



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 1 sierpnia 2022 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Działalność poszukiwawczo-ratownicza dotycząca osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, prowadzona przez humanitarną organizację pozarządową (NGO) – System mający zastosowanie do statków – Dyrektywa 2009/16/WE – Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza – Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu – Kompetencje i uprawnienia przysługujące odpowiednio państwu bandery i państwu portu – Inspekcja i zatrzymanie statków

W sprawach połączonych C-14/21 i C-15/21

mających za przedmiot dwa wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożone przez Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionalny sąd administracyjny dla Sycylii, Włochy) postanowieniami z dnia 23 grudnia 2020 r., które wpłynęły do Trybunału w dniu 8 stycznia 2021 r., w postępowaniach:

Sea Watch eV

przeciwko

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

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

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

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes, L. Bay Larsen, wiceprezes, A. Arabadjiev, A. Prechal, E. Regan, I. Jarukaitis, N. Jääskinen, I. Ziemele i J. Passer (sprawozdawca), prezesi izb, F. Biltgen, P.G. Xuereb, N. Piçarra, L.S. Rossi, N. Wahl i D. Gratsias, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: C. Di Bella, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 30 listopada 2021 r.,

* Język postępowania: włoski.

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu Sea Watch eV – C.L. Cecchini, G. Crescini, L. Gennari, E. Mordiglia i A. Mozzati, avvocati,
- w imieniu rządu włoskiego – G. Palmieri, w charakterze pełnomocnika, którą wspierali L. D’Ascia i A. Jacoangeli, avvocati dello Stato,
- w imieniu rządu hiszpańskiego – L. Aguilera Ruiz, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu norweskiego – V. Hauan, L.-M. Moen Jünge i K. Moe Winther, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – A. Bouquet, C. Cattabriga i S.L. Kaléda, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 22 lutego 2022 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. 2009, L 131, s. 57; sprostowanie Dz.U. 2013, L 32, s. 23), zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. (Dz.U. 2017, L 315, s. 61) (zwanej dalej „dyrektywą 2009/16”), jak również Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, zawartej w Londynie w dniu 1 listopada 1974 r. (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1185, nr 18961, s. 3, zwanej dalej „konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu”).
- 2 Wnioski te zostały złożone w ramach dwóch sporów pomiędzy, po pierwsze, Sea Watch eV a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ministerstwem infrastruktury i transportu, Włochy) oraz Capitaneria di Porto di Palermo (kapitanatem portu w Palermo, Włochy), a po drugie, Sea Watch a tym samym ministerstwem oraz Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (kapitanatem portu w Porto Empedocle, Włochy), w przedmiocie nakazów zatrzymania wydanych przez każdy z tych kapitanatów i dotyczących, odpowiednio, statków o nazwach *Sea Watch 4* i *Sea Watch 3*.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

Konwencja o prawie morza

- 3 Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1833, 1834 i 1835, s. 3, zwana dalej „konwencją o prawie morza”), weszła w życie w dniu 16 listopada 1994 r. Jej zawarcie zostało zatwierdzone w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 98/392/WE z dnia 23 marca 1998 r. (Dz.U. 1998, L 179, s. 1).
- 4 Część II konwencji o prawie morza, zatytułowana „Morze terytorialne i strefa przyległa”, obejmuje art. 2–33.
- 5 Artykuł 2 tej konwencji, zatytułowany „Status prawny morza terytorialnego, przestrzeni powietrznej nad morzem terytorialnym oraz jego dna i podziemia”, stanowi w ust. 1:
„Suwerenność państwa nadbrzeżnego rozciąga się poza jego terytorium lądowe i wody wewnętrzne, a w przypadku państwa archipelagowego poza jego wody archipelagowe, na przyległy pas morza zwany morzem terytorialnym”.
- 6 Artykuł 17 wspomnianej konwencji, zatytułowany „Prawo nieszkodliwego przepływu”, stanowi:
„Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej konwencji statki wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych, korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne”.
- 7 Artykuł 18 tej konwencji, zatytułowany „Znaczenie terminu »przepływ«”, przewiduje:
„1. »Przepływ« oznacza żeglugę przez morze terytorialne w celu:
a) przejścia przez to morze bez wchodzenia na wody wewnętrzne i bez zatrzymywania się poza wodami wewnętrznymi na redzie bądź przy urządzeniu portowym; lub
b) wejścia na wody wewnętrzne lub wyjścia z nich albo zatrzymania się na takiej redzie bądź przy takim urządzeniu portowym.
2. Przepływ powinien być nieprzerwany i szybki. Przepływ obejmuje jednakże zatrzymanie się i zarzucenie kotwicy, ale tylko wówczas, gdy jest to związane ze zwyczajną żeglugą albo jest konieczne z powodu siły wyższej lub niebezpieczeństwa albo w celu udzielenia pomocy ludziom, statkom morskim lub powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie lub krytycznym położeniu”.
- 8 Artykuł 19 konwencji o prawie morza, zatytułowany „Znaczenie terminu »nieszkodliwy przepływ«”, stanowi w ust. 1 i 2, że przepływ obcego statku jest nieszkodliwy dopóty, dopóki nie narusza pokoju, porządku publicznego lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego, oraz że taki przepływ uważa się za naruszający je, jeżeli statek podejmuje na morzu terytorialnym jakiekolwiek z określonych działań. Zgodnie z ust. 2 lit. g) tego artykułu wśród tego rodzaju działań znajduje się

przyjmowanie na pokład lub wydawanie jakichkolwiek towarów lub walut albo przyjmowanie na pokład bądź wysadzanie ze statku jakichkolwiek osób z naruszeniem ustaw lub przepisów celnych, skarbowych, sanitarnych lub imigracyjnych państwa nadbrzeżnego.

- 9 Artykuł 21 tej konwencji, zatytułowany „Ustawy i inne przepisy prawne państwa nadbrzeżnego dotyczące nieszkodliwego przepływu”, stanowi:

„1. Państwo nadbrzeżne może wydawać, zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji oraz innymi normami prawa międzynarodowego, ustawy i inne przepisy dotyczące prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne odnośnie do wszystkich lub niektórych z niżej wymienionych spraw:

a) bezpieczeństwa żeglugi [...];

[...]

h) zapobiegania naruszaniu ustaw i innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych państwa nadbrzeżnego.

2. Takie ustawy i inne przepisy prawne nie mogą dotyczyć projektowania, budowy, składu załogi lub wyposażenia obcych statków, chyba że w ten sposób wprowadzają w życie powszechnie uznane międzynarodowe normy lub standardy.

[...]

4. Obce statki korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne przestrzegają wszelkich takich ustaw i innych przepisów prawnych [...].”

- 10 Artykuł 24 wspomnianej konwencji, zatytułowany „Obowiązki państwa nadbrzeżnego”, stanowi w ust. 1:

„Państwo nadbrzeżne nie powinno przeszkadzać w wykonywaniu prawa nieszkodliwego przepływu obcych statków przez morze terytorialne, chyba że postępuje zgodnie z niniejszą konwencją. W szczególności stosując niniejszą konwencję lub ustawy i inne przepisy prawne przyjęte zgodnie z niniejszą konwencją, państwo nadbrzeżne nie powinno:

a) nakładać na obce statki takich obowiązków, które w praktyce oznaczałyby pozbawienie ich prawa nieszkodliwego przepływu lub ograniczenia tego prawa; lub

b) stosować formalnej lub faktycznej dyskryminacji wobec statków jakiegokolwiek państwa lub wobec statków przewożących ładunki do, z lub w imieniu jakiegokolwiek państwa”.

- 11 Część VII konwencji o prawie morza, zatytułowana „Morze pełne”, obejmuje art. 86–120.

- 12 Zgodnie z art. 86 tej konwencji, zatytułowanym „Stosowanie postanowień niniejszej części”:

„Postanowienia niniejszej części stosuje się do wszystkich części morza, które nie należą ani do wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego lub do wód wewnętrznych państwa, ani do wód archipelagowych państwa archipelagowego [...].”

- 13 Artykuł 91 wspomnianej konwencji, zatytułowany „Przynależność państwowa statków”, stanowi:
- „1. Każde państwo określa warunki przyznawania statkom swojej przynależności państwowej, rejestrowania statków na swoim terytorium oraz przyznawania prawa podnoszenia swojej bandery. Statki posiadają przynależność tego państwa, którego banderę mają prawo podnosić [...].
2. Każde państwo wydaje statkom, którym przyznało prawo podnoszenia swojej bandery, dokumenty potwierdzające takie prawo”.
- 14 Artykuł 92 tej konwencji, zatytułowany „Status statków”, stanowi w ust. 1:
- „Statki pływają pod banderą tylko jednego państwa i podlegają, poza wyjątkami wyraźnie przewidzianymi przez umowy międzynarodowe lub niniejszą konwencję, jego wyłącznej jurysdykcji na morzu pełnym [...]”.
- 15 Artykuł 94 konwencji o prawie morza, zatytułowany „Obowiązki państwa bandery”, przewiduje:
- „1. Każde państwo skutecznie wykonuje swoją jurysdykcję i kontrolę w dziedzinie administracyjnej, technicznej i socjalnej nad statkami podnoszącymi jego banderę.
2. W szczególności każde państwo:
- a) prowadzi rejestr statków zawierający nazwy i dane o statkach podnoszących jego banderę, z wyjątkiem tych statków, które zostały wyłączone spod powszechnie przyjętych przepisów międzynarodowych ze względu na ich niewielkie rozmiary; oraz
- b) poddaje swojej jurysdykcji, zgodnie ze swoim prawem krajowym, każdy statek podnoszący jego banderę oraz jego kapitana, oficerów i załogę w odniesieniu do spraw administracyjnych, technicznych i socjalnych dotyczących danego statku.
3. Każde państwo stosuje wobec statków podnoszących jego banderę środki konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, dotyczące inter alia:
- a) budowy, wyposażenia i zdolności statku do żeglugi;
- b) składu osobowego, warunków pracy oraz szkolenia załóg przy uwzględnieniu właściwych aktów międzynarodowych;
- [...]
4. Środki te obejmują takie środki, które są konieczne dla zapewnienia:
- a) by każdy statek przed rejestracją, a po niej w odpowiednich odstępach czasu, podlegał inspekcji dokonywanej przez wykwalifikowanego inspektora morskiego [...];
- [...]
- c) by kapitan, oficerowie i, w odpowiednim zakresie, członkowie załogi dokładnie znali stosowne międzynarodowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu [...].

5. Stosując środki wymienione w ustępach 3 i 4, każde państwo jest zobowiązane do przestrzegania powszechnie przyjętych międzynarodowych przepisów, procedur oraz praktyki i podjęcia wszelkich działań koniecznych dla zapewnienia ich przestrzegania.

