos teisę buvo perkelta 2011 m. kovo 24 d. *Decreto legislativo no 53 – Attuazione della direttiva 2009/16/EB 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* (Įstatyminis dekretas Nr. 53 – Direktyvos 2009/16/EB dėl laivų saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Sąjungos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, įgyvendinimas) (GURI, Nr. 96, 2011 m. balandžio 27 d., p. 1, toliau – Įstatyminis dekretas Nr. 53/2011).
- 44 Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011 3 straipsnis suformuluotas taip:

„1. Šis dekretas taikomas komerciniais tikslais naudojamiems laivams ir pramoginiams laivams, plaukiojantiems su ne Italijos vėliava, įplaukiantiems į nacionalinę uostą arba inkaravimo vietą laivo ir uosto sąveikos tikslu, taip pat jų įguloms. Šiame dekrete laivo inspektavimas, atliekamas šalies suverenitetui priklausančiuose vandenyse, laikomas lygiaverčiu inspektavimui, atliekamam uoste.

<...>

5. Šis dekretas netaikomas žvejybos laivams, karo laivams, tarnybiniams laivams, primityvios konstrukcijos mediniams laivams, valstybiniams laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais, ir pramoginiams laivams, nenaudojamiems prekybai.“

Pagrindinės bylos ir prejudiciniai klausimai

- 45 *Sea Watch* yra pelno nesiekianti humanitarinė organizacija, turinti buveinę Berlyne (Vokietija). Jos įstatuose nurodyta, kad jos veiklos tikslas – visų pirma gelbėti asmenis, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, taip pat vykdant šią gelbėjimo veiklą prižiūrėti ir eksploatuoti laivus ir skraidymo įrangą. Siekdama šio tikslo ji vykdo asmenų paieškos ir gelbėjimo veiklą Viduržemio jūros tarptautiniuose vandenyse, naudodama jai nuosavybės teise priklausančius ir jos eksploatuojamus laivus. Tarp šių laivų yra laivai „Sea Watch 3“ ir „Sea Watch 4“, kurie plaukioja su Vokietijos vėliava ir kuriuos Vokietijoje įsteigta klasifikavimo ir sertifikavimo įstaiga sertifikavo kaip „bendrosios paskirties universalius krovinius laivus“.

- 46 2020 m. vasarą laivai „Sea Watch 3“ ir „Sea Watch 4“ pakaitomis plaukė iš Burjanos (Ispanija) uosto ir išgelbėjo kelis šimtus asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė Viduržemio jūros tarptautiniuose vandenyse. Vėliau Romoje (Italija) esantis *Italian Maritime Rescue Coordination Centre* (Italijos gelbėjimo jūroje koordinavimo centras) informavo šių laivų kapitonus, kad *Ministero degli Interni* (Vidaus reikalų ministerija, Italija) išdavė leidimą išlaipinti atitinkamus asmenis iš šių laivų ir išlaipinti juos į Palermo uoste esančius laivus, kiek susiję su „Sea Watch 4“, ir į Porto Empedoklės uoste esančius laivus, kiek susiję su „Sea Watch 3“. Taigi jiems buvo nurodyta atplukdyti savo laivus į šiuos uostus siekiant atlikti šias operacijas.
- 47 Įvykdžius operacijas, *Ministro della Salute* (sveikatos ministras, Italija) nurodė „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“ išmesti inkarus šalia tų uostų, kad, pirma, būtų izoliuotos įgulos siekiant užkirsti kelią COVID-19 pandemijos plitimui ir, antra, būtų atliktas valymas, dezinfekavimas ir sanitarinis sertifikavimas.
- 48 Po to, kai buvo atliktos valymo ir dezinfekavimo procedūros, Palermo uosto ir Porto Empedoklės uosto administracijos, remdamosi Įstatyminiu dekretu Nr. 53/2011, atliko laivų inspektavimus, paskui nurodė sulaikyti atitinkamai „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“. Kaip matyti iš šių inspektavimų ataskaitų ir vėliau parengtų pranešimų apie sulaikymą, administracijos, pirma, padarė išvadą, kad šie laivai vykdė „pagalbos migrantams jūroje veiklą, nors nebuvo sertifikuoti teikti tokias paslaugas“. Antra, jos nurodė daugiau kaip 20 „techninių ir eksploataavimo trūkumų“, susijusių su taikytinomis Sąjungos teisės aktų ir tarptautinių konvencijų nuostatomis, o 9 iš jų „atskirai ar kartu [turėjo būti laikomi] keliančiais akivaizdų pavojų saugai, sveikatai ar aplinkai“ ir tokiais dideliais, kad jais buvo galima pagrįsti šių laivų sulaikymą pagal Direktyvos 2009/16 19 straipsnį.
- 49 Nuo to laiko *Sea Watch* pašalino tam tikrus iš šių pažeidimų. Kita vertus, ji mano, kad likę pažeidimai nėra nustatyti. Šie pažeidimai iš esmės susiję, pirma, su tuo, kad, Palermo ir Porto Empedoklės uostų administracijų manymu, „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“ nėra sertifikuoti išlaipinti ir vežti kelis šimtus asmenų, kaip jie tai padarė 2020 m. vasarą. Be to, šiuose dviejuose laivuose nėra tokie veiklai vykdyti pritaikytų techninių įrenginių, nors iš tikrųjų jie yra skirti – ir faktiškai naudojami – tik tokie veiklai. Konkrečiai kalbant, juose esantys nuotekų valymo įrenginiai ir gelbėjimo įranga yra skirti atitinkamai 22 arba 30 asmenų, o ne keliems šimtams žmonių, o jų deniuose buvo įrengti papildomi tualetai ir dušai, iš kurių nuotekos buvo išleidžiamos tiesiai į jūrą. Galiausiai įgulos narių vykdomų gelbėjimo operacijų laikas nėra įskaitomas į jų darbo valandas.
- 50 *Sea Watch* pareiškė du skundus *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas, Italija) dėl pranešimų apie „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“ sulaikymą, prieš šiuos pranešimus parengtų inspektavimo ataskaitų ir „visų kitų išankstinių, susijusių ar vėlesnių aktų“ (toliau – pagrindinėse bylose nagrinėjamos priemonės) panaikinimo. Grįsdama savo išvadas ji teigia, pirma, kad uostų administracijos, kurios ėmėsi šių priemonių, viršijo uosto valstybės įgaliojimus, nustatytus Direktyvoje 2009/16, aiškinamoje atsižvelgiant į taikytiną tarptautinę paprotinę ir sutarčių teisę, visų pirma taisyklę, kad valstybės tarpusavyje pripažįsta vėliavos valstybių išduotus liudijimus, kai vykdė inspektavimus, per kuriuos buvo siekiama kelti klausimą dėl laivų „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“ klasifikavimo ir sertifikavimo, atliktų Vokietijos kompetentingų institucijų, arba kurie turėjo tokį poveikį. Antra, šie inspektavimai buvo atlikti, nors nebuvo įvykdytos Direktyvoje 2009/16 numatytos procedūrinės ir materialinės jų vykdymo sąlygos. Trečia, inspektavimai iš tikrųjų yra būdas užkirsti kelią *Sea Watch*

- organizuojamoms paieškos ir gelbėjimo operacijoms Viduržemio jūroje. Ketvirta, bet kuriuo atveju trūkumai, kuriuos atitinkamos uostų administracijos nurodė vartodamos bendro pobūdžio sąvokas, nepateisina nurodymo sulaukyti du atitinkamus laivus.
- 51 Be to, pareikšdama skundus *Sea Watch* pateikė prašymus taikyti laikinąsias apsaugos priemones, kurių reikalingumą grindė didelės ir nepataisomos žalos rizika, kaip tai suprantama pagal šiuo atžvilgiu taikytinas Italijos teisės nuostatas.
- 52 Prašymuose priimti prejudicinį sprendimą, pateiktuose atitinkamai nagrinėjant bylą, susijusią su laivu „Sea Watch 4“ (byla C-14/21), ir bylą, susijusią su laivu „Sea Watch 3“ (byla C-15/21), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, be kita ko, pažymi, kad iš atitinkamų šių bylų dokumentų matyti, jog dėl pagrindinėse bylose nagrinėjamų likusių pažeidimų egzistavimo skirtingos nuomonės laikėsi ne tik šių bylų šalys, bet ir atitinkamos valdžios institucijos Italijoje, kuri yra uosto valstybė, ir Vokietijoje, kuri yra vėliavos valstybė. Jos teigimu, Italijos valdžios institucijos iš esmės laikosi nuomonės, kad šie pažeidimai yra nustatyti ir turi būti nutraukti, o Vokietijos valdžios institucijos mano, kad remiantis teisingu reikšmingų Sąjungos teisės ir tarptautinės viešosios teisės nuostatų aiškinimu reikia daryti išvadą, kad pažeidimų nėra, todėl *Sea Watch* neturi imtis jokių veiksmų padėčiai ištaisyti.
- 53 Atsižvelgdamas į šią situaciją prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad ginčams pagrindinėse bylose išspręsti reikia kreiptis į Teisingumo Teismą dėl prejudicinio sprendimo priėmimo tam, kad jis išaiškintų teisinį režimą, taikytiną laivams, kuriuos eksploatuoja humanitarinės nevyriausybinės organizacijos, kaip antai *Sea Watch*, kurių tikslas – vykdyti sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą.
- 54 Konkrečiai kalbant, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, pirma, dėl Direktyvos 2009/16 taikymo srities, būtent dėl to, ar jos 3 straipsnis, turint omenyje jo formuluotę, turi būti aiškinamas atsižvelgiant į šios direktyvos sistemą ir ja siekiamus tikslus, t. y. ar jis apima laivus, kuriuos įgaliota vėliavos valstybės institucija, patvirtinta Sąjungos lygmeniu, oficialiai klasifikavo ir sertifikavo kaip „krovininius laivus“, kurie turi būti naudojami komerciniais ar prekybiniais tikslais, tačiau praktikoje jie išimtinai ir sistemingai skiriami ir naudojami asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklai.
- 55 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad yra linkęs manyti, jog Direktyva 2009/16, atsižvelgiant į jos 3 straipsnio 4 dalį, 2–4 ir 6 konstatuojamąsias dalis ir šios nuostatos bei konstatuojamųjų dalių kontekstą, turi būti aiškinama taip, kad ji netaikoma laivams, kurie, kaip „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“, naudojami nekomercinei ar neprekybinei veiklai, pavyzdžiui, asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškai ir gelbėjimui, nebent šie laivai gali būti prilyginami keleiviniams laivams. Pagal šį aiškinimą minėti laivai negali būti inspektuojami pagal tos direktyvos 11–13 straipsnius. Vis dėlto jis mano, kad direktyva gali būti aiškinama ir priešingai, be kita ko, atsižvelgiant į jos 3 straipsnio 1 dalį. Tokiu atveju, šio teismo nuomone, reikėtų kelti klausimą dėl Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011, kurį Italijos Respublika priėmė siekdama perkelti Direktyvą 2009/16 į nacionalinę teisę, atitikties tai direktyvai.
- 56 Antra, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar akivaizdi disproporcija tarp maksimalaus 22 ar 30 asmenų, kuriuos galima plukdyti laivais „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“ remiantis atitinkamais jų liudijimais, skaičiaus ir šimtų asmenų, kurie