6. Państwo, które ma oczywiste podstawy, by sądzić, że nie jest wykonywana właściwa jurysdykcja i kontrola w stosunku do statku, może zawiadomić o tych faktach państwo bandery. Po otrzymaniu takiego zawiadomienia państwo bandery powinno zbadać sprawę i, jeżeli to będzie wskazane, podjąć wszelkie działania konieczne dla poprawy sytuacji.

[...]”.

16 Artykuł 98 tej konwencji, zatytułowany „Obowiązek udzielania pomocy”, stanowi:

„1. Każde państwo zobowiązuje kapitana statku pływającego pod jego banderą, o ile kapitan może to uczynić bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów:

- a) do niesienia pomocy każdej osobie na morzu znajdujące się w niebezpieczeństwie;
- b) do pospieszenia możliwie najszybciej na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie, jeżeli został on powiadomiony o potrzebie udzielenia im pomocy, o ile można rozsądnie oczekiwać od niego takiego działania;

[...]

2. Każde państwo nadbrzeżne udziela poparcia tworzeniu, działaniu i utrzymywaniu odpowiedniej i skutecznej służby poszukiwawczej i ratowniczej w celu zapewnienia bezpieczeństwa na morzu i ponad nim oraz, jeżeli okoliczności tego wymagają, współdziała ono w tym celu z sąsiednimi państwami na podstawie wzajemnych umów regionalnych”.

Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu

17 Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu weszła w życie w dniu 25 maja 1980 r. Unia Europejska nie jest stroną tej konwencji, ale są jej stronami wszystkie państwa członkowskie.

18 Artykuł I konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, zatytułowany „Zobowiązania ogólne wynikające z konwencji”, przewiduje:

- „a) Umawiające się Rządy zobowiązują się stosować postanowienia niniejszej konwencji i załącznika do niej, który stanowi integralną część konwencji. Wszelkie powołanie się na niniejszą konwencję oznacza jednocześnie powołanie się na załącznik.
- b) Umawiające się Rządy zobowiązują się wydać niezbędne ustawy, dekrety, rozporządzenia i inne przepisy oraz podjąć wszelkie środki, jakie okażą się konieczne w celu zapewnienia niniejszej konwencji pełnej i całkowitej skuteczności, i to w taki sposób, aby mieć pewność, że pod względem bezpieczeństwa życia statek nadaje się do służby, do jakiej jest przeznaczony”.

- 19 Artykuł II tej konwencji, zatytułowany „Stosowanie”, stanowi:

„Niniejsza konwencja ma zastosowanie do statków uprawnionych do podnoszenia bandery państw, których rządy są Umawiającymi się Rządami”.

- 20 Artykuł IV wspomnianej konwencji, zatytułowany „Wypadki siły wyższej”, stanowi w lit. b):

„Osoby, które znalazły się na statku z powodu siły wyższej lub na skutek spełnienia przez kapitana ciężącego na nim obowiązku przewożenia rozbitków lub innych osób, nie powinny być brane pod uwagę przy ustaleniu, czy którykolwiek przepis niniejszej konwencji ma zastosowanie do danego statku”.

- 21 Strony konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu zawarły w Londynie w dniu 11 listopada 1988 r. protokół dotyczący tej konwencji, który stanowi jej integralną część. Protokół ten, który wszedł w życie w dniu 3 lutego 2000 r., sam zawiera załącznik, który stanowi jego integralną część i składa się z czternastu rozdziałów ustalających szeroko zakrojony zbiór prawideł dotyczących budowy, wyposażenia i eksploatacji statków, do których ma zastosowanie wspomniana konwencja.

- 22 Część B rozdziału 1 tego załącznika zawiera między innymi następujące prawidła:

„Prawidło 11

Utrzymywanie stanu statku po przeglądzie

- a) Stan statku i jego wyposażenia powinien być utrzymywany w taki sposób, aby spełnić wymagania niniejszych prawideł i aby zapewnić, że statek pod każdym względem pozostaje zdolny do wyjścia w morze bez zagrożenia dla siebie i znajdujących się na nim osób.

[...]

Prawidło 17

Uznawanie certyfikatów

Certyfikaty wydawane z upoważnienia Umawiającego się Rządu powinny być uznawane przez inne Umawiające się Rządy do wszystkich celów objętych niniejszą konwencją. Powinny być one traktowane przez inne Umawiające się Rządy jako posiadające taką samą moc obowiązującą, jak certyfikaty przez nie wydawane.

[...]

Prawidło 19

Kontrole

- a) Każdy statek znajdujący się w porcie innego Umawiającego się Rządu podlega kontroli przez urzędników należycie upoważnionych przez taki Rząd do sprawdzania, czy certyfikaty [...] są ważne.

- b) Takie certyfikaty, jeżeli nie upłynął okres ich ważności, powinny być uznane jako [za] ważne, chyba że są oczywiste podstawy do przypuszczeń, że stan statku lub jego wyposażenia nie odpowiada w istocie danym określonym w jakimkolwiek certyfikacie lub że statek i jego wyposażenie nie spełniają postanowień prawidła 11 [lit. a) i b)].
- c) W okolicznościach podanych w [lit. b)] [...] urzędnik przeprowadzający kontrolę powinien zapewnić, aby statek nie rozpoczął żeglugi, dopóki nie będzie zdalny do wyjścia w morze albo do opuszczenia portu w celu dojścia do odpowiedniej stoczni remontowej, nie stwarzając zagrożenia dla siebie lub znajdujących się na nim osób.

[...].

Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim

- 23 Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, zawarta w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1405, nr 23489, s. 133, zwana dalej „konwencją o poszukiwaniu i ratownictwie morskim”), weszła w życie w dniu 22 czerwca 1985 r. Unia nie jest stroną tej konwencji. Tylko niektóre z państw członkowskich, w tym Republika Federalna Niemiec i Republika Włoska, są jej stronami.

Rezolucja Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie kontroli państwa portu

- 24 W dniu 4 grudnia 2019 r. zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przyjęło rezolucję A.1138(31) zatytułowaną „Wytyczne z 2019 r. w sprawie kontroli państwa portu” (zwaną dalej „rezolucją IMO w sprawie kontroli państwa portu”), do której załączony został załącznik o tym samym tytule.
- 25 Rozdział 1 tego załącznika, zatytułowany „Uwagi ogólne”, zawiera pkt 1.3, zatytułowany „Wprowadzenie”, który przewiduje:

„1.3.1. Zgodnie z postanowieniami odnośnych konwencji wskazanych powyżej w sekcji 1.2 administracja (czyli administracja rządowa państwa bandery) jest odpowiedzialna za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych działań, które mogą być konieczne, aby nadać odnośnym konwencjom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom statek nadaje się do służby, do jakiej jest przeznaczony, oraz jest obsadzony kompetentną załogą.

[...]

1.3.3 Opisane poniżej procedury kontrolne należy traktować jako uzupełnienie środków krajowych podejmowanych przez organy administracji państwa bandery w kraju i za granicą, a ich celem jest zapewnienie wspólnego i jednolitego podejścia do wykonywania inspekcji i kontroli przez państwo portu w przypadku wykrycia poważnych uchybień. Procedury te mają również na celu udzielenie pomocy organom administracji państwa bandery w zapewnieniu przestrzegania postanowień konwencji, w zapewnieniu bezpieczeństwa załóg, pasażerów i statków oraz w zapewnieniu zapobiegania zanieczyszczeniom”.

Prawo Unii

Dyrektywa 2009/16

26 Dyrektywa 2009/16 została przyjęta na podstawie art. 80 ust. 2 WE (obecnie art. 100 ust. 2 TFUE) w celu przekształcenia dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej kontroli statków przez państwo portu (Dz.U. 1995, L 157, s. 1), która od czasu jej przyjęcia była przedmiotem licznych zmian, oraz w celu wzmocnienia wprowadzonych przez nią mechanizmów.

27 Motywy 2–4, 6, 7, 11, 23 i 34 dyrektywy 2009/16 mają następujące brzmienie:

„(2) Wspólnota wyraża głęboką troskę z powodu katastrof morskich oraz zanieczyszczenia mórz i wybrzeży państw członkowskich.

(3) Wspólnota wyraża nie mniejszą troskę o warunki życia i pracy na pokładach statków.

(4) Poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku można skutecznie podnieść poprzez radykalne zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach Wspólnoty, dzięki skrupulatnemu przestrzeganiu konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji.

[...]

(6) Odpowiedzialność za monitorowanie zgodności statków z międzynarodowymi z normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku należy w pierwszej kolejności do państwa bandery. Polegając, w odpowiednich przypadkach, na opinii uznanych organizacji, państwo bandery w pełni gwarantuje kompletność i skuteczność inspekcji i przeglądów przeprowadzanych w celu wydania odpowiednich certyfikatów. Odpowiedzialność za utrzymanie stanu statku i jego wyposażenia, po przeglądzie mającym na celu zachowanie zgodności z obowiązującymi wymogami dotyczącymi statku zawartymi w konwencjach, należy do przedsiębiorstwa będącego właścicielem statku. Jednakże niektóre państwa bandery poważnie zaniedbują obowiązek wprowadzania i stosowania międzynarodowych norm. Odtąd drugim sposobem ochrony przeciwko żegludze niespełniającej norm, monitorowania zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz monitorowania warunków życia i pracy na statku powinno być również zapewnienie [kontroli] przez państwo portu, że [przy czym] kontrola przeprowadzana przez państwo portu nie stanowi przeglądu, a właściwe formularze inspekcyjne nie stanowią świadectw zdolności żeglugowej.

(7) Ujednolicone podejście do efektywnego wprowadzenia międzynarodowych norm przez państwa członkowskie w stosunku do statków żeglujących na wodach, które pozostają pod ich jurysdykcją i korzystających z ich portów, pozwoli uniknąć zniekształceń konkurencji.

[...]

(11) Efektywny system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu powinien mieć na celu zapewnienie, aby wszystkie statki wpływające do portów i kotwiczowisk we Wspólnocie były regularnie poddawane inspekcji [...].

[...]

- (23) Niezgodności z przepisami określonymi w stosownych konwencjach powinny być usunięte. Statki, które powinny podjąć działania naprawcze, w przypadkach gdy odnotowany brak zgodności stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, powinny być zatrzymane do czasu usunięcia uchybień.

[...]

- (34) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach objętych jurysdykcją państw członkowskich, poprzez poprawę wspólnotowego systemu inspekcji statków oraz opracowanie środków zapobiegających zanieczyszczaniu środowiska morskiego nie mogą być w wystarczający sposób osiągnięte przez państwa członkowskie, a ze względu na ich skalę i efekty mogą zostać lepiej osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości [...].