- iš tikrųjų jais buvo plukdomi per gelbėjimo operacijas, dėl kurių buvo priimtose pagrindinėse bylose nagrinėjamos priemonės, gali būti „itin svarbus veiksnys“ arba „nenumatytas veiksnys“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 I priedo II dalies 2.A ir 2.B punktus, pateisinantis papildomą šių laivų inspektavimą pagal tos direktyvos 11 straipsnį.
- 57 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas laikosi nuomonės, kad ši akivaizdi disproporcija yra „nenumatytas veiksnys“, o tiksliau – situacija, kai laivų eksploatavimas „kelia pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai“. Šiuo aspektu jis visų pirma pažymi, kad Jūrų teisės konvencijos 98 straipsnyje įtvirtinta ir Jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijoje priminta laivų kapitonų pareiga suteikti pagalbą bet kuriam asmeniui, kuriam kilo pavojus ar kurį ištiko nelaimė jūroje, remiantis šiomis tarptautinėmis konvencijomis, taikoma tik tuo atveju, kai ji gali būti įvykdyta nesukeliant didelės rizikos atitinkamam laivui, įgulai ir keleiviams. Tuo remdamasis jis daro išvadą, kad tokia rizika gali kilti į konkretų laivą priėmus asmenų skaičių, kuris akivaizdžiai neproporcingas šio laivo pajėgumams ir įrangai, nurodytiems įvairiuose jo liudijimuose, ir jo įgulos dydžiui. Galiausiai jis daro išvadą, kad tuo atveju, kai toks priėmimas yra išimtinės ir sistemingos asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklos, vykdomos naudojantis laivais, iš kurių liudijimų matyti, kad jie nėra pritaikyti tokiai veiklai, pasekmė, gali būti laikoma, kad yra susidariusi pavojingo eksploatavimo situacija, pateisianti papildomo inspektavimo organizavimą pagal Direktyvos 2009/16 11 straipsnį.
- 58 Trečia, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia bendrai išsiaiškinti įgaliojimų, kuriais uosto valstybė gali naudotis pagal Direktyvos 2009/16 13 straipsnį nuodugniai inspektuodama laivą, kurio vėliavos valstybė yra ne ji, apimtį ir mastą. Konkrečiau kalbant, jis klausia, ar šie įgaliojimai apima teisę išsiaiškinti, kad, neatsižvelgiant į veiklą, kuriai ši laivą klasifikavo ir sertifikavo vėliavos valstybės kompetentingos institucijos, tuo atveju, kai laivas praktikoje vykdo kitokią veiklą – išimtinę ir sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paiešką ir gelbėjimą – jame laikomasi reikalavimų, taikomų saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo laivuose sąlygų srityse, išplaukiančių iš Sąjungos antrinės teisės ir (arba) tarptautinės paprotinės ar sutarčių jūrų teisės.
- 59 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas visų pirma nurodo manantis, kad Direktyvos 2009/16 13 straipsnis, atsižvelgiant į jo formuluotę, turi būti suprantamas taip, kad pagal jį uosto valstybei leidžiama atlikti inspektavimus, kurie neapsiriboja formaliu patikrinimu, ar laive yra visi reikalaujami liudijimai, bet apima ir fizinį atitinkamo laivo faktinės būklės patikrinimą. Be to, jis pabrėžia, kad, turint omenyje šio straipsnio formuluotę ir Direktyvos 2009/16 sistemą, paaiškintą, be kita ko, jos 6 konstatuojamojoje dalyje ir taikytinose tarptautinėse konvencijose, šis fizinis patikrinimas turi būti atliekamas atsižvelgiant į vėliavos valstybės atliktą klasifikavimą ir sertifikavimą, taigi turi būti siekiama patikrinti tik tai, ar atitinkamo laivo faktinė būklė atitinka reikalavimus, taikomus veiklai, kuriai jį klasifikavo ir sertifikavo ši valstybė. Tokia kontrolė yra tik „antrinė“, todėl savo tikslu ar poveikiu ji negali kelti abejonių dėl vėliavos valstybės „pirminės“ kontrolės ir sprendimų, o taip būtų, jeigu ją vykdydama uosto valstybė galėtų sulaikyti laivą dėl to, kad jis neatitinka kitų reikalavimų nei susijusieji su veikla, kuriai jis buvo sertifikuotas. Galiausiai pripažindamas, kad toks Sąjungos antrinės teisės aiškinimas gali leisti sukčiauti, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės pažymi, kad pagrindinėse bylose nagrinėjama asmenų paieškos ir gelbėjimo veikla nereiškia sukčiavimo, nes, pirma, ji atitinka *Sea Watch* siekiamą tikslą, antra, apie ją žino kompetentingos Vokietijos ir Italijos institucijos ir, trečia, kaip matyti iš 2020 m. rugsėjo 23 d. rekomendacijos, ji iš esmės yra pripažinta.

- 60 Ketvirta, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar, nesant galimybės uosto valstybei, remiantis Direktyva 2009/16, patikrinti, ar konkrečiame laive laikomasi taikomų saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laive reikalavimų, atsižvelgiant į faktinę šio laivo veiklą, tokie įgaliojimai gali būti grindžiami tos direktyvos 2 straipsnyje nurodytos Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje I straipsnio b punktu, kuriame reikalaujama, kad susitariančiosios vyriausybės imtųsi būtinų priemonių tam „kad žmonių gyvybės saugumo požiūriu bet kuris laivas galėtų būti naudojamas pagal jo paskirtį“, arba TJO rezoliucijos dėl uosto valstybės kontrolės priedo 1.3.1 punktu.
- 61 Galiausiai, penkta, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, viena vertus, klausia, kokių mastu ir kokiomis sąlygomis uosto valstybės institucijos turi teisę reikalauti, kad laivas, kurį vėliavos valstybė sertifikavo kaip krovinį laivą, taip pat būtų sertifikuotas vykdyti asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą ir kad jame būtų laikomasi reikalavimų, taikomų šiai veiklai arba leidžiančių ja verstis laikantis sąlygų, kuriomis užtikrinamas saugumas jūroje. Kita vertus, jam kyla klausimas, ar šios valdžios institucijos turi teisę sulaukyti tokį laivą pagal Direktyvos 2009/16 19 straipsnį, kol jis atitiks šiuos reikalavimus.
- 62 Dėl visų šių klausimų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pirmiausia pažymi, kad 2020 m. rugsėjo 23 d. rekomendacijoje pabrėžiama, jog Sąjunga teikia svarbą tam, kad laivai, vykdančys asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė Viduržemio jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, laikytųsi taikomų saugos reikalavimų. Antra, vis dėlto jis mano, kad nėra tarptautinės ar Sąjungos teisės aktų, kurie būtų aiškiai taikytini ir iš tikrųjų pritaikyti laivams, išimtinai ir sistemingai vykdančioms tokią veiklą. Trečia, iš esmės jis laikosi nuomonės, kad tuo atveju, kai nėra tinkamo klasifikavimo ir sertifikavimo, uosto valstybė negali reikalauti, kad tokie laivai turėtų kitus nei vėliavos valstybės jiems išduotus liudijimus arba kad juose būtų laikomasi kitų reikalavimų nei tie, kurie atitinka tuos liudijimus.
- 63 Šiomis aplinkybėmis *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas) nutarė sustabdyti abiejų pagrindinių bylų nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus, kurie suformuluoti vienodai, tačiau byloje C-14/21 susiję su laivu „Sea Watch 4“, o byloje C-15/21 – su laivu „Sea Watch 3“:
- „1. a) Ar į [Direktyvos 2009/16] taikymo sritį patenka laivas (taigi, ar jo atžvilgiu taip pat gali būti vykdomas [uosto valstybės inspektavimas]), kurį vėliavos valstybės klasifikavimo institucija klasifikavo kaip krovinį laivą, tačiau jis iš tikrųjų vykdo išimtinę ir sistemingą nekomercinę veiklą, t. y. vadinamąją SAR (angl. *search and rescue* – paieška ir gelbėjimas) veiklą (kaip antai veiklą, kurią vykdo [Sea Watch], naudodamasi [laivais „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“] pagal savo įstatus)?
- b) Jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad į Direktyvos 2009/16 taikymo sritį patenka ir aptariamai laivai, ar tokiam direktyvos aiškinimui neprieštarauja nacionalinės teisės nuostata, kaip antai Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011 3 straipsnis, kuriuo į nacionalinę teisę buvo perkeltas šios direktyvos 3 straipsnis ir kurio 3 straipsnio 1 dalyje aiškiai apibrėžta [uosto valstybės] atliekamo inspektavimo taikymo sritis, apsiribojant tik laivais, naudojamais komerciniais tikslais, neįtraukiant ne tik pramoginių, bet ir krovinių laivų, kurie iš tiesų nevykdo komercinės veiklos, taigi nėra jai naudojami?
- c) Galiausiai, ar galima pagrįstai manyti, kad į [Direktyvos 2009/16] taikymo sritį patenka – tiek, kiek po 2017 m. atliktų [Direktyvos 2009/16] pakeitimų ji apima ir keleivinius laivus – kroviniai laivai, sistemingai vykdančys vadinamąją SAR veiklą, taip jūroje išgelbėtų žmonių, kurių gyvybei kilo pavojus, vežimą prilyginant keleivių vežimui?

2. Ar tai, kad laive gabenama gerokai daugiau žmonių, nei nurodyta saugos įrangos liudijime, nors tai daroma vykdamas vadinamąją SAR veiklą, arba bet kuriuo atveju tai, kad jame yra saugos įrangos liudijimas, kuriame nurodytas gerokai mažesnis nei faktiškai gabenamas žmonių skaičius, gali pagrįstai būti laikoma itin svarbiu veiksniu, kaip tai suprantama pagal I priedo II dalies 2.A punktą, arba nenumatytu veiksniu, kaip tai suprantama pagal I priedo II dalies 2.B punktą, kaip nurodyta Direktyvos 2009/16 11 straipsnyje?
3. Ar Direktyvos 2009/16 13 straipsnyje nurodyti uosto valstybės įgaliojimai išsamiai inspektuoti laivus, plaukiojančius su valstybių narių vėliavomis, galėtų arba turėtų apimti ir įgaliojimą konkrečiai patikrinti, kokią veiklą laivas iš tikrųjų vykdo, neatsižvelgiant į vėliavos valstybės ir jos klasifikavimo institucijos išduotuose klasifikacijos liudijime ir saugos liudijimuose nurodytą veiklą, ir atitinkamai įgaliojimą patikrinti, ar tas laivas turi liudijimus ir apskritai atitinka reikalavimus ar nurodymus, numatytus tarptautinėse taisyklėse dėl saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laive? Jei atsakymas būtų teigiamas, ar tuos įgaliojimus galima įgyvendinti ir dėl laivo, kuris iš tikrųjų sistemingai vykdo vadinamąją SAR veiklą?
4. a) Kaip reikėtų aiškinti [Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje 1 straipsnio b punktą], kuris aiškiai primintas Direktyvos 2009/16 2 straipsnyje, todėl reikia užtikrinti vienodą jo aiškinimą [Sąjungos teisėje] uosto valstybei atliekant inspektavimą, kiek jame numatyta, kad „Susitariančiosios Vyrtausybės išpareigoja skelbti visus įstatymus, potvarkius, įsakymus bei taisykles ir imtis visų kitų būtinų priemonių tam, kad būtų vykdomi visi Konvencijos reikalavimai ir kad žmonių gyvybės saugumo požiūriu bet kuris laivas galėtų būti naudojamas pagal jo paskirtį“? Konkrečiai kalbant, ar aiškinantis, ar laivas gali būti naudojamas pagal paskirtį, o tai uosto valstybės turi padaryti atliekamos inspektavimus, vienintelis vertinimo kriterijus yra reikalavimai, nustatyti remiantis klasifikavimu ir turimais atitinkamais saugos liudijimais, gautais atsižvelgiant į teoriškai deklaruotą veiklą, ar galbūt taip pat galima atsižvelgti į paslaugą, kuriai laivas yra konkrečiai skirtas?
 - b) Ar, atsižvelgiant ir į minėtą tarptautinį kriterijų, uosto valstybės administracinės institucijos turi ne tik teisę patikrinti, ar laivo įranga atitinka liudijimuose, kuriuos išdavė vėliavos valstybė, nurodytus reikalavimus ir teorinio laivų klasifikavimo reikalavimus, bet ir teisę įvertinti liudijimų ir atitinkamos laive esančios įrangos atitiktį atsižvelgiant į faktiškai vykdomą veiklą, kuri skiriasi nuo klasifikavimo liudijime nurodytos veiklos ir yra su ja nesusijusi?
 - c) Tas pats pasakytina apie [TJO rezoliucijos dėl uosto valstybės kontrolės] [priedo] 1.3.1 punktą, kuriame nurodyta: „[r]emiantis šio priedo 1.2 skirsnyje nurodytomis reikšmingomis konvencijų nuostatomis, administracija (t. y. vėliavos valstybės vyriausybė) turi tvirtinti įstatymus ir kitus teisės aktus ir imtis visų kitų priemonių, kurios gali būti būtinos šioms konvencijoms įgyvendinti taip, kad būtų užtikrinta, jog žmonių gyvybės gelbėjimo jūroje ir taršos prevencijos požiūriu laivas būtų tinkamas veiklai, kuriai jis skirtas, o jūroje dirbantys asmenys turėtų tinkamą kvalifikaciją ir galėtų vykdyti savo užduotis“.
5. a) Galiausiai, ar tuo atveju, jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad uosto valstybė turi įgaliojimus tikrinti, ar yra liudijimai ir ar laikomasi reikalavimų ar nurodymų pagal veiklą, kuriai laivas iš tikrųjų skirtas, inspektavimą atlikusi uosto valstybė gali reikalauti turėti kitus liudijimus nei tie, kurie laivui jau išduoti, ir laikytis kitų reikalavimų ar nurodymų dėl

- saugos ir taršos prevencijos jūroje nei tie, kurių jame jau laikomasi, kiek tai susiję su faktiškai vykdoma veikla, o konkrečiai šiuo atveju – vadinamąja SAR veikla, tam, kad laivas nebūtų sulaikytas?
- b) Jei į [a] punkte pateiktą klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar, siekiant išvengti laivo sulaikymo, reikalavimas turėti kitus liudijimus nei tie, kurie laivui jau išduoti, ir laikytis kitų reikalavimų ar nurodymų nei tie, kurių jame jau laikomasi, kiek tai susiję su faktiškai vykdoma veikla, o konkrečiai šiuo atveju – vadinamąja SAR veikla, gali būti taikomas tik tuo atveju, jeigu egzistuoja aiški ir patikima tarptautinė ir (arba) [Sąjungos] teisinė sistema dėl vadinamosios SAR veiklos klasifikavimo ir dėl su tuo susijusių liudijimų ir saugos ir taršos prevencijos jūroje reikalavimų ar nurodymų?
- c) Jei į [b] punkte pateiktą klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar reikalavimas turėti kitus liudijimus nei tie, kurie laivui jau išduoti, ir laikytis kitų reikalavimų ar nurodymų nei tie, kurių jame jau laikomasi, kiek tai susiję su faktiškai vykdoma veikla, o konkrečiai šiuo atveju – vadinamąja SAR veikla, turi būti taikomas vadovaujantis vėliavos valstybės nacionaline teise arba uosto valstybės nacionaline teise, taip pat, ar šiuo tikslu reikia remtis pirminės teisės aktais ar antrinės teisės aktais, o gal tik bendrojo pobūdžio administracinėmis nuostatomis?
- d) Jei į [c] punkte pateiktą klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar atlikdama inspektavimą uosto valstybė turi tiksliai ir konkrečiai nurodyti, remiantis kokiomis nacionalinėmis normomis (nustatytomis pagal [c] punktą), kurios turi įstatymo galią, yra reglamentuojamojo pobūdžio ar įtvirtintos bendrojo pobūdžio administraciniame akte, turi būti nustatyti saugos ir taršos prevencijos jūroje techniniai reikalavimai ar nurodymai, kuriuos inspektuojamas laivas turi atitikti, kad galėtų vykdyti vadinamąją SAR veiklą, ir kokius tiksliai taisomuosius arba trūkumų šalinimo veiksmus reikia atlikti, kad būtų užtikrintas šių normų laikymasis?
- e) Ar tuo atveju, kai nėra uosto valstybės arba vėliavos valstybės nacionalinių normų, kurios turi įstatymo galią, yra reglamentuojamojo pobūdžio ar įtvirtintos bendrojo pobūdžio administraciniame akte, uosto valstybės administracija gali konkrečiu atveju nurodyti techninius reikalavimus ar nurodymus, susijusius su sauga, taršos prevencija jūroje ir gyvenimo bei darbo apsauga laivuose, kuriuos [šios valstybės] inspektuojamas laivas turi atitikti, kad galėtų vykdyti vadinamąją SAR veiklą?
- f) Jei į [d] ir [e] punktuose pateiktus klausimus būtų atsakyta neigiamai, ar, nesant konkrečių vėliavos valstybės šios srities nuorodų, šiuo metu gali būti laikoma, kad vadinamoji SAR veikla yra leidžiama, taigi ji negali būti ribojama taikant sulaikymo priemonę, kai uosto valstybės inspektuojamas laivas atitinka kitos kategorijos reikalavimus ar nurodymus (konkrečiau kalbant, tuos, kurie taikomi kroviniams laivams), kurių faktinį laikymąsi patvirtino vėliavos valstybė?“

Procesas Teisingumo Teisme

- 64 2021 m. vasario 2 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi bylos C-14/21 ir C-15/21 buvo sujungtos, kad būtų bendrai vykdoma rašytinė ir žodinė proceso dalys ir priimtas Teisingumo Teismo sprendimas.
- 65 Nutartyse dėl prašymų priimti prejudicinį sprendimą *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas) paprašė Teisingumo Teismo nagrinėti šias bylas pagal pagreitintą procedūrą, numatytą Teisingumo Teismo procedūros reglamento 105 straipsnyje. Grįsdamas šį prašymą jis nurodė, pirma, tai, kad asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė Viduržemio jūroje, paieškos ir gelbėjimo veikla, kurią humanitarinės

organizacijos vykdo naudodamos laivus, kaip antai aptariamus pagrindinėse bylose, turi didelę reikšmę, ypač vasaros mėnesiais, antra, tai, kad tą dieną, kai buvo pateikti prašymai priimti prejudicinį sprendimą, dėl kurių pradėtos šios bylos, keli iš šių laivų buvo sulaikyti Italijos uostuose, ir, trečia, tai, kad dėl šio sulaikymo Italijos administraciniuose teismuose yra nagrinėjami skundai.

- 66 2021 m. vasario 25 d. Nutartimi *Sea Watch* (C-14/21 ir C-15/21, EU:C:2021:149) Teisingumo Teismo pirmininkas atmetė šiuos prašymus, motyvuodamas tuo, kad jiems pagrįsti nurodytos aplinkybės savaime nepateisina pagreitinotos procedūros taikymo šiems byloms, neapribojant prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo galimybės prireikus taikyti laikinąsias priemones, būtinas siekiant užtikrinti visišką sprendimų, kuriuos jis turi priimti pagrindinėse bylose, veiksmingumą.
- 67 Vis dėlto Teisingumo Teismo pirmininkas laikėsi nuomonės, kad ypatingos šių bylų aplinkybės pateisina tai, kad Teisingumo Teismas tų bylų nagrinėjimui teiktų pirmenybę pagal Procedūros reglamento 53 straipsnio 3 dalį.

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

- 68 Pirmuoju klausimu, susijusiu su Direktyvos 2009/16 taikymo sritimi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar ši direktyva turi būti aiškinama taip, kad ji taikoma laivams, kuriuos vėliavos valstybė klasifikavo ir sertifikavo kaip krovinius laivus, tačiau praktikoje humanitarinė organizacija juos sistemingai naudoja vykdydama nekomercinę asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą (toliau – privatūs humanitarinės pagalbos laivai). Jei atsakymas būtų teigiamas, šis teismas taip pat klausia, ar ši direktyva turi būti aiškinama taip, kad pagal ją draudžiama nacionalinės teisės aktuose, kuriais ji perkeliama į vidaus teisę, nustatyti, kad ji taikoma tik laivams, kurie naudojami komercinei veiklai.
- 69 Šiuo klausimu reikia pažymėti, pirma, kad Direktyvos 2009/16 3 straipsnyje jos taikymo sritis apibrėžiama bendrai ir nepažeidžiant specialiųjų nuostatų, susijusių su tam tikrų kategorijų laivais, darant nuorodą į dvi kumuliacinių kriterijų grupes, susijusias su, pirma, laivais, kuriems ši direktyva taikoma, ir, antra, situacijomis, kai ji jiems taikoma.
- 70 Pirma, kalbant apie laivus, patenkančius į Direktyvos 2009/16 taikymo sritį, pažymėtina, kad jos 3 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nurodyta, jog ji taikoma „kiekvienam laivui“, o pati sąvoka „laivas“ šios direktyvos 2 straipsnio 5 dalyje apibrėžiama kaip bet koks jūrų laivas, kuriam, pirma, taikoma viena ar daugiau tarptautinių konvencijų, nurodytų šio 2 straipsnio 1 punkte, ir kuris, antra, plaukioja ne su uosto valstybės vėliava.
- 71 Vis dėlto Direktyvos 2009/16 3 straipsnio 4 dalyje numatyta, kad į jos taikymo sritį nepatenka žvejybos, karo, pagalbiniai laivai, mediniai primityvios konstrukcijos laivai, valstybiniai laivai, naudojami nekomerciniais tikslais, ir pramoginės jachtos, nenaudojamos prekybai.

- 72 Kadangi įvairios laivų kategorijos, kurioms ši direktyva netaikoma, sudaro tiek daug Direktyvos 2009/16 3 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatytos bendrosios taisyklės išimčių, turi būti laikoma, kad to straipsnio 4 dalyje yra pateiktas baigtinis sąrašas ir ta nuostata turi būti aiškinama siaurai.
- 73 Tuo remiantis visų pirma darytina išvada, kad Direktyvos 2009/16 3 straipsnio 4 dalyje vartojamų sąvokų „valstybiniai laivai, naudojami nekomerciniais tikslais“ ir „pramoginės jachtos, nenaudojamos prekybai“ negalima suprasti taip, kad jos pagal analogiją apima laivus, kurie, kaip ir nagrinėjamieji pagrindinėse bylose, praktikoje naudojami „nekomerciniais tikslais“ arba ne „prekybai“, nors tai nėra „valstybiniai laivai“ arba „pramoginės jachtos“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.
- 74 Kaip savo išvados 35 punkte iš esmės pažymėjo generalinis advokatas, jeigu atitinkamas laivas nepatenka į vieną iš išsamiai išvardytų kategorijų, kurioms pagal Direktyvos 2009/16 3 straipsnio 4 dalį ši direktyva netaikoma, tai, kad šio laivo faktinė veikla nesutampa su ta, dėl kurios jo vėliavos valstybėje jis buvo klasifikuotas ir sertifikuotas, neturi įtakos šios direktyvos taikymui. Taip pat neturi reikšmės tai, ar tokio laivo faktinė veikla yra komercinė, ar nekomercinė. Galiausiai neturi reikšmės tai, ar asmenų, kuriems jis suteikė pagalbą jūroje, vežimą, kaip antai tą, kuris atliekamas vykdant pagrindinėse bylose aptariamą sistemingą paieškos ir gelbėjimo veiklą, galima prilyginti keleivių vežimui.
- 75 Antra, kalbant apie situacijas, patenkančias į Direktyvos 2009/16 taikymo sritį, pažymėtina, kad jos 3 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nurodyta, jog ši direktyva taikoma visų pirma kiekvienam laivui, „įplaukiančiam į valstybės narės uostą ar inkaravimo vietą laivo ir uosto sąveikos tikslu“, ir jo įgulai. Kaip matyti iš šios direktyvos 2 straipsnio 6 punkto, tokia veikla apima bet kokios formos sąveiką, kuri atsiranda, kai toks laivas yra tiesiogiai veikiamas veiklos, susijusios su asmenų judėjimu, prekių judėjimu ar uosto paslaugų teikimu.
- 76 Vis dėlto Direktyva 2009/16 taikoma ne tik tokiu atveju, kaip matyti iš jos 3 straipsnio 1 dalies trečios pastraipos, kurioje kalbama apie galimybę valstybei narei atlikti laivo, esančio jos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, inspektavimą.
- 77 Taigi iš šio sprendimo 69–76 punktų matyti, kad Direktyva 2009/16 turi būti aiškinama taip, kad ji taikoma kiekvienam laivui, kuris, kaip ir pagrindinėse bylose nagrinėjamu atveju, yra vienos valstybės narės uoste, inkaravimo vietoje ar jos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, o plaukioja su kitos valstybės narės ar trečiosios šalies vėliava ir jam netaikoma nė viena iš šios direktyvos 3 straipsnio 4 dalyje išvardytų išimčių (toliau – uosto valstybės narės jurisdikcijai priklausančios laivai).
- 78 Toks Direktyvos 2009/16 teksto aiškinimas atitinka šia direktyva siekiamą tikslą, kuris, kaip matyti iš jos 1 straipsnio, yra užtikrinti, kad būtų geriau laikomasi tarptautinės teisės normų ir Sąjungos teisės aktų, susijusių su sauga jūroje, laivybos apsauga, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo laive sąlygomis, visiems laivams, priklausantiems uosto valstybės narės jurisdikcijai, nustatant kontrolės, inspektavimo ir sulaikymo mechanizmą, grindžiamą bendrais kriterijais ir vienodai taikytina procedūra, ir taikant Sąjungos teisės aktų leidėjo aiškiai numatytas išimtis.
- 79 Beje, toks aiškinimas atitinka EB 80 straipsnio 2 dalį (dabar – SESV 100 straipsnio 2 dalis), kuri yra Direktyvos 2009/16 teisinis pagrindas. Ši nuostata Sąjungos teisės aktų leidėjui leidžia priimti bendrąsias nuostatas, kuriomis siekiama pagerinti transporto, taigi, ir jūrų navigacijos, saugumą