- 28 Zgodnie z art. 1 dyrektywy 2009/16, zatytułowanym „Cel”:

„Celem niniejszej dyrektywy jest przyczynienie się do radykalnego zmniejszenia liczby statków nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach pozostających pod jurysdykcją państw członkowskich, poprzez:

- a) podniesienie poziomu zgodności z międzynarodowym i właściwym prawem wspólnotowym dotyczącym bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach wszystkich bander;
- b) ustanowienie wspólnych kryteriów kontroli statków przez państwo portu oraz harmonizację procedur kontroli i zatrzymywania statków [...];
- c) wdrożenie w obrębie Wspólnoty systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, opartego na inspekcjach przeprowadzanych w obrębie Wspólnoty [...], mając na celu inspekcję wszystkich statków z częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka, przy czym statki o wysokim ryzyku podlegają bardziej szczegółowej inspekcji, przeprowadzanej w krótszych odstępach czasu”.

- 29 Artykuł 2 tej dyrektywy przewiduje:

„Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) »konwencje« oznaczają następujące konwencje wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odnośnymi kodeksami o statusie obowiązkowym w ich aktualnym brzmieniu:

[...]

- b) [konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu];

[...]

- 5) »statek« oznacza każdy statek morski podnoszący banderę [inną niż bandera] państwa portu, do którego ma zastosowanie co najmniej jedna z powyższych konwencji;

- 6) »bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port« oznaczają interakcje, jakie mają miejsce, kiedy działania obejmujące przepływ osób lub towarów lub świadczenie usług portowych na rzecz statku lub ze statku wywierają bezpośredni i natychmiastowy wpływ na statek;
- 7) »statek na kotwiczowisku« oznacza statek w porcie lub na innym obszarze w obrębie jurysdykcji portu, ale nie na miejscu postoju, przeprowadzający bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port;

[...]

- 12) »bardziej szczegółowa inspekcja« oznacza inspekcję, w której statek, jego wyposażenie i załoga jako całość lub też, odpowiednio, jeden z tych elementów są poddane, w okolicznościach określonych szczegółowo w art. 13 ust. 3, dogłębnemu badaniu, obejmującemu konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie;

[...]

- 15) »zatrzymanie« oznacza oficjalny zakaz wypływania statku na morze ze względu na wykryte braki, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej;

[...]

- 20) »świadectwo ustawowe« oznacza świadectwo wystawione przez państwo bandery lub w jego imieniu, zgodnie z konwencjami;

- 21) »świadectwo klasy« oznacza dokument wydany przez uznaną organizację w celu potwierdzenia zgodności z konwencją [o bezpieczeństwie życia na morzu];

[...]”.

30 Artykuł 3 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Zakres stosowania”, stanowi:

„1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do każdego statku – i jego załogi – zawijającego do portu lub [na] kotwiczowiska w państwie członkowskim, w celu przeprowadzenia bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port.

[...]

Jeżeli państwo członkowskie przeprowadza inspekcję statku znajdującego się na wodach będących pod jego jurysdykcją, lecz nie w porcie, inspekcję taką uznaje się za inspekcję zgodnie z niniejszą dyrektywą.

[...]

4. Statki rybackie, okręty wojenne, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem są wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.

[...]”.

- 31 Artykuł 4 tej dyrektywy, zatytułowany „Uprawnienia dotyczące inspekcji”, stanowi w ust. 1, że „[z]godnie z prawem międzynarodowym państwa członkowskie podejmują wszystkie konieczne działania, o których mowa w niniejszej dyrektywie, w celu upoważnienia do przeprowadzenia inspekcji na pokładzie obcych statków”.
- 32 Artykuł 11 dyrektywy 2009/16, zatytułowany „Częstotliwość inspekcji”, przewiduje:
- „Statki zawijające do portów lub kotwiczowisk w obrębie Wspólnoty podlegają następującym inspekcjom okresowym lub dodatkowym:
- a) statki podlegają inspekcjom okresowym z uprzednio ustaloną częstotliwością, uzależnioną od ich profilu ryzyka [...];
 - b) statki podlegają inspekcjom dodatkowym niezależnie od okresu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej, w następujących przypadkach:
 - właściwy organ zapewnia przeprowadzenie inspekcji statków, do których mają zastosowanie czynniki nadrzędne wymienione w załączniku I część II sekcja 2A,
 - może zostać przeprowadzona inspekcja statków, do których mają zastosowanie nieprzewidziane okoliczności wymienione w załączniku I część II sekcja 2B. O konieczności przeprowadzenia dodatkowej inspekcji decyduje właściwy organ na podstawie swojej fachowej oceny”.
- 33 Zgodnie z art. 12 tej dyrektywy, zatytułowanym „Wybór statków do inspekcji”:
- „Właściwy organ zapewnia wybór statków do inspekcji na podstawie ich profilu ryzyka [...] oraz gdy mają zastosowanie czynniki nadrzędne lub nieprzewidziane okoliczności określone w załączniku I część II sekcja 2A i 2B [...].
- [...]”.
- 34 Artykuł 13 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Inspekcje wstępne i inspekcje bardziej szczegółowe”, przewiduje:
- „Państwa członkowskie zapewniają, aby statki, które zostały wybrane do inspekcji zgodnie z art. 12 [...], zostały poddane inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej zgodnie z poniższym:
- 1) podczas każdej wstępnej inspekcji statku właściwy organ zapewnia, aby inspektor przynajmniej:
 - a) sprawdził świadectwa [...], które zgodnie ze wspólnotowym prawem morskim oraz konwencjami odnoszącymi się do bezpieczeństwa i ochrony powinny znajdować się na pokładzie;
- [...]
- c) zweryfikował ogólny stan statku, w tym warunki higieniczne, także w maszynowni oraz pomieszczeniach mieszkalnych;
- [...]

3) bardziej szczegółowa inspekcja obejmująca dokładniejsze sprawdzenie zgodności z pokładowymi wymaganiami eksploatacyjnymi przeprowadzana jest w każdym przypadku, gdy po inspekcji, o której mowa w ust. 1, występują wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji.

»Wyraźne powody« istnieją wówczas, gdy inspektor stwierdza istnienie oznak, które w jego fachowej ocenie dają podstawy do przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji statku, jego wyposażenia lub załogi.

Przykłady »wyraźnych powodów« są podane w załączniku V”.

35 Artykuł 19 tej dyrektywy, zatytułowany „Naprawa i zatrzymanie”, stanowi:

„1. Właściwy organ zapewni, że wszelkie braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji są lub będą naprawione tak, aby odpowiadały normom określonym w konwencjach.

2. W przypadku braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, właściwy organ państwa portu, w którym statek jest poddawany inspekcji, zapewnia, aby statek został zatrzymany lub też zawieszona została praca, podczas której braki zostały wykryte. Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy zostanie zniesiony, dopiero gdy zagrożenie zostanie usunięte lub też gdy organ ten stwierdzi, że statek może, przy spełnieniu wszystkich niezbędnych warunków, wypłynąć na morze lub że działalność można kontynuować bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi lub zagrożenia innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

[...]

3. Podejmując decyzję o zatrzymaniu statku, inspektor stosuje kryteria określone w załączniku X.

[...]

6. W przypadku zatrzymania właściwy organ natychmiast informuje na piśmie, załączając protokół z inspekcji, administrację państwa bandery lub, jeśli nie jest to możliwe, konsula bądź, w przypadku jego nieobecności, najbliższą placówkę dyplomatyczną tego państwa o wszystkich okolicznościach uzasadniających interwencję. Ponadto w stosownych przypadkach powiadamia się również wyznaczonych rzeczoznawców lub uznane organizacje zajmujące się wydawaniem świadectw klasy lub świadectw ustawowych zgodnie z konwencjami [...].

[...]”.

36 Artykuł 21 dyrektywy 2009/16, zatytułowany „Działania podejmowane w konsekwencji inspekcji i zatrzymań”, przewiduje:

„1. Jeśli braki, o których mowa w art. 19 ust. 2, nie mogą zostać usunięte w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwy organ tego państwa członkowskiego może zezwolić danemu statkowi na niezwłoczne przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, zgodnie z wyborem kapitana i zainteresowanych organów, w której mogą zostać podjęte odpowiednie działania, przy zastrzeżeniu, że spełnione są warunki określone przez właściwy organ państwa bandery i zaakceptowane przez to państwo członkowskie. Warunki te zapewniają, że statek może płynąć bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi

lub też zagrożenia innych statków ani bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

[...]

3. W okolicznościach, o których mowa w ust. 1, właściwy organ państwa członkowskiego w porcie inspekcji powiadamia właściwy organ państwa, w którym mieści się stocznia remontowa, strony wymienione w art. 19 ust. 6 oraz – w stosownych przypadkach – wszelkie inne organy o wszystkich warunkach rejsu.

Właściwy organ państwa członkowskiego otrzymującego takie powiadomienie informuje organ powiadamiający o podejmowanych działaniach.

4. Państwa członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia, aby we wszystkich portach lub kotwiczowiskach na terytorium Wspólnoty odmawiało się dostępu statkom, o których mowa w ust. 1, wypływającym na morze, które:

- a) nie zastosowały się do warunków określonych przez właściwy organ któregośkolwiek państwa członkowskiego w porcie inspekcji; lub
- b) nie zgadzają się na spełnienie obowiązujących wymagań określonych w konwencjach poprzez niestawienie się w wyznaczonej stoczni remontowej.

Taka odmowa dostępu zostaje utrzymana do czasu, kiedy właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek całkowicie spełnia wszystkie obowiązujące wymagania określone w konwencjach.

5. W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. a), właściwy organ państwa członkowskiego, w którym uznano statek za wadliwy, natychmiast powiadamia właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. b), właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się stocznia remontowa, natychmiast powiadamia właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

Przed wydaniem odmowy wpuszczenia statku państwo członkowskie może prosić o konsultację z administracją państwa bandery danego statku.

6. W drodze wyjątku od przepisów ust. 4 odpowiedni organ portu może zezwolić na dostęp do danego portu lub kotwiczowiska wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa lub też w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia braków, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku podjął odpowiednie środki zapewniające bezpieczeństwo, uznane za zadowalające przez właściwy organ tego państwa członkowskiego”.

- 37 Załącznik I do tej dyrektywy, zatytułowany „Elementy wspólnotowego systemu inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu”, zawiera następujące przepisy:

„[...]

II. Inspekcja statków

1. Inspekcje okresowe

[...]

2. Inspekcje dodatkowe

Statki, w odniesieniu do których zaistniały następujące czynniki nadrzędne lub nieoczekiwane okoliczności, są poddawane inspekcji niezależnie od czasu, który upłynął od ostatniej inspekcji okresowej. O konieczności przeprowadzenia dodatkowej inspekcji ze względu na nieoczekiwane okoliczności decyduje jednak inspektor na podstawie swojej wiedzy specjalistycznej.

2A. Czynniki nadrzędne

Statki, do których odnoszą się następujące czynniki nadrzędne, są poddawane inspekcji niezależnie od czasu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej.

- Statki, które od czasu ostatniej inspekcji we Wspólnocie [...] zostały zawieszone lub wycofane ze swojej klasy ze względów bezpieczeństwa.
- Statki będące przedmiotem sprawozdania lub powiadomienia od innego państwa członkowskiego.
- Statki, których nie można zidentyfikować w bazie danych wyników inspekcji.
- Statki, które:
 - uczestniczyły w kolizji, osiadły na mieliźnie lub zostały wyrzucone na brzeg w drodze do portu,
 - zostały oskarżone o domniemane złamanie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji lub wycieków lub
 - manewrowały w sposób niekonsekwentny lub niebezpieczny bez zachowania środków wyznaczania dróg morskich przyjętych przez IMO lub praktyk i procedur bezpiecznej żeglugi.

2B. Nieoczekiwane okoliczności

Statki, do których odnoszą się następujące nieprzewidziane okoliczności, mogą być poddane inspekcji niezależnie od czasu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej. Decyzję o przeprowadzeniu dodatkowej inspekcji podejmuje właściwy organ na podstawie swojej wiedzy specjalistycznej.

[...]

- Statki posiadające świadectwa wydane przez byłą uznaną organizację, której od czasu ostatniej inspekcji we Wspólnocie [...] wycofano uznanie.
- Statki zgłoszone przez pilotów lub władze lub organy portowe jako prezentujące widoczne anomalie, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego [...].
- Statki, które nie wywiązały się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia [...].
- Statki, które były przedmiotem sprawozdania lub skargi, w tym skargi złożonej na lądzie, zgłoszonych przez kapitana, członka załogi lub jakąkolwiek osobę bądź organizację mającą uzasadniony interes w bezpiecznej eksploatacji statku, warunkach życia i pracy lub zapobieganiu zanieczyszczeniom, chyba że zainteresowane państwo członkowskie uznaje sprawozdanie bądź skargę za wyraźnie bezpodstawną.
- Statki, które zostały zatrzymane więcej niż 3 miesiące temu.
- Statki, które zostały zgłoszone jako posiadające nieusunięte braki [...].
- Statki, które zostały zgłoszone jako mające problemy z ładunkiem, w szczególności ładunkiem niebezpiecznym lub szkodliwym.
- Statki, które były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego.
- Statki, w odniesieniu do których otrzymano z wiarygodnego źródła informacje, że ich parametry ryzyka różnią się od tych zarejestrowanych, a przez to ich [związany z nimi] poziom ryzyka jest wyższy.

[...].”

- 38 Załącznik V do wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Przykłady »wyraźnych powodów«, przewiduje w pkt A.1, że do „[przykładów] wyraźnych powodów dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji” zalicza się „[s]tatki wymienione w załączniku I część II sekcja 2A i 2B”.
- 39 Załącznik X do tej dyrektywy, zatytułowany „Kryteria uzasadniające zatrzymanie statku”, ma następujące brzmienie:

„Przed podjęciem decyzji o tym, czy braki wykryte podczas inspekcji uzasadniają zatrzymanie danego statku, inspektor musi zastosować kryteria podane poniżej w pkt 1 i 2.

W pkt 3 podane są przykłady braków, które same w sobie mogą stanowić uzasadnienie decyzji o zatrzymaniu statku (zob. art. 19 ust. [3]).

[...]

1. Główne kryteria

Przy wydawaniu fachowej opinii co do tego, czy statek powinien zostać zatrzymany, inspektor musi zastosować następujące kryteria:

[...]

Statek zostaje zatrzymany, jeśli jego braki są wystarczająco poważne, aby konieczna była ponowna wizytacja inspektora w celu upewnienia się, że zostały one usunięte przed ponownym wypłynięciem statku na morze.

Konieczność kolejnej wizytacji inspektora jest miernikiem znaczenia braków. Nie nakłada ona jednak na inspektora takiego zobowiązania w każdym przypadku. Wynika z niej obowiązek sprawdzenia przez upoważniony organ, w taki czy w inny sposób, w miarę możliwości w drodze kolejnej wizytacji, czy braki zostały usunięte przed wypłynięciem z portu.

2. Stosowanie głównych kryteriów

Przy podejmowaniu decyzji, czy braki wykryte na statku są wystarczająco poważne, aby konieczne było jego zatrzymanie, inspektor musi ocenić, czy:

[...]

Podczas inspekcji inspektor musi ponadto ocenić, czy statek lub jego załoga są w stanie:

3) bezpiecznie żeglować podczas najbliższego rejsu;

[...]

8) szybko i bezpiecznie opuścić statek oraz przeprowadzić akcję ratowniczą, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu;

9) nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska podczas najbliższego rejsu;

[...]

13) zapewnić bezpieczne i zdrowe warunki na pokładzie podczas najbliższego rejsu;

[...]

Jeśli odpowiedź na przynajmniej jedno z powyższych pytań jest negatywna, przy uwzględnieniu wszystkich wykrytych braków, należy uznać zatrzymanie statku za konieczne. Połączenie braków o mniejszym znaczeniu może również stanowić powód zatrzymania statku.

3. Aby pomóc inspektorom korzystać z podanych wytycznych, poniżej przedstawiono wykaz przykładów braków – pogrupowanych według konwencji lub kodeksów – których charakter jest uznawany za wystarczająco poważny, aby uzasadniać zastosowanie zatrzymania w stosunku do statku. Poniższy wykaz nie jest wyczerpujący.

[...]

3.2. Zagadnienia związane z [konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu];

[...]

5) Brak, niewystarczająca liczba lub bardzo zły stan osobistych urządzeń ratunkowych, łodzi ratunkowych i urządzeń do wodowania.

[...]

3.10. Obszary objęte konwencją [o pracy na morzu z 2006 r.]

[...]

8) Warunki na pokładzie stanowią wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony marynarzy.

9) Niezgodność stanowi poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów konwencji [o pracy na morzu z 2006 r.] (w tym praw marynarzy), odnoszących się do warunków życia i pracy marynarzy na statku, wyszczególnionych w morskim certyfikacie pracy dla tego statku oraz jego deklaracji zgodności z przepisami o pracy na morzu.

[...]”.

Zalecenie z dnia 23 września 2020 r.

- 40 W dniu 23 września 2020 r. Komisja Europejska przyjęła zalecenie (UE) 2020/1365 dotyczące współpracy państw członkowskich w zakresie operacji prowadzonych przez statki należące do podmiotów prywatnych lub przez nie eksploatowane w celach poszukiwawczo-ratowniczych (Dz.U. 2020, L 317, s. 23; zwane dalej „zaleceniem z dnia 23 września 2020 r.”).
- 41 Motywy 1–8, 11, 12, 15, 16 i 18 tego zalecenia wyjaśniają powody, które doprowadziły do jego przyjęcia. W pierwszej kolejności Komisja wskazuje, że kontekst kryzysu migracyjnego, jakiego doświadczyła Unia od 2014 r., a w szczególności bardzo gwałtowny wzrost liczby osób próbujących przedostać się przez Morze Śródziemne na pokładzie niedostosowanych statków, aby uciec ze swojego państwa pochodzenia i znaleźć schronienie w Europie, doprowadził szereg organizacji pozarządowych (NGO) eksploatujących statki do zaangażowania się w złożoną działalność poszukiwawczo-ratowniczą dotyczącą osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu w celu udzielenia im pomocy. W drugiej kolejności Komisja wyjaśnia zasadniczo, że działalność ta, choć może być rozpatrywana w świetle obowiązku ustanowionego w międzynarodowym prawie zwyczajowym i prawie umów międzynarodowych, który ciąży na państwach członkowskich w zakresie udzielania takim osobom pomocy, wymaga wzmocnionej koordynacji i współpracy zarówno pomiędzy tymi ONG i państwami członkowskimi, jak i pomiędzy tymi ostatnimi, niezależnie od tego, czy są one państwem bandery wykorzystywanych statków, państwem portu, w którym uratowane osoby są lub mogą zostać sprowadzone na ląd, czy też państwem przyjmującym te osoby. W trzeciej i ostatniej kolejności Komisja wskazuje zasadniczo, że bez uszczerbku dla zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego i prawa Unii konieczne jest stworzenie odpowiednich ram dla wspomnianej działalności, w szczególności w celu zapewnienia bezpieczeństwa na morzu uratowanym osobom oraz ratującym je członkom załogi, oraz że projekt ten wymaga utworzenia grupy kontaktowej umożliwiającej państwom członkowskim współpracę, koordynowanie i opracowywanie najlepszych praktyk, w porozumieniu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami.
- 42 W świetle tych elementów wspomniane zalecenie zachęca zasadniczo państwa członkowskie do zacieśnienia współpracy w zakresie prywatnej działalności poszukiwawczo-ratunkowej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, w szczególności poprzez utworzenie, wraz z Komisją i w porozumieniu z zainteresowanymi stronami, grupy kontaktowej w tej dziedzinie.

Prawo włoskie

43 Dyrektywa 2009/16 została transponowana do prawa włoskiego przez decreto legislativo n. 53 – Attuazione della direttiva 2009/16/WE recante norme internazionali per la sicurezza della navi, prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi approdano nei porti comunitari e che navigano acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (dekret ustawodawczy nr 53 dotyczący wykonania dyrektywy 2009/16/WE w sprawie międzynarodowych standardów bezpieczeństwa statków, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie statków zawijających do portów Unii i nawigujących na wodach podlegających jurysdykcji państw członkowskich) z dnia 24 marca 2011 r. (GURI nr 96, z dnia 27 kwietnia 2011 r., s. 1; zwany dalej „dekretem ustawodawczym nr 53/2011”).

44 Artykuł 3 dekretu ustawodawczego nr 53/2011 jest sformułowany następująco:

„1. Niniejszy dekret ma zastosowanie do statków i jachtów turystycznych używanych do celów handlowych i niepływających pod włoską banderą, jak również do ich załóg, zawijających do portu lub na kotwiczowiska w porcie krajowym w celu przeprowadzenia bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port. Inspekcja statku przeprowadzana na wodach podlegających suwerenności państwowej jest uważana do celów niniejszego dekretu za równoważną z inspekcją przeprowadzoną w porcie.

[...]

5. Niniejszy dekret nie ma zastosowania do statków rybackich, okrętów wojennych, okrętów pomocniczych, statków drewnianych o prostej konstrukcji, statków rządowych używanych do celów niekomercyjnych oraz jachtów turystycznych nieuczestniczących w ruchu handlowym”.

Postępowania główne i pytania prejudycjalne

45 Sea Watch jest organizacją humanitarną o celu niezarobkowym, z siedzibą w Berlinie (Niemcy). W myśl postanowień jej statutu organizacja ta ma w szczególności na celu ratowanie osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu oraz konserwację i eksploatację statków i urządzeń latających w celu udzielania takiej pomocy. Zgodnie z tym celem organizacja Sea Watch prowadzi działania poszukiwawczo-ratownicze osób na wodach międzynarodowych Morza Śródziemnego za pomocą statków, których jest jednocześnie właścicielem i armatorem. Wśród tych statków znajdują się dwa statki, *Sea Watch 3* i *Sea Watch 4*, które płyną pod niemiecką banderą i które zostały certyfikowane przez instytucję klasyfikacyjną i certyfikującą z siedzibą w Niemczech jako „statki towarowe – wielozadaniowe”.