- (šiuo klausimu žr. 2007 m. spalio 23 d. Sprendimo *Komisija / Taryba*, C-440/05, EU:C:2007:625, 58 ir 59 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją), tačiau šios nuostatos neturi būti taikomos tik laivams, kurie skirti arba praktikoje naudojami komercinei ar prekybos veiklai.
- 80 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, kad, jei šio sprendimo 77 punkte nurodytos sąlygos tenkinamos, Direktyva 2009/16 yra taikoma privatiems humanitarinės pagalbos laivams.
- 81 Antra, iš Direktyvos 2009/16 aiškiai matyti, kad jos 11–13 ir 19 straipsniuose numatytas kontrolės, inspektavimo ir sulaikymo mechanizmas taikomas visiems jos 3 straipsnio 1 dalyje nurodytiems laivams.
- 82 Todėl įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatose, kurias valstybės narės pagal Direktyvą 2009/16 turi priimti siekdamos suderinti savo vidaus teisę su šia direktyva, turi būti numatyta, kad šio mechanizmo taikymo sritis apima visus šiuos laivus, įskaitant nurodytus šio sprendimo 80 punkte, nes pagal šią direktyvą draudžiama, kad tokios nuostatos būtų taikomos tik laivams, naudojamiems komercinei veiklai.
- 83 Atsižvelgiant į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo klausimus, išdėstytus šio sprendimo 55 ir 68 punktuose, reikia pridurti, kad, kaip matyti iš Teisingumo Teismo suformuotos jurisprudencijos, Sąjungos teisės viršenybės principas įpareigoja visas valstybių narių institucijas užtikrinti visišką šios teisės veiksmingumą, o konkrečiai nacionalinius teismus įpareigoja savo vidaus teisę aiškinti taip, kad ji kuo labiau atitiktų Sąjungos teisę. Pagal šį principą reikalaujama, kad būtų atsižvelgiama į visą vidaus teisę ir taikomi joje pripažinti aiškinimo metodai, kad būtų užtikrintas visiškas konkrečiu atveju nagrinėjamo Sąjungos akto veiksmingumas ir priimtas juo siekiamą tikslą atitinkantis sprendimas (šiuo klausimu žr. 2019 m. birželio 24 d. Sprendimo *Popławski*, C-573/17, EU:C:2019:530, 53, 54, 57 ir 77 punktus).
- 84 Vis dėlto šis principas turi tam tikras ribas. Konkrečiai kalbant, jis negali būti pagrindas aiškinti nacionalinę teisę *contra legem* (šiuo klausimu žr. 2019 m. birželio 24 d. Sprendimo *Popławski*, C-573/17, EU:C:2019:530, 74 ir 76 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).
- 85 Nagrinėjamu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi aiškinti nacionalinės teisės aktus, kuriais į vidaus teisę perkeliama nuostatos, kuriose apibrėžiama Direktyvos 2009/16 taikymo sritis, visų pirma kontrolės, inspektavimo ir sulaikymo mechanizmas, numatytas šios direktyvos 11–13 ir 19 straipsniuose, taip, kad jie kuo labiau atitiktų šias nuostatas, atsižvelgiant į visą vidaus teisę ir taikant joje pripažintus aiškinimo metodus; kai kurie procese Teisingumo Teisme dalyvavę suinteresuotieji asmenys laikė, kad tai įmanoma.
- 86 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Direktyva 2009/16 turi būti aiškinama taip:
- ji taikoma laivams, kuriuos vėliavos valstybė klasifikavo ir sertifikavo kaip krovininius laivus, tačiau praktikoje humanitarinė organizacija juos sistemingai naudoja vykdydama nekomercinę asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, ir
 - pagal ją draudžiama nacionalinės teisės aktuose, kuriais ji perkeliama į vidaus teisę, nustatyti, kad ji taikoma tik laivams, naudojamiems komercinei veiklai.

Dėl antrojo–penktojo klausimų

Pirminės pastabos

- 87 Antrasis–penktasis klausimai susiję su Direktyvos 2009/16 11–13 ir 19 straipsniuose numatyto kontrolės, inspektavimo ir sulaikymo mechanizmo įgyvendinimo sąlygomis, atsižvelgiant į uosto valstybės narės jurisdikcijai priklausančius laivus, konkrečiau kalbant, į privačius humanitarinės pagalbos laivus.
- 88 Kaip nurodyta šio sprendimo 78 punkte, šios direktyvos tikslas – užtikrinti, kad būtų geriau laikomasi tarptautinės teisės normų ir Sąjungos teisės aktų, susijusių su sauga jūroje, laivybos apsauga, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo laive sąlygomis.
- 89 Ta direktyva konkrečiai siekiama sudaryti Sąjungai ir valstybėms narėms sąlygas užtikrinti, kad uosto valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose laivuose būtų laikomasi jos 2 straipsnio 1 punkte išvardytų tarptautinių konvencijų reikalavimų. Tarp šių konvencijų yra Konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, kurios šalys yra visos Sąjungos valstybės narės, tačiau ne pati Sąjunga, kaip pažymėta šio sprendimo 17 punkte.
- 90 Šiuo klausimu svarbu priminti, kad, viena vertus, nors Sąjunga nėra tarptautinės konvencijos šalis, todėl ji nėra jai privaloma, iš Teisingumo Teismo suformuotos jurisprudencijos matyti, kad aiškinant Sąjungos antrinės teisės nuostatas, kurios patenka į šios konvencijos taikymo sritį, gali būti atsižvelgta į šią konvenciją, jeigu visos valstybės narės yra jos šalys (2008 m. birželio 3 d. Sprendimo *Intertanko ir kt.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 47–52 punktai; 2014 m. sausio 23 d. Sprendimo *Manzi ir Compagnia Naviera Orchestra*, C-537/11, EU:C:2014:19, 45 punktas ir 2018 m. liepos 11 d. Sprendimo *Bosphorus Queen Shipping*, C-15/17, EU:C:2018:557, 45 punktas).
- 91 Šiuo atveju aiškinant Direktyvą 2009/16 reikia atsižvelgti į Konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, kurios šalys yra visos valstybės narės. Šioje direktyvoje yra išreikštas Sąjungos teisės aktų leidėjo sprendimas padaryti taip, kad Sąjungoje būtų labiau laikomasi šios konvencijos nuostatų, nors ji pati ir nėra jos šalis. Be to, šio sprendimo 89 punkte primintą tikslą, kurio Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė priimdamas direktyvą, atspindi tai, kad kai kuriuose jos prieduose iš esmės yra pakartota dalis prie minėtos konvencijos pridėtame protokole esančių taisyklių.
- 92 Kita vertus, iš Teisingumo Teismo suformuotos jurisprudencijos matyti, kad Sąjungos antrinės teisės nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad kuo labiau atitiktų tiek Sąjungą saistančias tarptautines konvencijas, tiek bendrosios tarptautinės teisės reikšmingas taisykles ir principus, kurių laikydamasi Sąjunga turi įgyvendinti savo įgaliojimus, kai ji priima tokias nuostatas (šiuo klausimu žr. 2008 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Kadi ir Al Barakaat International Foundation / Taryba ir Komisija*, C-402/05 P ir C-415/05 P, EU:C:2008:461, 291 punktą ir 2018 m. vasario 27 d. Sprendimo *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, 43–47 punktus).
- 93 Šiuo atveju, turint omenyje Direktyvos 2009/16 tikslą ir turinį, ji turi būti aiškinama atsižvelgiant ne tik į Konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, bet ir į Jūrų teisės konvenciją.
- 94 Kaip pažymėta šio sprendimo 3 punkte, Sąjunga yra sudariusi Jūrų teisės konvenciją, todėl ši yra jai privaloma ir jos nuostatos yra neatsiejama Sąjungos teisės sistemos dalis. Be to, šioje teisės sistemoje ji turi viršenybę prieš Sąjungos antrinės teisės aktus, todėl šie aktai turi būti aiškinami taip, kad kuo labiau atitiktų jos nuostatas (šiuo klausimu žr. 2006 m. gegužės 30 d. Sprendimo

- Komisija / Airija, C-459/03, EU:C:2006:345, 82 punktą; 2008 m. birželio 3 d. Sprendimo Intertanko ir kt., C-308/06, EU:C:2008:312, 42 ir 53 punktus ir 2018 m. liepos 11 d. Sprendimo Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, 44 punktą).*
- 95 Šiuo aspektu atsakymams į antrąjį–penktąjį klausimus svarbios yra dvi argumentų grupės.
- 96 Pirma, pagrindinis Jūrų teisės konvencijos tikslas – kodifikuoti ir plėtoti bendrosios tarptautinės teisės normas, susijusias su taikiu tarptautinės bendruomenės bendradarbiavimu tiriant, naudojant ir eksploatuojant jūrų erdves. Šiuo tikslu ji apibrėžia įvairioms joje nurodytoms jūrų zonoms, įskaitant teritorinę jūrą ir atvirą jūrą, taikytiną teisės sistemą, nustatydamą suverenių teisių ir jurisdikcijos, kurią valstybės turi šiose įvairiose jūrų zonose, materialinius ir teritorinius apribojimus (šiuo klausimu žr. 2008 m. birželio 3 d. Sprendimo *Intertanko ir kt.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 55, 57 ir 58 punktus).
- 97 Šia teisės sistema siekiama nustatyti teisingą pusiausvyrą tarp valstybių, kaip antai pakrantės valstybių ir vėliavos valstybių, atitinkamų interesų, kurie gali tarpusavyje prieštarauti (žr., be kita ko, 2008 m. birželio 3 d. Sprendimo *Intertanko ir kt.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 58 punktą ir 2018 m. liepos 11 d. Sprendimo *Bosphorus Queen Shipping*, C-15/17, EU:C:2018:557, 63 punktą).
- 98 Šiai pusiausvyrai būdinga, pirma, kiekvienai valstybei pagal Jūrų teisės konvencijos 91 straipsnį suteikta išimtinė kompetencija nustatyti jos nacionalinės priklausomybės suteikimo laivams sąlygas, laivų įregistravimo jos teritorijoje sąlygas ir sąlygas, keliamas tam, kad jie turėtų teisę plaukioti su jos vėliava. Ši kompetencija įgyvendinama, be kita ko, tuomet, kai vėliavos valstybė klasifikuoja ir sertifikuoja su jos vėliava plaukiojančius laivus arba suteikia teisę tai padaryti šiuo tikslu įgaliojimai institucijai po to, kai patikrinama, ar šiuose laivuose laikomasi visų taikytinose tarptautinėse konvencijose numatytų reikalavimų (šiuo klausimu žr. 2008 m. birželio 3 d. Sprendimo *Intertanko ir kt.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 59 punktą ir 2020 m. gegužės 7 d. Sprendimo *Rina*, C-641/18, EU:C:2020:349, 43, 44 ir 46 punktus).
- 99 Be to, kiekviena valstybė pagal Jūrų teisės konvencijos 92 straipsnį turi išimtinę jurisdikciją dėl laivų, plaukiojančių su jos vėliava ir esančių atviroje jūroje. Iš to matyti vėliavos valstybės tam tikros pareigos, o jos, kaip matyti iš šios konvencijos 94 straipsnio 1–3 dalių, apima pareigą veiksmingai naudotis savo jurisdikcija ir vykdyti šių laivų kontrolę, taip pat imtis visų reikiamų priemonių saugumui jūroje užtikrinti, visų pirma kiek tai susiję su įranga, tinkamumu naviguoti, mokymu ir darbo sąlygomis. Be to, pagal šio straipsnio 4 dalį vėliavos valstybė turi, be kita ko, užtikrinti, kad kapitonas, pareigūnai ir prirėikus įgula žinotų taikytinas tarptautines taisykles dėl žmonių gyvybės apsaugos jūroje ir jų laikytusi.
- 100 Vadinas, atviroje jūroje laivui yra taikoma vėliavos valstybės išimtinė jurisdikcija ir teisė (1992 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Poulsen ir Diva Navigation*, C-286/90, EU:C:1992:453, 22 punktą ir 2016 m. vasario 25 d. Sprendimo *Stroumpoulis ir kt.*, C-292/14, EU:C:2016:116, 59 punktą), be kita ko, kiek tai susiję su saugumu jūroje ir žmonių gyvybės apsauga jūroje. Apskritai laivui, esančiam kitoje jūrų zonoje nei atvira jūra, toje zonoje taikoma vėliavos valstybės jurisdikcija (šiuo klausimu žr. 2018 m. birželio 13 d. Sprendimo *Deutscher Naturschutzring*, C-683/16, EU:C:2018:433, 53 ir 54 punktus), tačiau jo kontrolę gali atlikti valstybė, toje zonoje turinti suverenitetą ar jurisdikciją, laikydamasi savo kompetencijos ir įgaliojimų apribojimų.
- 101 Pakrantės valstybių ir vėliavos valstybių atitinkamų interesų teisingai pusiausvyrai būdinga, pirma, tai, kad kiekvienos pakrantės valstybės suverenitetas, kaip matyti iš Jūrų teisės konvencijos 2 straipsnio 1 dalies, apima ne tik jos teritoriją, įskaitant uostus, ir vidaus vandenį (1992 m.

- lapkričio 24 d. Sprendimo *Poulsen ir Diva Navigation*, C-286/90, EU:C:1992:453, 28 punktą ir 2016 m. vasario 25 d. Sprendimo *Stroumpoulis ir kt.*, C-292/14, EU:C:2016:116, 59 punktą), bet ir greta esančią jūros zoną, vadinamą „teritorine jūra“.
- 102 Sąvoka „pakrantės valstybė“, kaip ji suprantama pagal Jūrų teisės konvenciją, iš dalies sutampa su sąvoka „uosto valstybė“, kaip ji suprantama pagal Direktyvą 2009/16, kuri, nors ir nėra formaliai apibrėžta šioje direktyvoje, pagal jos 3 straipsnio 1 dalies pirmą, penktą ir šestą pastraipus reiškia bet kurią Sąjungos valstybę narę, turinčią jūrų arba upių uostą.
- 103 Vis dėlto pakrantės valstybės jos teritorinėje jūroje turimas suverenitetas neturi įtakos Jūrų teisės konvencijos 24 straipsnio 1 dalyje šiai valstybei nustatyti pareigai nesudaryti kliūčių užsienio laivams naudotis teise taikiai plaukti jos teritorine jūra, išskyrus šioje konvencijoje numatytus atvejus, o ši teisė pagal tos konvencijos 17 ir 18 straipsnius apima, be kita ko, teisę plaukti per šią jūrą, siekiant įplaukti į uosto valstybės vidaus vandenį, sustoti kuriame nors iš jos uostų, taip pat išplaukti iš šio uosto, šių vandenų ar šios jūros (šiuo klausimu žr. 1992 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Poulsen ir Diva Navigation*, C-286/90, EU:C:1992:453, 25 punktą).
- 104 Todėl pakrantės valstybė turi įgaliojimus pagal Jūrų teisės konvencijos 21 straipsnio 1 ir 4 dalis priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, susijusius su užsienio laivų taikiai plaukimu per jos teritorinę jūrą ir visų pirma su navigacijos saugumu, o ten plaukiantys laivai turi jų laikytis. Be to, tam, kad šis plaukimas būtų laikoma „taikiai“, jis turi atitikti šios konvencijos 19 straipsnyje nurodytus požymius.
- 105 Antra, Jūrų teisės konvencijos VII dalies „Atvira jūra“ 98 straipsnio 1 dalyje yra nustatyta „pareiga suteikti pagalbą“, kuri kyla iš paprotinės jūrų teisės ir pagal kurią bet kuri valstybė turi reikalauti, kad su jos vėliava plaukiojančio laivo kapitonas suteiktų pagalbą asmenims, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, jeigu jis tai gali padaryti, nesukeldamas rimto pavojaus laivui, įgulai ar keleiviams ir jei tokių veiksmų galima pagrįstai iš jo tikėtis (toliau – pareiga suteikti pagalbą jūroje). Be to, šios konvencijos 18 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad dėl to, jog laivas suteikė pagalbą tokiems asmenims, jis gali plaukti per pakrantės valstybės teritorinę jūrą, įskaitant sustojimą ar inkaro išmetimą toje zonoje, jei to prireikia.
- 106 Iš to matyti, kad pareigos suteikti pagalbą jūroje įgyvendinimas turi teisinių pasekmių vėliavos valstybių ir pakrančių valstybių atitinkamiems įgaliojimams, susijusiems su tikrinimu, ar laikomasi saugumo jūroje taisyklių, kaip antai nurodytiems šio sprendimo 99, 100, 103 ir 104 punktuose.
- 107 Šiuo aspektu, kaip pažymėta šio sprendimo 90 ir 91 punktuose, aiškinant Direktyvos 2009/16 nuostatas reikia atsižvelgti į Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje IV straipsnio b punktą, kuriame nurodyta, kad į asmenis, esančius laive dėl *force majeure* arba dėl kapitono pareigos gabenti laivo avariją patyrusius ar kitus asmenis, neturi būti atsižvelgiama tikrinant, ar tam laivui taikomas kuris nors tos konvencijos reikalavimas.
- 108 Vadinasi, tuo atveju, kai laivo, plaukiojančio su valstybės, kuri yra Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje šalis, vėliava, kapitonas vykdė šio sprendimo 105 punkte nurodytą pareigą suteikti pagalbą jūroje, nei pakrantės valstybė, kuri taip pat yra šios konvencijos šalis, nei juo labiau vėliavos valstybė negali naudotis atitinkamais įgaliojimais kontroliuoti, ar laikomasi saugumo jūroje taisyklių, kaip antai nurodytais šio sprendimo 99, 100, 103 ir 104 punktuose, tam, kad patikrintų, ar dėl šių asmenų buvimo laive jame gali būti neįvykdytas kuris nors šios konvencijos reikalavimas.

- 109 Turint omenyje būtent šiuos argumentus reikia atsakyti į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo antrąjį–penktąjį klausimus.

Dėl antrojo klausimo

- 110 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2009/16 11 straipsnio b punktą, siejamą su šios direktyvos I priedo II dalimi, reikia aiškinti taip, kad krovinių laivų naudojimas vykdamas sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą gali būti laikomas veiksmu, pateisinančiu papildomą šių laivų inspektavimą, motyvuojant tuo, kad dėl to šiais laivais buvo vežamas gabenimo pajėgumams, nurodytiems jų klasifikacijoje ir įrangos liudijimuose, neproporcingas asmenų skaičius.
- 111 Kaip pabrėžta šio sprendimo 78 ir 81 punktuose, Direktyvos 2009/16 11 straipsnis yra sudedamoji dalis bendro kontrolės, inspektavimo ir sulaikymo mechanizmo, kuris su tam tikromis išimtimis gali būti taikomas visiems uosto valstybės narės jurisdikcijai priklausantiems laivams, siekiant užtikrinti, kad būtų geriau laikomasi tarptautinės teisės normų ir Sąjungos teisės aktų, susijusių su sauga jūroje, laivybos apsauga, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo laive sąlygomis.
- 112 Šiuo tikslu tame straipsnyje, siejamame su Direktyvos 2009/16 12 straipsniu, valstybės narės, turinčios uosto valstybės statusą, įpareigojamos atlikti tiek periodiškus tokių laivų inspektavimus, kurie turi būti organizuojami pagal jų rizikos lygį nustatytais intervalais, tiek papildomus inspektavimus, neatsižvelgiant į laikotarpį, praėjusį nuo paskutinio periodiško inspektavimo. Minėto 11 straipsnio b punkte taip pat pažymėta, kad šios valstybės narės privalo papildomai inspektuoti laivus, kuriems būdingas vienas iš „itin svarbių veiksmų“, išvardytų šios direktyvos I priedo II dalies 2.A punkte, ir kad jos turi teisę papildomai tikrinti laivus, atitinkančius vieną iš „nenumatytų veiksmų“, išvardytų tos direktyvos I priedo II dalies 2.B punkte.
- 113 Šiuo atveju iš nutarčių dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvų, apibendrintų šio sprendimo 48, 56 ir 57 punktuose, matyti, kad manydamos, jog pagrindinėje byloje aptariami laivai vykdė „pagalbos migrantams jūroje veiklą, nors nebuvo sertifikuoti teikti tokias paslaugas“, kompetentingos institucijos galiausiai konstatavo, kad yra trūkumų visuma ir kad kai kurie iš jų „atskirai ar kartu [turi būti laikomi] keliančiais akivaizdų pavojų saugai, sveikatai ar aplinkai“. Iš to taip pat matyti, kad, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo manymu, šie trūkumai apskritai susiję su akivaizdžiu neatitikimu tarp asmenų, kuriuos šie laivai gali gabenti pagal atitinkamus liudijimus, skaičiaus ir asmenų, kuriuos jie faktiškai gabeno per gelbėjimo operacijas, dėl kurių kilo ginčai pagrindinėse bylose, skaičiaus.
- 114 Kadangi nutartyse dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nėra jokios informacijos, leidžiančios šią situaciją susieti su „itin svarbiu veiksmu“, kaip jis suprantamas pagal Direktyvos 2009/16 I priedo II dalies 2.A punktą, pavyzdžiui, apie tai, kad dėl saugumo motyvų buvo sustabdytas arba panaikintas klasifikavimas ar buvo gauta ataskaita, pranešimas arba kaltinimas, susiję su kenksmingų medžiagų ar nuotekų išleidimui taikomų nuostatų pažeidimu, šiai situacijai gali būti būdingas tik „nenumatytas veiksmas“, kaip jis suprantamas pagal to priedo II dalies 2.B punktą. Be to, iš nutarčių dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nematyti, kad Italijos valdžios institucijos ėmėsi pagrindinėse bylose nagrinėjamų priemonių arba gavusios pranešimą, ataskaitą ar skundą, susijusius su laivybos sauga, jūrų aplinka ir gyvenimo bei darbo laive sąlygomis, arba dėl to, kad *Sea Watch* laivai jau buvo sulaikyti prieš daugiau kaip tris mėnesius, arba atsižvelgdamos į iš patikimo šaltinio gautą informaciją, rodančią, kad šių laivų rizikos rodikliai skiriasi nuo užregistruotųjų, todėl jų rizika yra aukštesnio lygio. Turint omenyje