46 Latem 2020 r. *Sea Watch 3* i *Sea Watch 4* wypłynęły kolejno z portu Burriana (Hiszpania) i przystąpiły do ratowania kilkuset osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na wodach międzynarodowych Morza Śródziemnego. Kapitan każdego z tych statków został następnie poinformowany przez Italian Maritime Rescue Coordination Centre (włoski ośrodek koordynacji akcji ratunkowych na morzu), z siedzibą w Rzymie (Włochy), że Ministero degli Interni (ministerstwo spraw wewnętrznych, Włochy) wydało zezwolenie na zejście na ląd zainteresowanych osób i przeniesienie ich na pokład statków znajdujących się w porcie w Palermo (Włochy) – w przypadku *Sea Watch 4* oraz w porcie w Porto Empedocle

(Włochy) – w przypadku *Sea Watch 3*. W związku z tym kapitanom zostało wydane polecenie skierowania ich statków do tych dwóch portów w celu przeprowadzenia w nich wspomnianych czynności.

- 47 Po zakończeniu owych czynności Ministro della Salute (minister zdrowia, Włochy) nakazał, aby *Sea Watch 4* i *Sea Watch 3* pozostały na kotwicy blisko rzeczonych portów w pierwszej kolejności do celów odizolowania załóg, które miało służyć zapobieżeniu rozprzestrzeniania się COVID-19, a w drugiej kolejności do celów czyszczenia i dezynfekcji oraz otrzymania zaświadczenia sanitarnego.
- 48 Po przeprowadzeniu procedur czyszczenia i dezynfekcji kapitanaty portów w Palermo i w Porto Empedocle przeprowadziły inspekcje na pokładzie na podstawie dekretu legislacyjnego nr 53/2011 i nakazały zatrzymanie, odpowiednio, *Sea Watch 4* i *Sea Watch 3*. Jak wynika z protokołów sporządzonych z tych inspekcji oraz wydanych w ich następstwie nakazów zatrzymania, wspomniane kapitanaty portów uznały w pierwszej kolejności, że statki te „były zaangażowane w pomoc migrantom na morzu, mimo że nie posiadały certyfikatu uprawniającego do wykonywania zamierzonej służby”. W drugiej kolejności ujawniły one ponad 20 „braków technicznych i operacyjnych” w stosunku do przepisów prawa Unii i mających zastosowanie konwencji międzynarodowych, przy czym 9 z nich uznano „oddzielnie lub łącznie za ewidentnie zagrażające bezpieczeństwu, zdrowiu lub środowisku” oraz za na tyle poważne, że uzasadniały zatrzymanie tych statków zgodnie z art. 19 dyrektywy 2009/16.
- 49 Od tego czasu organizacja Sea Watch usunęła pewną liczbę tych nieprawidłowości. Organizacja Sea Watch uznaje natomiast, że pozostałe nieprawidłowości nie zostały stwierdzone. Nieprawidłowości te dotyczą zasadniczo przede wszystkim faktu, że zdaniem kapitanatów portów w Palermo i w Porto Empedocle *Sea Watch 4* i *Sea Watch 3* nie są certyfikowane do przyjmowania na pokład i przewożenia kilkuset osób, jak to robiły latem 2020 r. Ponadto te dwa statki nie posiadają według nich wyposażenia technicznego odpowiedniego do prowadzenia tego rodzaju działalności, mimo że są w rzeczywistości przeznaczone do takiej działalności i faktycznie wyłącznie do niej wykorzystywane. W szczególności instalacje do oczyszczania ścieków i sprzęt ratunkowy, w który są wyposażone, są zaprojektowane, odpowiednio, dla 22 lub 30 osób, a nie dla kilkuset osób, a na mostkach zostały zainstalowane dodatkowe toalety i prysznice odprowadzające ścieki bezpośrednio do morza. Wreszcie operacji ratunkowych przeprowadzanych przez członków załogi nie wykazywano w ewidencji ich godzin pracy.
- 50 Organizacja Sea Watch wniosła do Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionalnego sądu administracyjnego dla Sycylii, Włochy) dwie skargi o stwierdzenie nieważności nakazów zatrzymania *Sea Watch 4* i *Sea Watch 3*, protokołów z inspekcji poprzedzających te nakazy oraz „wszelkich innych aktów poprzedzających, powiązanych lub następnych” (zwanych dalej „środkami rozpatrywanymi w postępowaniach głównych”). Na poparcie swoich żądań podnosi ona, po pierwsze, że kapitanaty, które przyjęły te środki, poprzez przeprowadzenie inspekcji, których celem lub skutkiem było zakwestionowanie klasyfikacji i certyfikacji statków *Sea Watch 4* i *Sea Watch 3* dokonanych przez właściwe organy niemieckie, przekroczyły uprawnienia państwa portu wynikające z dyrektywy 2009/16 interpretowanej w świetle obowiązującego międzynarodowego prawa zwyczajowego i prawa umów międzynarodowych, a w szczególności zasady wzajemnego akceptowania między państwami certyfikatów wydanych przez państwa bandery. Po drugie, inspekcje te przeprowadzono, mimo że nie zostały spełnione przewidziane w dyrektywie 2009/16 przesłanki proceduralne i materialne, które pozwalałyby na ich przeprowadzenie. Po trzecie, wspomniane inspekcje są w rzeczywistości ukrytym środkiem zmierzającym do osiągnięcia celu polegającego na udaremnieniu operacji

poszukiwawczo-ratunkowych organizowanych przez organizację Sea Watch na Morzu Śródziemnym. Po czwarte, w każdym wypadku, uchybienia podnoszone – zresztą w sposób ogólny – przez rzeczzone kapitanaty nie uzasadniają nakazania zatrzymania dwóch rozpatrywanych statków.

- 51 Ponadto jednocześnie z tymi skargami organizacja Sea Watch złożyła wnioski w przedmiocie środków tymczasowych celem przyjęcia środków zabezpieczających, które uzasadniła istnieniem ryzyka poniesienia poważnej i nieodwracalnej szkody w rozumieniu mających w tym zakresie zastosowanie przepisów prawa włoskiego.
- 52 We wnioskach o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożonych, odpowiednio, w ramach sporu dotyczącego *Sea Watch 4* (sprawa C-14/21) oraz sporu dotyczącego *Sea Watch 3* (sprawa C-15/21), sąd odsyłający wskazuje w szczególności, że z dokumentów zawartych w odnośnych aktach tych spraw wynika, iż w kwestii istnienia pozostałych nieprawidłowości rozpatrywanych w postępowaniach głównych odmienne stanowiska zajmują nie tylko strony tych postępowań, ale również odnośne organy we Włoszech, które jest państwem portu, oraz w Niemczech, państwie bandery. Zdaniem sądu odsyłającego władze włoskie uważają bowiem w istocie, że nieprawidłowości te zostały wykazane i muszą zostać usunięte, podczas gdy władze niemieckie stoją na stanowisku, że na podstawie właściwej interpretacji odpowiednich przepisów prawa Unii i międzynarodowego prawa publicznego należy dojść do wniosku, że nie miały miejsca żadne nieprawidłowości, a zatem że sytuacja nie wymaga podjęcia żadnych działań ze strony organizacji Sea Watch, które miałyby jej zaradzić.
- 53 Z uwagi na tę sytuację sąd odsyłający jest zdania, że rozstrzygnięcie sporów w postępowaniach głównych wymaga zwrócenia się do Trybunału w trybie prejudycjalnym, aby wyjaśnił, jaki system ma zastosowanie do statków eksploatowanych przez humanitarne organizacje pozarządowe – takie jak organizacja Sea Watch – w celu systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu.
- 54 W szczególności sąd odsyłający zastanawia się w pierwszej kolejności nad zakresem stosowania dyrektywy 2009/16, a dokładniej rzecz biorąc – nad kwestią, czy art. 3 tej dyrektywy należy interpretować, w świetle jej brzmienia, systematyki i celów, do których zmierza, jako obejmujący – czy też nie – statki, które mimo że zostały urzędowo sklasyfikowane i certyfikowane przez organizację upoważnioną przez państwo bandery i uznaną na poziomie Unii jako „statki towarowe” przeznaczone do wykorzystania w celach komercyjnych lub handlowych, są w praktyce systematycznie przeznaczone i wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu.
- 55 W tym względzie sąd ten wskazuje, że skłania się ku przyjęciu, iż dyrektywę 2009/16 należy interpretować, biorąc pod uwagę jej art. 3 ust. 4, motywy 2–4 i 6 oraz kontekst, w jaki wpisują się ten przepis i te motywy, w ten sposób, że nie ma ona zastosowania do statków, które – tak jak statki *Sea Watch 4* i *Sea Watch 3* – są wykorzystywane do działalności niekomercyjnej lub niehandlowej, takiej jak działalność poszukiwawczo-ratownicza dotycząca osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, chyba że statki te można utożsamić ze statkami pasażerskimi. Zgodnie z tą wykładnią statki te nie mogą być przedmiotem inspekcji przeprowadzanej na podstawie art. 11–13 wspomnianej dyrektywy. Sąd ten zdaje sobie jednak sprawę, że można by również przyjąć przeciwną wykładnię tej dyrektywy, zwłaszcza w świetle jej

art. 3 ust. 1. Sąd ten zauważa, że gdyby tak było, należałoby jednakże rozważyć zgodność z dyrektywą 2009/16 dekretu ustawodawczego nr 53/2011, przyjętego przez Republikę Włoską w celu transpozycji tej dyrektywy do prawa wewnętrznego.

- 56 W drugiej kolejności sąd odsyłający zastanawia się zasadniczo, czy oczywista dysproporcja pomiędzy maksymalną liczbą 22 lub 30 osób, które mogą być przewożone statkami *Sea Watch 4* i *Sea Watch 3* na podstawie ich odpowiednich świadectw, a setkami osób rzeczywiście przez nie przewożonych podczas operacji ratunkowych leżących u podstaw środków rozpatrywanych w postępowaniach głównych może stanowić „czynnik nadrzędny” lub „nieprzewidziane okoliczności” w rozumieniu sekcji 2A i 2B części II załącznika I do dyrektywy 2009/16, które uzasadniałyby poddanie tych statków inspekcji dodatkowej na podstawie art. 11 tej dyrektywy.
- 57 Sąd odsyłający uważa, że ta oczywista dysproporcja stanowi „nieprzewidziane okoliczności”, a ściślej rzecz ujmując – sytuację, w której statki są eksploatowane w sposób „stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego”. W tym względzie podnosi on przede wszystkim, że ciążący na kapitanach statków obowiązek udzielenia pomocy każdemu, kto znajduje się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, o którym mowa w art. 98 konwencji o prawie morza i o którym przypomina konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, ma zastosowanie zgodnie z tymi międzynarodowymi konwencjami jedynie wówczas, gdy można go wykonać bez narażania na poważne ryzyko statku, załogi i pasażerów, których to dotyczy. Wywodzi on z tego następnie, że przyjęcie na pokład danego statku liczby osób, która okazuje się wyraźnie nieproporcjonalna do wielkości i do wyposażenia tego statku w kontekście tego, co zostało wskazane lub odzwierciedlone w różnych certyfikatach tego statku, oraz do liczebności jego załogi, może pociągać za sobą takie ryzyko. Wreszcie sąd ten stwierdza, że w przypadku gdy przyjęcie to następuje w wyniku wyłącznej i systematycznej działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu prowadzonej za pomocą statków, których świadectwa potwierdzają, że nie są one przystosowane do tej działalności, można uznać, że istnieje sytuacja niebezpiecznej eksploatacji uzasadniająca przeprowadzenie dodatkowej inspekcji na podstawie art. 11 dyrektywy 2009/16.
- 58 W trzeciej kolejności sąd odsyłający dąży do ustalenia, w sposób ogólny, zakresu uprawnień, jakie mogą być wykonywane przez państwo portu w ramach bardziej szczegółowej inspekcji statku, dla którego nie jest ono państwem bandery, przeprowadzanej na podstawie art. 13 dyrektywy 2009/16. W szczególności sąd ten zastanawia się, czy uprawnienia te obejmują możliwość upewnienia się, że niezależnie od działalności, do której statek ten został zaklasyfikowany i certyfikowany przez właściwe organy państwa bandery, spełnia on – w przypadku gdy prowadzi w praktyce inną działalność, która polega na wyłącznym i systematycznym poszukiwaniu i ratowaniu osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu – obowiązujące wymogi w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie, wynikające z wtórnego prawa Unii lub międzynarodowego prawa zwyczajowego bądź prawa umów międzynarodowych w sprawie morza.
- 59 W tym względzie sąd odsyłający stwierdza przede wszystkim, że jego zdaniem art. 13 dyrektywy 2009/16 należy w świetle jego treści rozumieć w ten sposób, że pozwala on państwu portu na przeprowadzenie inspekcji, które nie ograniczają się do formalnego sprawdzenia obecności na pokładzie wszystkich wymaganych świadectw, ale obejmują również fizyczną kontrolę rzeczywistego stanu danego statku. Następnie podkreśla on, że z uwagi na treść tego artykułu oraz systematykę dyrektywy 2009/16, wyjaśnioną w szczególności w jej motywie 6 i mających zastosowanie konwencjach międzynarodowych, owa fizyczna kontrola powinna być jednak

przeprowadzana w odniesieniu do klasyfikacji i certyfikacji dokonanych przez państwo bandery, a zatem powinna mieć na celu jedynie sprawdzenie, czy rzeczywisty stan danego statku odpowiada wymogom mającym zastosowanie do działalności, do której został on sklasyfikowany i certyfikowany przez to państwo. Taka kontrola następuje bowiem jedynie „w drugiej kolejności” i w związku z tym nie może podważać, poprzez swój cel lub skutki, kontroli i decyzji, które miały miejsce „w pierwszej kolejności” w państwie bandery – a tak byłoby, gdyby pozwalała ona państwu portu na zatrzymanie statku na tej podstawie, że nie spełnia on wymogów innych niż te, które odpowiadają działalności, do której został on certyfikowany. Wreszcie przyznając, że taka wykładnia prawa wtórnego Unii może przyczyniać się do nadużyć, sąd odsyłający zauważa w istocie, że rozpatrywana w postępowaniach głównych działalność poszukiwawczo-ratownicza osób nie ma charakteru nadużycia, ponieważ, po pierwsze, jest zgodna z celem realizowanym przez organizację Sea Watch, po drugie, jest znana właściwym organom niemieckim i włoskim, a po trzecie, co do zasady jest uznana, co potwierdza zalecenie z dnia 23 września 2020 r.

- 60 W czwartej kolejności sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy w braku możliwości przeprowadzenia przez państwo portu kontroli przestrzegania przez dany statek wymogów w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie w odniesieniu do rzeczywistej działalności tego statku na podstawie dyrektywy 2009/16 takie uprawnienie może być oparte albo na art. I lit. b) konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, o której mowa w art. 2 tej dyrektywy, który zobowiązuje umawiające się rządy do podjęcia środków, jakie okażą się konieczne, „aby mieć pewność, że pod względem bezpieczeństwa życia [na morzu] statek nadaje się do służby, do jakiej jest przeznaczony”, albo na pkt 1.3.1 załącznika do rezolucji IMO w sprawie kontroli państwa portu.
- 61 W piątej i ostatniej kolejności sąd odsyłający zastanawia się, po pierwsze, w jakim zakresie i na jakich zasadach organy państwa portu mają prawo wymagać od statku, który został certyfikowany przez państwo bandery jako statek towarowy, aby był poza tym certyfikowany do prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu oraz aby spełniał wymogi mające zastosowanie do tej działalności lub umożliwiające jej prowadzenie w warunkach zapewniających bezpieczeństwo na morzu. Po drugie, sąd ten zastanawia się nad kwestią, czy organy te są uprawnione do zatrzymania takiego statku na podstawie art. 19 dyrektywy 2009/16 do czasu spełnienia przez niego tych wymogów.
- 62 W związku ze wszystkimi tymi wątpliwościami sąd odsyłający zauważa, po pierwsze, że zalecenie z dnia 23 września 2020 r. podkreśla wagę, jaką Unia przywiązuje do przestrzegania przez statki prowadzące działalność poszukiwawczo-ratowniczą dotyczącą osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na Morzu Śródziemnym wymogów mających zastosowanie w dziedzinie bezpieczeństwa. Po drugie, uważa on, że nie istnieje jednak żadne uregulowanie międzynarodowe lub unijne, które znajdowałoby wyrażnie zastosowanie do statków zajmujących się wyłącznie i systematycznie taką działalnością i byłoby rzeczywiście do niej dostosowane. Po trzecie, sąd ten uważa zasadniczo, że w braku odpowiedniej klasyfikacji i certyfikacji państwo portu nie może wymagać, aby statki te posiadały świadectwa inne niż te, które zostały im wydane przez państwo bandery, ani by przestrzegały wymogów innych niż wymogi odpowiadające tym świadectwom.

63 W tych okolicznościach Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionalny sąd administracyjny dla Sycylii) postanowił zawiesić postępowanie w obu sprawach głównych i przedłożyć Trybunałowi poniższe pytania prejudycjalne, które zostały sformułowane w identyczny sposób w obu sprawach, ale dotyczą w sprawie C-14/21 – statku *Sea Watch 4*, a w sprawie C-15/21 – statku *Sea Watch 3*:

- „1) a) Czy zakres stosowania dyrektywy 2009/16 obejmuje statek zakwalifikowany jako towarowy przez instytucję klasyfikacyjną państwa bandery, który jednak prowadzi w praktyce wyłącznie działalność niekomercyjną, taką jak tak zwana działalność »search and rescue« [(SAR, poszukiwawczo-ratownicza)] (taką jak prowadzona przez [Sea Watch] za pomocą [statków *Sea Watch 4* i *Sea Watch 3*] na podstawie jej statutu), a co za tym idzie, czy [inspekcja statków przez państwo portu] może być również prowadzona w odniesieniu do takiego statku?
- b) [W] przypadku gdyby Trybunał uznał, że zakresem stosowania dyrektywy 2009/16 objęte są również statki [które nie prowadzą w praktyce działalności komercyjnej]: czy z interpretowaną w ten sposób dyrektywą sprzeczne jest uregulowanie takie jak uregulowanie krajowe przewidziane w art. 3 dekretu ustawodawczego nr 53/2011, transponujące art. 3 tej dyrektywy, które ze swej strony w sposób wyraźny określa w art. 3 ust. 1 [rzeczonego dekretu ustawodawczego] zakres stosowania inspekcji [przez państwo portu], ograniczając go tylko do statków używanych do celów komercyjnych, wykluczając nie tylko łodzie rekreacyjne, lecz również statki towarowe, które nie prowadzą w praktyce – a więc nie są wykorzystywane do – działalności komercyjnej?
- c) Czy w końcu można natomiast zasadnie uznać, że w zakres stosowania dyrektywy 2009/16 w części, w której obejmuje również statki pasażerskie w wyniku zmian [dyrektywy 2009/16] dokonanych w 2017 r., wchodzi statki towarowe, które regularnie wykonują tak zwaną działalność SAR (poszukiwawczo-ratowniczą) na rzecz osób zagrożonych na morzu, wobec czego transport osób uratowanych na morzu ze względu na zagrożenie życia odpowiada transportowi pasażerów?
- 2) Czy fakt przetransportowania przez statek znacznie większej liczby osób niż liczba osób figurujących w certyfikacie sprzętu ratowniczego, chociaż było to wynikiem tak zwanej działalności SAR (poszukiwawczo-ratowniczej), lub w każdym razie posiadanie certyfikatu sprzętu ratowniczego dotyczącego znacznie mniejszej liczby osób niż te, które zostały rzeczywiście przetransportowane, może zgodnie z prawem być objęty czynnikiem nadrzędnym, o którym mowa w sekcji 2A części II załącznika I, lub czynnikiem nieprzewidzianych okoliczności, o którym mowa w sekcji 2B części II załącznika I, które przywołane są w art. 11 dyrektywy 2009/16?
- 3) Czy przewidziane w art. 13 dyrektywy 2009/16 uprawnienie państwa portu do przeprowadzania bardziej szczegółowych inspekcji na statkach pływających pod banderą państw członkowskich może lub musi obejmować również uprawnienie do sprawdzenia, jaka działalność jest rzeczywiście wykonywana w praktyce przez statek, niezależnie od działalności, w odniesieniu do której państwo bandery i jego instytucja klasyfikacyjna wydały mu świadectwo klasy i odpowiednie świadectwa bezpieczeństwa, a w konsekwencji uprawnienie do kontroli posiadania przez wspomniany statek świadectw i spełniania ogólnie wymogów lub przepisów przewidzianych w uregulowaniach przyjętych na szczeblu międzynarodowym w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie, a w przypadku odpowiedzi twierdzącej – czy uprawnienie to może być wykonywane również w odniesieniu do statku, który w praktyce systematycznie prowadzi tak zwaną działalność SAR (poszukiwawczo-ratowniczą)?