- šias aplinkybes, atrodo, kad šiuo atveju tokią situaciją galima nagrinėti atsižvelgiant tik į „nenumatytą veiksnį“, susijusį su tuo, kad šie laivai „buvo eksploatuojami taip, jog kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai“, kaip tai suprantama pagal šio 2.B punkto devintą įtrauką, o tai, beje, yra veiksnys, kurį savo nutartyse dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą pabrėžė jas priėmęs teismas.
- 115 Siekiant nustatyti, ar taip gali būti, remiantis Teisingumo Teismo suformuota jurisprudencija šią nuostatą reikia aiškinti atsižvelgiant ne tik į jos formuluotę, bet ir į jos kontekstą ir teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (2005 m. birželio 7 d. Sprendimo *VEMW ir kt.*, C-17/03, EU:C:2005:362, 41 punktą ir 2021 m. sausio 21 d. Sprendimo *Vokietija / Esso Raffinage*, C-471/18 P, EU:C:2021:48, 81 punktą).
- 116 Šiuo aspektu reikia pažymėti, pirma, kad iš pačios Direktyvos 2009/16 I priedo II dalies 2.B punkto devintos įtraukos formuluotės matyti, jog šioje nuostatoje nurodytu nenumatytu veiksmu konkrečiu atveju gali būti remiamasi tik nustačius, kad laivas buvo naudojamas taip, jog kilo pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai.
- 117 Atsižvelgiant į šios nuostatos teisinį kontekstą, krovinių laivų naudojimo vykdant sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą negalima, remiantis vien tuo, kad dėl to šie laivai gabena asmenų skaičių, kuris neproporcingas jų klasifikavimo ir sertifikavimo liudijimuose nurodytiems pajėgumams, neatsižvelgiant į jokiais kitas aplinkybes, laikyti nenumatytu veiksmu, kaip jis suprantamas pagal minėtą įtrauką, leidžiančiu uosto valstybei atlikti papildomą inspektavimą.
- 118 Toks aiškinimas prieštarautų Jūrų teisės konvencijos nuostatoms, nes galėtų trukdyti veiksmingai įgyvendinti šios konvencijos 98 straipsnyje įtvirtintą pareigą suteikti pagalbą jūroje. Be to, jis būtų nesuderinamas su Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje IV straipsnio b punktu.
- 119 Kita vertus, Direktyvos 2009/16 11 straipsnio b punkto, siejamo su tos direktyvos I priedo II dalies 2.B punkto devinta įtrauka, formuluotė, atsižvelgiant į jos bendrą pobūdį, neužkertama kelio šios bylos aplinkybėmis daryti išvados, kad laivai, kurie vykdo sistemingą paieškos ir gelbėjimo veiklą ir kurie yra valstybės narės uoste ar jos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, po to, kai įplaukia į šiuos vandenius, ir po to, kai baigiamos visos asmenų, kuriems atitinkamas kapitonas nusprendė padėti, kai jiems kilo pavojus arba juos ištiko nelaimė jūroje, įlaipinimo į kitą laivą ar išlaipinimo operacijos, „buvo eksploatuojami taip, kad kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai“, kaip savo išvados 43 ir 46 punktuose pažymėjo generalinis advokatas. Šiuo aspektu reikia pažymėti, kad patikslinant, jog sprendimą atlikti papildomą inspektavimą „remdamasi profesiniu vertinimu priima kompetentinga institucija“, šios direktyvos 11 ir 13 straipsniuose ir I priedo II dalyje atitinkamos valstybės narės kompetentingai institucijai suteikiama plati diskrecija spręsti, ar šios aplinkybės gali būti tokį inspektavimą pateisinantis „nenumatytas veiksnys“.
- 120 Vis dėlto šios institucijos priimtas sprendimas turi būti motyvuotas ir, kiek tai susiję su esme, pagrįstas tiek teisiniu, tiek faktiniu požiūriais. Kad taip būtų, šis sprendimas turi būti pagrįstas svariais požymiais, rodančiais kylantį pavojų sveikatai, saugumui, darbo laive sąlygoms ar aplinkai, atsižvelgiant į reikšmingus tarptautinės teisės ir Sąjungos teisės reikalavimus, taip pat į sąlygas, kuriomis atitinkama operacija buvo vykdoma. Šiuo atveju būtent prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar buvo laikytasi šių reikalavimų. Tarp aspektų, į kuriuos galima atsižvelgti atliekant šį patikrinimą, yra, pirma, veikla, kuriai atitinkamas

- laivas naudojamas praktikoje, antra, galimas šios veiklos ir veiklos, kuriai šis laivas sertifikuotas ir įrengtas, skirtumas, trečia, šios veiklos vykdymo dažnumas ir, ketvirta, šio laivo įranga, atsižvelgiant į numatytą ir į faktinį laive esančių asmenų skaičių.
- 121 Dėl pastarojo aspekto svarbu pažymėti, kad vien tai, jog atitinkamame laive esanti saugos ir gelbėjimo įranga yra aiškiai nepakankama, atsižvelgiant į asmenų, kuriuos šiam laivui gali tekti gelbėti vykdant sisteminę paieškos ir gelbėjimo veiklą, skaičių, gali turėti lemiamos reikšmės vertinant, ar šis laivas buvo eksploatuojamas taip, kad kilo pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai. Kita vertus, reikšmė, kuri tiek atskirai, tiek bendrai turi būti suteikta išvadoms, pavyzdžiui, susijusioms su nuotekų valymo įrenginių nepakankamumu, papildomų tualetų ir dušų, iš kurių nuotekos išleidžiamos tiesiai į jūrą, buvimu arba gelbėjimo operacijų laiko neįtraukimu į įgulos darbo valandas, kiekvienu konkrečiu atveju gali būti didesnė ar mažesnė. Iš tiesų ji gali skirtis atsižvelgiant, be kita ko, į atitinkamo laivo faktinės veiklos dažnumą ir tai, kiek skiriasi realus asmenų, gabenamų atliekant paieškos ir gelbėjimo operacijas jūroje, skaičius nuo asmenų, kuriuos šis laivas gali priimti pagal vėliavos valstybės išduotus liudijimus, skaičius.
- 122 Antra, iš Direktyvos 2009/16 11 straipsnio b punkto ir I priedo II dalies 2.B punkto teisinio konteksto matyti, kad tokio eksploatavimo kontrolė ir atitinkamo laivo inspektavimas, kurį vykdo uosto valstybė, tokioje situacijoje padeda faktiškai laikytis reikšmingų tarptautinės teisės normų reikalavimų.
- 123 Iš tiesų, viena vertus, iš prie Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje pridėto protokolo priedo B dalies I skyriaus 11 taisyklės a punkto matyti, kad po apžiūros, klasifikavimo ir sertifikavimo, kontroliuojant vėliavos valstybei, laivas visais aspektais ir toliau turi atitikti sąlygas, galinčias užtikrinti, kad jis būtų „tinkamas išplaukti į jūrą ir nekiltų pavojus pačiam laivui ar juo plaukiantiems žmonėms“. Be to, iš to paties skyriaus 19 taisyklės a ir b punktų matyti, kad šis tinkamumas yra vienas iš elementų, kuriuos uosto valstybė turi teisę tikrinti, kai laivas yra viename iš jos uostų, jeigu yra akivaizdžių priežasčių manyti, kad jis nėra užtikrintas. Galiausiai šios konvencijos I straipsnio b punktu jos šalys apskritai įpareigojamos imtis visų būtinų priemonių tam, „kad žmonių gyvybės saugumo požiūriu bet kuris laivas galėtų būti naudojamas pagal jo paskirtį“.
- 124 Kita vertus, kaip priminta šio sprendimo 107 punkte, iš Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje IV straipsnio b punkto išplaukia, kad į patį asmenų buvimą laive dėl *force majeure* aplinkybių arba dėl to, kad šio laivo kapitonas vykdė jam tenkančią pareigą suteikti pagalbą jūroje, negali būti atsižvelgta tikrinant, ar laive laikomasi šios konvencijos reikalavimų. Vis dėlto Jūrų teisės konvencijos 98 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad, kaip pabrėžta šio sprendimo 105 punkte, ši pareiga turi būti vykdoma „kiek tai įmanoma, nesukeliant rimto pavojaus pačiam laivui, įgulai ar keleiviams“.
- 125 Galiausiai, trečia, šio sprendimo 119–124 punktuose pateiktas aiškinimas atitinka Direktyvos 2009/16 tikslą, nurodytą jo 78, 88 ir 89 punktuose, nes, kaip matyti iš šios direktyvos 6 konstatuojamosios dalies, siekdamas būtent šio tikslo Sąjungos teisės aktų leidėjas pavedė valstybėms narėms, turinčioms uosto valstybės statusą, užtikrinti „antrą gynybos liniją“ dėl „standartų neatitinkančių laivų“, papildant vėliavos valstybėms šioje srityje tenkančią „pagrindinę“ atsakomybę.
- 126 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti: Direktyvos 2009/16 11 straipsnio b punktas, siejamas su jos I priedo II dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad uosto valstybė gali papildomai inspektuoti laivus, kurie vykdo sistemingą paieškos ir

gelbėjimo veiklą ir kurie yra viename iš jos uostų ar jos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, po to, kai jie įplaukia į šiuos vandenius, ir po to, kai baigiamos visos asmenų, kuriems atitinkamas kapitonas nusprendė padėti, įlaipinimo į kitą laivą ar išlaipinimo operacijos, jeigu ši valstybė, remdamasi teisinėmis ir faktinėmis aplinkybėmis, nustatė, kad esama svarių požymių, rodančių kylantį pavojų sveikatai, saugumui, darbo laive sąlygoms ar aplinkai, atsižvelgiant į šių laivų eksploatavimo sąlygas.

Dėl trečiojo ir ketvirtojo klausimų

- 127 Trečiuoju ir ketvirtuoju klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2009/16 13 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad, atliekant pagal šį straipsnį organizuojamus išsamius inspektavimus, uosto valstybė turi įgaliojimus, pirma, atsižvelgti į tai, kad laivai, kuriuos vėliavos valstybė klasifikavo ir sertifikavo kaip krovininius laivus, praktikoje yra naudojami vykdant sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, ir, antra, reikalauti įrodymų, kad šie laivai turi kitus liudijimus nei tie, kuriuos išdavė vėliavos valstybė, arba kad jie laikosi kitai klasifikacinei klasei taikomų reikalavimų.
- 128 Šiuo aspektu Direktyvos 2009/16 13 straipsnyje valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad būtų atliktas pirminis arba išsamus laivų, atrinktų inspektuoti pagal tos direktyvos 12 straipsnį, inspektavimas. To 13 straipsnio 1 punkte nurodyta, kad pirminiu laivo inspektavimu turi būti bent jau siekiama patikrinti liudijimus, kurie turi būti laive pagal Sąjungos teisę ir tarptautines konvencijas, susijusias su sauga ir apsauga, taip pat – bendrą atitinkamo laivo būklę. Minėto straipsnio 3 punkte taip pat numatyta, kad išsamus inspektavimas, apimantis išsamų tikrinimą, ar laivas atitinka reikalavimus, susijusius su jame taikomomis procedūromis, turi būti atliekamas, kai įvykdžius pirminį inspektavimą „yra akivaizdus pagrindas manyti, kad laivo būklė, jo įranga arba įgula iš esmės neatitinka tam tikrų konvencijos reikalavimų“. Galiausiai tame pačiame straipsnyje dėl tokio akivaizdaus pagrindo pavyzdžių pateikiama nuoroda į minėtos direktyvos V priedą.
- 129 Šiame V priede akivaizdaus pagrindo pavyzdžių, pateisinančių išsamų inspektavimą, sąrašė, be kita ko, yra Direktyvos 2009/16 „I priedo II dalies 2A ir 2B punktuose nurodyti laivai“, t. y. laivai, kuriems būdingas vienas iš itin svarbių arba nenumatytų veiksmų, nurodytų atitinkamai 2.A punkte ir 2.B punkte.
- 130 Atsižvelgiant į šias nuostatas, reikia pažymėti, pirma, kad Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 3 punkte numatyti įgaliojimai organizuoti išsamų inspektavimą yra uosto valstybės statusą turinčių valstybių narių pareigos arba teisės pagal tos direktyvos 11 ir 12 straipsnius atlikti papildomą jų jurisdikcijai priklausančių laivų inspektavimą šio sprendimo 112 punkte nurodytais atvejais konkrečiai išraiška. Taigi, kiek tai susiję su privačiais humanitarinės pagalbos laivais, vykdančiais sistemingą paieškos ir gelbėjimo veiklą, kaip nurodyta šio sprendimo 119 punkte, toks išsamus inspektavimas, kaip ir bet koks papildomas inspektavimas, gali būti organizuojamas tik pabaigus operacijas, kurias nusprendė atlikti atitinkamo laivo kapitonas.
- 131 Antra, iš aiškios Direktyvos 2009/16 13 straipsnio formuluotės matyti, kad šių išsamaus inspektavimo įgaliojimų įgyvendinimas reiškia, pirma, kad uosto valstybė atliko pirminį inspektavimą pagal šio straipsnio 1 punktą ir, antra, kad atlikusi šį inspektavimą ji nustatė, jog yra „akivaizdus pagrindas manyti, kad laivo būklė, jo įranga arba įgula iš esmės neatitinka tam tikrų konvencijos reikalavimų“. Kaip matyti iš šio sprendimo 114 punkto, tokio pagrindo pavyzdys yra tai, kad laivas buvo eksploatuojamas taip, jog kilo pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai.

- 132 Tuo remiantis darytina išvada, kad išsamiu laivo inspektavimu būtina siekiama sudaryti uosto valstybei galimybę atlikti platesnį ir išsamesnį to laivo patikrinimą nei pirminio inspektavimo metu. Taigi, kaip matyti iš Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 3 punkto, siejamo su šios direktyvos 2 straipsnio 12 punktu, kuriame apibrėžiamas „išsamus inspektavimas“, šis patikrinimas gali apimti „laivo konstrukciją, įrangą, įgulos sukomplektavimą, gyvenimo ir darbo sąlygas laive bei laive atliekamų darbų tvarkos laikymąsi“.
- 133 Vadinas, tuo atveju, kai išsamus inspektavimas atliekamas dėl to, kad yra akivaizdus pagrindas manyti, kad laivas „buvo eksploatuojamas taip, jog kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai“, uosto valstybė gali atsižvelgti į visus šiuos elementus, vertindama, ar kilo toks pavojus, turint omenyje taikytinų tarptautinių konvencijų reikalavimus.
- 134 Kaip pažymėta šio sprendimo 120 ir 121 punktuose, tarp šių elementų yra veikla, kuriai atitinkamas laivas naudojamas praktikoje, galimas šios veiklos ir veiklos, kuriai laivas sertifikuotas ir įrengtas, skirtumas, šios veiklos vykdymo dažnumas, taip pat iš to kylančios pasekmės šio laivo eksploatavimo sąlygoms, be kita ko, atsižvelgiant į jame esančią įrangą.
- 135 Taigi galima atsižvelgti, be kita ko, į tai, kad konkretūs laivai praktikoje yra naudojami vykdant sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, nors vėliavos valstybė juos klasifikavo ir sertifikavo kaip krovinius laivus. Vis dėlto uosto valstybė turi pateikti išsamių teisinių ir faktinių įrodymų, leidžiančių nustatyti priežastis, dėl kurių ši aplinkybė pati arba kartu su kitais veiksniais kelia pavojų sveikatai, saugumui, darbo laive sąlygoms ar aplinkai.
- 136 Galiausiai, trečia, iš šio sprendimo 123–125 punktuose išdėstytų kontekstinių ir teleologinio pobūdžio aspektų matyti, kad toks aiškinimas atitinka tarptautinės teisės normas, į kurių taikymo sritį patenka Direktyva 2009/16 ir kurių veiksmingumą siekiama ja sustiprinti.
- 137 Tai, kad nustatoma, jog uosto valstybė gali vykdyti kontrolę, jei yra akivaizdus pagrindas manyti, kad laivas ar jo įrangą neatitinka taisyklės, pagal kurią laivas visais aspektais turi atitikti tokias sąlygas, kurios užtikrintų, kad jis būtų tinkamas išplaukti į jūrą nekeliant pavojaus jam pačiam ar juo plaukiantiems žmonėms, atitinka tarptautinės teisės normas, reglamentuojančias šios valstybės ir vėliavos valstybės kompetencijos pasidalijimą.
- 138 Kita vertus, kontrolė, per kurią nebūtų atsižvelgta į šį kompetencijos pasidalijimą, pavyzdžiui, jei uosto valstybė reikalautų, kad išsamiai inspektuojamuose laivuose būtų kiti liudijimai nei tie, kuriuos jiems išdavė vėliavos valstybė, arba kad jie laikytųsi visų reikalavimų, taikomų kitai klasifikacinei klasei, kaip matyti iš šio sprendimo 98–100 punktų, prieštarautų ne tik reikšmingoms tarptautinės teisės normoms, bet ir Direktyvai 2009/16. Tokia kontrolė galiausiai reikštų abejonių kėlimą dėl to, kaip vėliavos valstybė įgyvendino įgaliojimus, suteikdama savo nacionalinę priklausomybę laivams, taip pat juos klasifikuodama ir sertifikuodama.
- 139 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į trečiąjį ir ketvirtąjį klausimus reikia atsakyti: Direktyvos 2009/16 13 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad, atliekant pagal šį straipsnį organizuojamus išsamius inspektavimus, uosto valstybė turi įgaliojimus atsižvelgti į tai, kad laivai, kuriuos vėliavos valstybė klasifikavo ir sertifikavo kaip krovinius laivus, praktikoje yra naudojami vykdant sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, vykdydama patikrinimą, per kurį remiantis teisinėmis ir faktinėmis aplinkybėmis siekiama įvertinti, ar kyla pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai, atsižvelgiant į šiu

laivų eksploatavimo sąlygas. Kita vertus, uosto valstybė neturi įgaliojimų reikalauti įrodyti, kad šie laivai turi kitus liudijimus nei tie, kuriuos išdavė vėliavos valstybė, ar kad jie laikosi visų reikalavimų, taikomų kitai klasifikacinei klasei.

Dėl penktojo klausimo

- 140 Penktuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2009/16 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad tuo atveju, kai nustatoma, jog laivai, kurie praktikoje naudojami vykdant sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, nors valstybė narė, turinti vėliavos valstybės statusą, juos klasifikavo ir sertifikavo kaip krovinius laivus, buvo eksploatuojami taip, kad kilo pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai, valstybė narė, turinti uosto valstybės statusą, gali šių laivų nesulaikymui ar sulaikymo panaikinimui nustatyti sąlygą, kad jie turėtų tokią veiklą atitinkančius liudijimus ir laikytusi atitinkamų reikalavimų, arba, jeigu ši sąlyga nebūtų įvykdyta, reikalavimą, kad jie laikytusi taisomųjų priemonių, nustatytų saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo laive sąlygų srityje.
- 141 Šiuo aspektu, pirma, reikia pažymėti, kad Direktyvos 2009/16 19 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog uosto valstybės kompetentinga institucija turi įsitikinti, kad bet kokie trūkumai, kurie buvo patvirtinti arba užfiksuoti jai atliekant inspektavimą, buvo arba bus pašalinti pagal tarptautines konvencijas.
- 142 Šio straipsnio 2 dalyje taip pat nustatyta, kad jei tokie trūkumai kelia akivaizdų pavojų saugumui, sveikatai ar aplinkai, ši institucija turi imtis veiksmų, kad atitinkamas laivas būtų sulaikytas arba kad būtų sustabdytas eksploatavimas, per kurį buvo atskleisti šie trūkumai, paskui pridurta, kad sulaikymas arba eksploatavimo sustabdymas panaikinamas tik tuo atveju, jeigu išnyko bet koks pavojus arba jeigu ši institucija konstatuoja, kad šis laivas gali išplaukti iš uosto, taikant sąlygas, kurias, jos manymu, reikia nustatyti, ar kad eksploatavimas gali būti tęsiamas nekeliant pavojaus keleiviams ar įgulos saugumui ir sveikatai, kitiems laivams, taip pat nepagrįstos grėsmės jūrų aplinkai.
- 143 Be to, minėto straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad uosto valstybės kompetentinga institucija, įgyvendindama profesinę teisę spręsti, ar laivas turi būti sulaikytas, taiko X priede nustatytus kriterijus. Šio priedo 2 punkte pažymėta, kad įgyvendinant šią teisę reikia, be kita ko, patikrinti, ar galima „būsimos kelionės metu iškilus būtinybei sparčiai ir saugiai palikti laivą bei imtis gelbėjimo veiksmų“, „būsimos kelionės metu vykdyti aplinkos taršos prevenciją“ ir „būsimos kelionės metu laive užtikrinti saugias ir sanitarijos reikalavimus atitinkančias sąlygas“. Be to, tame priede pateiktame nebaigtiniame trūkumų, kurie patys gali pateisinti atitinkamo laivo sulaikymą, sąraše, be kita ko, nurodyta tai, kad „nėra asmeninių gelbėjimosi priemonių, gelbėjimosi plaustų bei valčių ir jų nuleidimo į vandenį įrengimų, jų yra nepakankamas kiekis ar jie yra labai nusidėvėję“, taip pat tai, kad šiurkščiai arba pakartotinai pažeidžiami reikalavimai, susiję su jūrininkų gyvenimo ir darbo laive sąlygomis.
- 144 Iš šių įvairių nuostatų formuluotės ir sistemos aiškiai matyti, kad nors uosto valstybė privalo įsitikinti, kad visi per pagal Direktyvos 2009/16 11–13 straipsnius atliktą inspektavimą patvirtinti ar nustatyti trūkumai, ypač susiję su saugos įranga laive, buvo arba bus pašalinti pagal tarptautines konvencijas, kurių veiksmingumą šia direktyva siekiama sustiprinti, ji gali sulaikyti laivą tik tuo atveju, jei tokie trūkumai kelia akivaizdų pavojų saugumui, sveikatai ar aplinkai.

- 145 Tuo remiantis taip pat darytina išvada, kad toks sulaikymas gali būti panaikintas tik tada, kai išnyksta bet koks pavojus arba kai uosto valstybės kompetentinga institucija konstatuoja, kad atitinkamas laivas gali išplaukti iš uosto taikant sąlygas, kurias ji mano esant būtina nustatyti, arba kad eksploatavimas gali būti tęsiamas nekeliant pavojaus keleivių ar įgulos saugumui ir sveikatai, kitiems laivams, taip pat nepagrįstos grėsmės jūrų aplinkai.
- 146 Šis aiškinimas taip pat išplaukia iš sąvokos „sulaikymas“, apibrėžtos Direktyvos 2009/16 2 straipsnio 15 punkte, kuriame patikslinama, kad ši sąvoka turi būti suprantama kaip oficialus draudimas laivui išplaukti į jūrą dėl to, kad buvo nustatyti trūkumai, dėl kurių, juos vertinant kartu ar atskirai, laivas negali plaukioti, ir iš šios direktyvos 23 konstatuojamosios dalies, kurioje nurodyta, kad „laivai, kuriems turi būti taikomi ištaisomieji veiksmai, turėtų būti sulaikyti tol, kol ištaisomi trūkumai, jeigu nustatyti trūkumai akivaizdžiai kelia pavojų saugumui, sveikatai arba aplinkai“.
- 147 Vadinas, negali būti nurodyta vykdyti tokį sulaikymą, motyvuojant vien tuo, kad pagal Direktyvos 2009/16 11–13 straipsnius atliktas inspektavimas leido uosto valstybei tiksliai nustatyti, kad laivas buvo eksploatuojamas taip, kad kilo pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai. Iš tiesų taip pat reikia, kad ši valstybė konkrečiu atveju nustatytų, pirma, kad toks pavojus yra akivaizdus, ir, antra, kad dėl jį lemiančių trūkumų, vertinamų atskirai ar kartu, atitinkamas laivas negali plaukioti.
- 148 Šį reikalavimą reikia aiškinti atsižvelgiant į šio sprendimo 123, 124 ir 137 punktuose primintą taisyklę, kad laivai turi būti tinkami naudoti pagal paskirtį saugumo jūroje požiūriu, taip pat plaukioti jūroje nekeliant pavojaus jiems patiems ar juose esantiems asmenims. Taigi jis reiškia ne tai, kad laivas visiškai negali plaukioti, o plačiau – kad šis laivas, atsižvelgiant, be kita ko, į deklaruotą jo veiklą ir į faktinę veiklą, negali plaukioti tokiomis sąlygomis, kokiomis gali būti užtikrintas žmonių, turto ir aplinkos saugumas jūroje. Be to, ši situacija atitinka atvejį, kuriam esant prie Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje pridėto protokolo priedo I skyriaus B dalies 19 taisyklės c punktas suteikia teisę valstybei, kurios uoste yra laivas, imtis reikiamų priemonių, kad tas laivas neplaukiotų. Taigi Direktyvoje 2009/16 šiuo aspektu iš esmės yra pakartota minėta taisyklė.
- 149 Nagrinėjamu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar uosto valstybės kompetentingos institucijos laikėsi pirmesniuose dviejuose punktuose nurodytą reikalavimą, kai nurodė sulaikyti pagrindinėse bylose aptariamus laivus.
- 150 Antra, kalbant apie taisomąsias priemones, kurias tokios institucijos turi teisę taikyti, kai nustato, kad esama trūkumų, kurie kelia akivaizdų pavojų ar riziką saugumui, sveikatai ar aplinkai ir dėl kurių, juos vertinant atskirai ar kartu, atitinkamas laivas negali plaukioti, visų pirma reikia priminti, kad pagal tarptautinės teisės normas, į kurių taikymo sritį patenka Direktyva 2009/16 ir kurių veiksmingumą ja siekiama užtikrinti, draudžiama šią direktyvą aiškinti taip, kad valstybė narė, kuri pagal šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalį turi uosto valstybės statusą, gali reikalauti, kad jos jurisdikcijai priklausantys laivai turėtų kitus liudijimus nei tie, kuriuos jiems išdavė vėliavos valstybė, arba laikytųsi visų reikalavimų, taikomų kitai klasifikacinei klasei priklausantiems laivams, kaip nurodyta šio sprendimo 138 punkte.
- 151 Vadinas, uosto valstybė negali taikyti tokių reikalavimų šių laivų nesulaikymui ar sulaikymo panaikinimui.