- 4) a) Jak należy interpretować [art. 1] lit. b) konwencji [o bezpieczeństwie życia na morzu] – która została wyraźnie przywołana w art. 2 dyrektywy 2009/16 i której w związku z tym należy zapewnić jednolitą wykładnię [w obrębie Unii] do celów i w ramach inspekcji przez państwo portu – w zakresie, w jakim stanowi on, że »Umawiające się Rządy zobowiązują się wydać niezbędne ustawy, dekrety, rozporządzenia i inne przepisy oraz podjąć wszelkie środki, jakie okażą się konieczne w celu zapewnienia niniejszej konwencji zupełnej i całkowitej skuteczności, i to w taki sposób, aby mieć pewność, że pod względem bezpieczeństwa życia statek nadaje się do służby, do jakiej jest przeznaczony«; w szczególności – czy w odniesieniu do oceny zdolności statku do służby, do jakiej jest przeznaczony, którą państwa portu są zobowiązane zbadać poprzez inspekcje, należy ograniczyć się do uwzględnienia jako wyłącznego parametru weryfikacji wymogów wynikających z klasyfikacji i posiadanych odpowiednich świadectw bezpieczeństwa, uzyskanych na podstawie zadeklarowanej abstrakcyjnie działalności, czy też można odnieść się również do służby, do jakiej dany statek jest wykorzystywany w praktyce?
- b) Czy w konsekwencji, również ze względu na wspomniany parametr międzynarodowy, organy administracyjne państw portu są uprawnione do weryfikowania nie tylko zgodności sprzętu i wyposażenia pokładowego z wymogami przewidzianymi w świadectwach wydanych przez państwo bandery i wynikających z abstrakcyjnej klasyfikacji statku, lecz również do oceny zgodności świadectw oraz sprzętu i wyposażenia pokładowego, które statek posiada i w które jest wyposażony, w związku z konkretną wykonywaną działalnością, która różni się od działalności wskazanej w świadectwie klasyfikacji?
- c) Te same rozważania należy przeprowadzić w odniesieniu do pkt 1.3.1 [załącznika] rezolucji [IMO w sprawie kontroli państwa portu], w części, w której stanowi on, że »[u]nder the provisions of the relevant conventions set out in section 1.2 above, the Administration (i.e. the Government of the flag State) is responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give the relevant conventions full and complete effect so as to ensure that, from the point of view of safety of life and pollution prevention, a ship is fit for the service for which it is intended and seafarers are qualified and fit for their duties« [»zgodnie z postanowieniami odnośnych konwencji wskazanych powyżej w sekcji 1.2 administracja (czyli administracja rządowa państwa bandery) jest odpowiedzialna za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać odnośnym konwencjom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego statek jest zdolny do działania zgodnie z przeznaczeniem i obsadzony kompetentną załogą«].
- 5) a) [W] wypadku gdyby potwierdzono istnienie uprawnienia państwa portu do weryfikacji posiadania świadectw i spełniania wymogów i przepisów na podstawie działalności, do której dany statek jest przeznaczony w praktyce: Czy państwo portu, które przeprowadziło inspekcję, może wymagać posiadania świadectw i spełniania wymogów lub zaleceń w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz, innych niż posiadane i spełnione przez statek, odnoszących się do prowadzonej w praktyce działalności, w szczególności w rozpatrywanym tu przypadku tak zwanej działalności SAR (poszukiwawczo-ratowniczej), aby uniknąć wydania nakazu zatrzymania statku?
- b) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie w [lit. a)]: Czy posiadania świadectw oraz spełniania wymogów lub przepisów innych niż posiadane i spełnione przez statek, odnoszących się do prowadzonej w praktyce działalności, w szczególności w przypadku prowadzenia tak zwanej działalności SAR (poszukiwawczo-ratowniczej), można wymagać w celu uniknięcia wydania nakazu zatrzymania statku tylko wtedy, gdy

istnieją jasne i wiarygodne międzynarodowe lub [unijne] ramy prawne w przedmiocie klasyfikacji tak zwanej działalności SAR (poszukiwawczo-ratowniczej) i odpowiednich świadectw, wymogów i przepisów dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz?

- c) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie w [lit. b)]: Czy posiadania świadectw oraz spełniania wymogów lub przepisów innych niż posiadane i spełnione przez statek, odnoszących się do prowadzonej w praktyce działalności, w szczególności w przypadku prowadzenia [...] działalności [poszukiwawczo-ratowniczej], należy wymagać na podstawie przepisów krajowych państwa bandery lub państwa portu i czy w tym celu konieczne jest uregulowanie rangi prawa pierwotnego, czy też odpowiednie jest również uregulowanie rangi prawa wtórnego bądź też tylko regulacja administracyjna o charakterze ogólnym?
- d) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie w [lit. c)]: Czy obowiązkiem państwa portu jest wskazanie w ramach inspekcji w sposób precyzyjny i konkretny, na podstawie jakiego uregulowania krajowego (ustalonego zgodnie z [lit. c)]) rangi ustawowej, wykonawczej lub wynikającego z aktu administracyjnego o charakterze ogólnym należy określić wymogi techniczne dotyczące bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom morza, które powinien spełniać statek poddany inspekcji w celu prowadzenia tak zwanej działalności SAR (poszukiwawczo-ratowniczej), i jakie dokładnie działania korygujące bądź naprawcze są wymagane właśnie w celu zapewnienia przestrzegania wspomnianego uregulowania?
- e) Czy w przypadku braku uregulowania państwa portu lub państwa bandery o randze ustawowej, wykonawczej lub wynikającego z aktu administracyjnego o charakterze ogólnym administracja państwa portu może wskazać w konkretnym przypadku wymogi lub przepisy techniczne dotyczące bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom morza oraz ochrony życia i pracy na pokładzie, które musi spełnić statek poddany [przez to państwo] inspekcji w celu prowadzenia tak zwanej działalności SAR (poszukiwawczo-ratowniczej)?
- f) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytania w [lit. d) i e)]: Czy można uznać, że tak zwana działalność SAR (poszukiwawczo-ratownicza), w braku szczególnych wskazań ze strony państwa bandery w tym zakresie, została w międzyczasie dopuszczona, a zatem że nie można jej uniemożliwić poprzez wydanie nakazu zatrzymania statku, jeżeli statek poddany inspekcji przez państwo portu spełnia wyżej wymienione wymogi lub przepisy innej kategorii (w szczególności statku towarowego), których istnienie państwo bandery potwierdziło również w konkretnym przypadku?”.

Postępowanie przed Trybunałem

- 64 Postanowieniem prezesa Trybunału z dnia 2 lutego 2021 r. sprawy C-14/21 i C-15/21 zostały połączone do celów pisemnego i ustnego etapu postępowania, jak również do celów wydania przez Trybunał orzeczenia.
- 65 W postanowieniach odsyłających Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionalny sąd administracyjny dla Sycylii) zwrócił się do Trybunału o rozpatrzenie niniejszych spraw w trybie przyspieszonym przewidzianym w art. 105 regulaminu postępowania przed Trybunałem. Na poparcie tego wniosku wskazał on, po pierwsze, na istotne znaczenie, w szczególności w miesiącach letnich, działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na Morzu Śródziemnym wykonywanej przez organizacje humanitarne za pomocą statków takich jak te, których dotyczą postępowania główne,

po drugie, na okoliczność, że wiele z tych statków było objętych, w chwili złożenia wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym leżących u podstaw niniejszych spraw, nakazem zatrzymania we włoskich portach, i po trzecie, na istnienie skarg zawisłych przed włoskimi sądami administracyjnymi na niektóre z tych środków.

- 66 Postanowieniem z dnia 25 lutego 2021 r., Sea Watch (C-14/21 i C-15/21, EU:C:2021:149) prezes Trybunału oddalił te wnioski na tej podstawie, że okoliczności przywołane na ich poparcie nie uzasadniają same w sobie rozpoznania niniejszych spraw we wspomnianym trybie przyspieszonym, bez uszczerbku dla możliwości zastosowania przez sąd odsyłający w razie potrzeby środków tymczasowych niezbędnych do zapewnienia pełnej skuteczności orzeczeń, które ma on wydać w postępowaniach głównych.
- 67 Prezes Trybunału uznał jednak, że szczególne okoliczności tych spraw uzasadniają rozpoznanie ich przez Trybunał w pierwszej kolejności na podstawie art. 53 § 3 regulaminu postępowania.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 68 Poprzez pytanie pierwsze, które dotyczy zakresu stosowania dyrektywy 2009/16, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy dyrektywę tę należy interpretować w ten sposób, że ma ona zastosowanie do statków, które będąc zaklasyfikowane i certyfikowane przez państwo bandery jako statki towarowe, są w praktyce wykorzystywane w sposób systematyczny przez organizację humanitarną do celów niekomercyjnej działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu (zwanym dalej „prywatnymi statkami pomocy humanitarnej”). W przypadku odpowiedzi twierdzącej sąd ten zastanawia się również nad kwestią, czy wspomnianą dyrektywę należy interpretować w ten sposób, że stoi ona na przeszkodzie temu, by uregulowanie krajowe zapewniające jej transpozycję do prawa krajowego ograniczało jej stosowanie wyłącznie do statków używanych do celów działalności komercyjnej.
- 69 W tym względzie należy zauważyć w pierwszej kolejności, że art. 3 dyrektywy 2009/16 ogranicza jej zakres stosowania w sposób ogólny i bez uszczerbku dla przepisów szczególnych dotyczących niektórych kategorii statków, a to poprzez odesłanie do dwóch kumulatywnych kryteriów dotyczących, po pierwsze – statków, do których dyrektywa ta ma zastosowanie, a po drugie – sytuacji, w których ma ona do nich zastosowanie.
- 70 Co się tyczy z jednej strony statków objętych zakresem stosowania dyrektywy 2009/16, jej art. 3 ust. 1 akapit pierwszy stanowi, że ma ona zastosowanie do „każdego statku”, przy czym sam „statek” jest zdefiniowany w art. 2 pkt 5 tej dyrektywy jako każdy statek morski, do którego, po pierwsze, ma zastosowanie co najmniej jedna z konwencji międzynarodowych, o których mowa we wspomnianym art. 2 pkt 1, i który, po drugie, podnosi banderę inną niż bandera państwa portu.
- 71 Artykuł 3 ust. 4 dyrektywy 2009/16 przewiduje jednak, że z zakresu jej zastosowania są wyłączone statki rybackie, okręty wojenne, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem.