- 152 Tai nurodžius, taip pat reikia pažymėti, kad pagal Direktyvos 2009/16 19 straipsnio 2 dalį, siejamą su šios direktyvos 23 konstatuojamąja dalimi, uosto valstybei leidžiama imtis, jos nuomone, reikalingų taisomųjų priemonių, kurių laikymasis lemia tai, kad sulaikytas laivas gali išplaukti iš uosto arba būti toliau eksploatuojamas. Iš šios nuostatos taip pat matyti, kad taisomosiomis priemonėmis turi būti siekiama užtikrinti, kad laivas galėtų išplaukti iš uosto arba būti toliau eksploatuojamas nekeliant pavojaus keleiviams ar įgulos saugumui ir sveikatai, kitiems laivams ir nepagrįstos grėsmės jūrų aplinkai.
- 153 Taisomosios priemonės, kurių galima imtis konkrečiu atveju, neabejotinai priklauso nuo faktinių aplinkybių ir teisinių motyvų, pateisinusių papildomą ir išsamų inspektavimą bei atitinkamo laivo sulaikymą. Vis dėlto jos bet kuriuo atveju turi būti ne tik tinkamos ir reikalingos siekiant pašalinti trūkumus, kurie kelia akivaizdų pavojų saugumui, sveikatai ar aplinkai, dėl kurių laivas negali plaukioti ir kurie pateisino šį sulaikymą, bet ir proporcingos šiam tikslui, o tai, kontroliuojant kompetentingam nacionaliniam teismui, turi nustatyti kompetentinga institucija, atsižvelgdama, be kita ko, į tai, kas išdėstyta šio sprendimo 121 punkte.
- 154 Galiausiai tiek iš Direktyvos 2009/16 19 straipsnio 6 dalies, tiek iš jos 21 straipsnio 1, 3 ir 5 dalių bei tarptautinės teisės normų, į kurias atsižvelgiant šios nuostatos turi būti aiškinamos, matyti, kad prieš nustatydamą taisomąsias priemones, kurias ketina taikyti, uosto valstybė privalo raštu informuoti vėliavos valstybę apie aplinkybes ir priežastis, dėl kurių buvo atliktas su jos vėliava plaukiojančio laivo inspektavimas ir sulaikymas, perduodama jai šio inspektavimo ataskaitą ar ataskaitas. Šis reikalavimas taikomas bet kuriai vėliavos valstybei, taigi neatsižvelgiant į tai, ar tai yra kita valstybė narė, ar trečioji valstybė.
- 155 Iš tiesų iš Jūrų teisės konvencijos 94 straipsnio 6 dalies aiškiai matyti, kad kiekviena valstybė, kuri turi aiškų pagrindą manyti, jog dėl laivo nebuvo tinkamai naudojamosi jurisdikcija ir vykdoma kontrolė, gali pranešti apie tokius faktus vėliavos valstybei, o ši, gavusi tokį pranešimą ir neperžengdama savo kompetencijos ir įgaliojimų ribų, turi atlikti tyrimą ir prireikus imtis priemonių, kurių reikia tam, kad situacija būtų ištaisyta. Ši nuostata reiškia, kad vėliavos valstybė dėl su jos vėliava plaukiojančių laivų imasi visų priemonių, kurių reikia siekiant apsaugoti pranešimą pateikusios pakrantės valstybės interesus (šiuo klausimu žr. 2008 m. birželio 3 d. Sprendimo *Intertanko ir kt.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 62 punktą ir 2014 m. lapkričio 26 d. Sprendimo *Parlamentas ir Komisija / Taryba*, C-103/12 ir C-165/12, EU:C:2014:2400, 63 punktą).
- 156 Be to, kalbant apie valstybių narių tarpusavio santykius, reikia atsižvelgti į ESS 4 straipsnio 3 dalyje įtvirtintą lojalios bendradarbiavimo principą, pagal kurį valstybės narės apskritai, taigi, ir Direktyvoje 2009/16 reglamentuojamose situacijose, privalo gerbti viena kitą ir padėti viena kitai vykdamas Sutartyse numatytas užduotis, imtis visų priemonių užtikrinti, kad būtų įvykdytos pareigos, išplaukiančios, be kita ko, iš Sąjungos institucijų aktų, taip pat nesiimti jokių priemonių, kurios gali kelti pavojų Sąjungos tikslų įgyvendinimui.
- 157 Atsižvelgdamos į šį principą valstybės narės privalo tartis ir sąžiningai bendradarbiauti vykdydamos atitinkamus kontrolės įgaliojimus, kad kompetentinga valstybė laikytųsi Direktyvoje 2009/16 nustatytų pareigų išsaugant jų veiksmingumą. Taigi reikia konstatuoti, kad tuo atveju, kai inspektuotas ir sulaikytas laivas plaukioja su valstybės narės, kuri nėra uosto valstybė, vėliava, uosto valstybė, kuri pagal Direktyva 2009/16 nustatytą sistemą vienintelė turi kompetenciją priimti taisomąsias priemones laikydamosi šio sprendimo 150–153 punktuose nustatytų sąlygų, turi paisyti vėliavos valstybės suteiktos klasifikacijos ir išduotų liudijimų. Savo ruožtu vėliavos valstybė turi atsižvelgti į priežastis, paskatinusias uosto valstybę šį laivą inspektuoti, paskui sulaikyti, ir padėti jai nustatyti tinkamiausias taisomąsias priemones siekiant

pašalinti konstatuotus trūkumus ir dėl jų kylantį akivaizdų pavojų arba riziką. Abi šios valstybės narės taip pat turi stengtis suderinti pozicijas dėl priemonių, kurių kiekviena iš jų turi imtis vykdydama atitinkamus savo įgaliojimus, taip pat įgyvendindama šias priemones.

- 158 Šie skirtingi reikalavimai yra dar svarbesni atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu galiojančioje Sąjungos teisėje nėra nuostatų, konkrečiai reglamentuojančių pagrindinėse bylose nagrinėjamą sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą.
- 159 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į penktąjį klausimą reikia atsakyti: Direktyvos 2009/16 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad tuo atveju, kai nustatoma, jog laivai, kurie praktikoje naudojami vykdant sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, nors valstybė narė, turinti vėliavos valstybės statusą, juos klasifikavo ir sertifikavo kaip krovininius laivus, buvo eksploatuojami taip, kad kilo pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai, valstybė narė, turinti uosto valstybės statusą, negali šių laivų nesulaikymui ar sulaikymo panaikinimui nustatyti sąlygos, kad jie turėtų tokią veiklą atitinkančius liudijimus ir laikytusi visų atitinkamų reikalavimų. Kita vertus, ši valstybė gali nustatyti konkrečias taisomąsias priemones saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo laive sąlygų srityje, jeigu šias priemones pateisina konstatuoti trūkumai, kurie kelia akivaizdų pavojų saugumui, sveikatai ar aplinkai ir dėl kurių laivas negali plaukioti tokiomis sąlygomis, kokiomis gali būti užtikrintas saugumas jūroje. Tokios taisomosios priemonės, beje, turi būti tinkamos, būtinos ir proporcingos šiam tikslui. Be to, jas priimdama ir įgyvendindama uosto valstybė turi lojaliai bendradarbiauti su vėliavos valstybe, laikantis atitinkamų šių dviejų valstybių įgaliojimų.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 160 Kadangi šis procesas pagrindinių bylų šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nagrinėjamose bylose, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

- 1. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės, iš dalies pakeista 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110,**

turi būti aiškinama taip:

- **ji taikoma laivams, kuriuos vėliavos valstybė klasifikavo ir sertifikavo kaip krovininius laivus, tačiau praktikoje humanitarinė organizacija juos sistemingai naudoja vykdydama nekomercinę asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, ir**
- **pagal ją draudžiama nacionalinės teisės aktuose, kuriais ji perkeliama į vidaus teisę, nustatyti, kad ji taikoma tik laivams, naudojamiems komercinei veiklai.**

2. Direktyvos 2009/16, iš dalies pakeistos Direktyva 2017/2110, 11 straipsnio b punktas, siejamas su jos I priedo II dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad uosto valstybė gali papildomai inspektuoti laivus, kurie vykdo sistemingą paieškos ir gelbėjimo veiklą ir kurie yra viename iš jos uostų ar jos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, po to, kai jie įplaukia į šiuos vandenį, ir po to, kai baigiamos visos asmenų, kuriems atitinkamas kapitonas nusprendė padėti, įlaipinimo į kitą laivą ar išlaipinimo operacijos, jeigu ši valstybė, remdamasi teisinėmis ir faktinėmis aplinkybėmis, nustatė, kad esama svarių požymių, rodančių kylantį pavojų sveikatai, saugumui, darbo laive sąlygoms ar aplinkai, atsižvelgiant į šių laivų eksploatavimo sąlygas.
3. Direktyvos 2009/16, iš dalies pakeistos Direktyva 2017/2110, 13 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad, atliekant pagal šį straipsnį organizuojamus išsamius inspektavimus, uosto valstybė turi įgaliojimus atsižvelgti į tai, kad laivai, kuriuos vėliavos valstybė klasifikavo ir sertifikavo kaip krovinius laivus, praktikoje yra naudojami vykdant sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, vykdydama patikrinimą, per kurį remiantis teisinėmis ir faktinėmis aplinkybėmis siekiama įvertinti, ar kyla pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai, atsižvelgiant į šių laivų eksploatavimo sąlygas. Kita vertus, uosto valstybė neturi įgaliojimų reikalauti įrodyti, kad šie laivai turi kitus liudijimus nei tie, kuriuos išdavė vėliavos valstybė, ar kad jie laikosi visų reikalavimų, taikomų kitai klasifikacinei klasei.
4. Direktyvos 2009/16, iš dalies pakeistos Direktyva 2017/2110, 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad tuo atveju, kai nustatoma, jog laivai, kurie praktikoje naudojami vykdant sistemingą asmenų, kuriems kilo pavojus arba kuriuos ištiko nelaimė jūroje, paieškos ir gelbėjimo veiklą, nors valstybė narė, turinti vėliavos valstybės statusą, juos klasifikavo ir sertifikavo kaip krovinius laivus, buvo eksploatuojami taip, kad kilo pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai, valstybė narė, turinti uosto valstybės statusą, negali šių laivų nesulaikymui ar sulaikymo panaikinimui nustatyti sąlygos, kad jie turėtų tokią veiklą atitinkančius liudijimus ir laikytusi visų atitinkamų reikalavimų. Kita vertus, ši valstybė gali nustatyti konkrečias taisomąsias priemones saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo laive sąlygų srityje, jeigu šias priemones pateisina konstatuoti trūkumai, kurie kelia akivaizdų pavojų saugumui, sveikatai ar aplinkai ir dėl kurių laivas negali plaukioti tokiomis sąlygomis, kokiomis gali būti užtikrintas saugumas jūroje. Tokios taisomosios priemonės, beje, turi būti tinkamos, būtinos ir proporcingos šiam tikslui. Be to, jas priimdama ir įgyvendindama uosto valstybė turi lojaliai bendradarbiauti su vėliavos valstybe, laikantis atitinkamų šių dviejų valstybių įgaliojimų.

Parašai.