- 72 Ze względu na to, że wyłączone w ten sposób różne kategorie statków stanowią tak liczne wyjątki od ogólnej zasady ustanowionej w art. 3 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2009/16, należy uznać, że mają one charakter wyczerpujący i podlegają ścisłej wykładni.
- 73 Wynika z tego w szczególności, że terminów „statki rządowe używane do celów niekomercyjnych” i „jachty turystyczne niezajmujące się handlem”, zawartych w art. 3 ust. 4 dyrektywy 2009/16, nie można rozumieć w ten sposób, że obejmują one w drodze analogii statki, które podobnie jak statki rozpatrywane w postępowaniach głównych są w praktyce wykorzystywane do celów „niekomercyjnych” lub „niehandlowych”, nie będąc jednak „statkami rządowymi” lub „jachtami turystycznymi” w rozumieniu tego przepisu.
- 74 Jeżeli dany statek nie należy do jednej z kategorii enumeratywnie wyłączonych z zakresu stosowania dyrektywy 2009/16 zgodnie z art. 3 ust. 4 tej dyrektywy, to okoliczność, że rzeczywista działalność tego statku nie pokrywa się z działalnością, do której został on zaklasyfikowany i certyfikowany w państwie, pod którego banderą pływa, nie wpływa na możliwość zastosowania tej dyrektywy, jak zasadniczo wskazał rzecznik generalny w pkt 35 opinii. Nie ma również znaczenia, czy rzeczywista działalność takiego statku ma charakter komercyjny, czy niekomercyjny. Wreszcie nie ma znaczenia, czy transport osób, którym udzielono pomocy na morzu, taki jak transport związany z systematyczną działalnością w zakresie poszukiwania i udzielania pomocy, która jest rozpatrywana w postępowaniach głównych, może być utożsamiany z transportem pasażerów.
- 75 Z drugiej strony, jeśli chodzi o sytuacje objęte zakresem stosowania dyrektywy 2009/16, to art. 3 ust. 1 akapit pierwszy tej dyrektywy stanowi, że ma ona zastosowanie w szczególności do każdego statku – i jego załogi – „zawijającego do portu lub [na] kotwiczowiska w państwie członkowskim, w celu przeprowadzenia bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port”. Jak wynika z art. 2 pkt 6 tej dyrektywy, takie działania obejmują każdą formę interakcji, jakie mają miejsce, kiedy działania obejmujące przepływ osób lub towarów lub świadczenie usług portowych na rzecz statku lub ze statku wywierają bezpośredni i natychmiastowy wpływ na statek.
- 76 Niemniej jednak dyrektywa 2009/16 nie ma wyłącznie zastosowania w takiej sytuacji, jak wynika z jej art. 3 ust. 1 akapit trzeci, który odnosi się do możliwości przeprowadzenia przez państwo członkowskie inspekcji statku znajdującego się na wodach podlegających jego jurysdykcji.
- 77 Z pkt 69–76 niniejszego wyroku wynika zatem, że dyrektywę 2009/16 należy interpretować w ten sposób, że ma ona zastosowanie do każdego statku, który – tak jak statki rozpatrywane w postępowaniach głównych – znajduje się w porcie, na kotwiczowisku lub na wodach podlegających jurysdykcji danego państwa członkowskiego i pływa pod banderą innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, nie podlegając przy tym jednemu z wyjątków wymienionych w art. 3 ust. 4 tej dyrektywy (dalej jako: „statki podlegające jurysdykcji państwa członkowskiego portu”).
- 78 Taka wykładnia brzmienia dyrektywy 2009/16 jest zgodna z celem tej dyrektywy, którym – jak wynika z jej art. 1 – jest podniesienie zgodności wszystkich statków podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego portu z normami prawa międzynarodowego i prawa Unii dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na pokładzie, za pomocą mechanizmu kontroli, inspekcji i zatrzymania statków w oparciu o wspólne kryteria i jednolitą stosowaną procedurę, z zastrzeżeniem wyjątków wyraźnie przewidzianych przez prawodawcę Unii.

- 79 Taka interpretacja jest ponadto spójna z art. 80 ust. 2 WE, obecnie art. 100 ust. 2 TFUE, który stanowi podstawę prawną przyjęcia dyrektywy 2009/16. Przepis ten pozwala bowiem prawodawcy Unii na przyjęcie ogólnych przepisów mających na celu poprawę bezpieczeństwa transportu morskiego, a tym samym żeglugi morskiej (zob. podobnie wyrok z dnia 23 października 2007 r., Komisja/Rada, C-440/05, EU:C:2007:625, pkt 58, 59 i przytoczone tam orzecznictwo), przy czym nie muszą być one ograniczone wyłącznie do statków przeznaczonych do prowadzenia działalności komercyjnej lub handlowej lub w praktyce wykorzystywanych do takiej działalności.
- 80 W świetle wszystkich tych okoliczności należy uznać, że w przypadku spełnienia warunków określonych w pkt 77 niniejszego wyroku dyrektywa 2009/16 ma zastosowanie do prywatnych statków pomocy humanitarnej.
- 81 W drugiej kolejności – z dyrektywy 2009/16 jasno wynika, że zakresem mechanizmu kontroli, inspekcji i zatrzymania statków przewidzianym w art. 11–13 i 19 tej dyrektywy objęte są wszystkie statki, o których mowa w jej art. 3 ust. 1.
- 82 W konsekwencji przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, jakie państwa członkowskie są zobowiązane przyjąć zgodnie z dyrektywą 2009/16 w celu dostosowania do tej dyrektywy własnego prawa krajowego, powinny przewidywać, że zakres zastosowania tego mechanizmu obejmuje wszystkie te statki, w tym statki, o których mowa w pkt 80 niniejszego wyroku, gdyż wspomniana dyrektywa stoi na przeszkodzie temu, by takie przepisy ograniczały swoje stosowanie wyłącznie do statków używanych do celów działalności komercyjnej.
- 83 Biorąc pod uwagę wątpliwości sądu odsyłającego przedstawione w pkt 55 i 68 niniejszego wyroku, należy dodać, że jak wynika z utrwalonego orzecznictwa Trybunału, zasada pierwszeństwa prawa Unii nakłada na wszystkie organy państw członkowskich obowiązek zapewnienia temu prawu pełnej skuteczności, a w szczególności nakłada na sądy krajowe obowiązek dokonywania wykładni ich prawa krajowego w możliwie największym zakresie zgodnej z tym prawem. Zasada ta wymaga uwzględnienia wszystkich przepisów prawa krajowego i stosowania uznanych w porządku krajowym metod wykładni, aby zapewnić pełną skuteczność danego aktu Unii w danym przypadku i dokonać rozstrzygnięcia zgodnego z realizowanymi przez niego celami (zob. podobnie wyrok z dnia 24 czerwca 2019 r., Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, pkt 53, 54, 57, 77).
- 84 Jednakże zasada ta ma pewne granice. W szczególności nie może ona stanowić podstawy do dokonywania wykładni prawa krajowego *contra legem* (zob. podobnie wyrok z dnia 24 czerwca 2019 r., Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, pkt 74, 76 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 85 W niniejszej sprawie do sądu odsyłającego należy dokonanie wykładni uregulowania krajowego, które zapewnia transpozycję przepisów określających zakres stosowania dyrektywy 2009/16, a w szczególności mechanizmu kontroli, inspekcji i zatrzymania statków przewidzianego w art. 11–13 i 19 tej dyrektywy w sposób zgodny, w możliwie największym zakresie, z tymi przepisami, z uwzględnieniem wszystkich przepisów prawa krajowego i przy zastosowaniu uznanych w tym prawie metod wykładni, co niektórzy z zainteresowanych, którzy uczestniczyli w postępowaniu przed Trybunałem, uznali za możliwe.

- 86 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, iż dyrektywę 2009/16 należy interpretować w ten sposób, że:
- ma ona zastosowanie do statków, które będąc sklasyfikowane i certyfikowane przez państwo bandery jako statki towarowe, są w praktyce wykorzystywane w sposób systematyczny przez organizację humanitarną do celów niekomercyjnej działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu; i
 - stoi ona na przeszkodzie temu, by uregulowanie krajowe zapewniające jej transpozycję do prawa krajowego ograniczało jej stosowanie wyłącznie do statków używanych do celów działalności komercyjnej.

W przedmiocie pytań od drugiego do piątego

Uwagi wstępne

- 87 Pytania od drugiego do piątego dotyczą warunków wdrożenia mechanizmu kontroli, inspekcji i zatrzymania statków przewidzianego w art. 11–13 i 19 dyrektywy 2009/16 w odniesieniu do statków podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego portu, a w szczególności w odniesieniu do prywatnych statków pomocy humanitarnej.
- 88 Dyrektywa ta ma na celu, jak zauważono w pkt 78 niniejszego wyroku, podniesienie zgodności z normami prawa międzynarodowego i prawa Unii dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na pokładzie.
- 89 Aby osiągnąć ten cel, wspomniana dyrektywa, konkretniej rzecz ujmując, ma umożliwić Unii i państwom członkowskim zapewnienie, by statki podlegające jurysdykcji państwa członkowskiego portu przestrzegały postanowień konwencji międzynarodowych wymienionych w art. 2 ust. 1 tej dyrektywy. Do konwencji tych należy konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, której stronami są wszystkie państwa członkowskie Unii, ale nie Unia, jak wskazano w pkt 17 niniejszego wyroku.
- 90 W tym względzie należy przypomnieć, po pierwsze, że nawet jeśli Unia nie jest stroną konwencji międzynarodowej, a zatem konwencja ta jej nie wiąże, z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że konwencja ta może być brana pod uwagę w ramach wykładni przepisów wtórnego prawa Unii, które wchodzą w zakres jej stosowania, jeżeli wszystkie państwa członkowskie są jej stronami (wyroki: z dnia 3 czerwca 2008 r., Intertanko i in., C-308/06, EU:C:2008:312, pkt 47–52; z dnia 23 stycznia 2014 r., Manzi i Compagnia Naviera Orchestra, C-537/11, EU:C:2014:19, pkt 45; a także z dnia 11 lipca 2018 r., Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, pkt 45).
- 91 W niniejszym przypadku dla dokonania wykładni dyrektywy 2009/16 należy wziąć pod uwagę konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, której stronami są wszystkie państwa członkowskie. Dyrektywa ta jest bowiem wyrazem wyboru dokonanego przez prawodawcę Unii, polegającego na podniesieniu zgodności z postanowieniami tej konwencji w ramach Unii, mimo że Unia sama nie jest jej stroną. Ponadto przypomniany w pkt 89 niniejszego wyroku cel, jaki prawodawca Unii zamierzał osiągnąć poprzez przyjęcie wspomnianej dyrektywy, znalazł zasadniczo odzwierciedlenie w powtórzeniu w niektórych załącznikach do tej dyrektywy części prawideł zawartych w protokole załączonym do tej konwencji.

- 92 Po drugie, z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że przepisy prawa wtórnego Unii należy interpretować, tak dalece jak to możliwe, zarówno w zgodzie z konwencjami międzynarodowymi, które wiążą Unię, jak i z właściwymi normami i zasadami ogólnego prawa międzynarodowego, z których poszanowaniem Unia jest zobowiązana wykonywać swoje kompetencje przy przyjmowaniu takich przepisów (zob. podobnie wyroki: z dnia 3 września 2008 r., *Kadi i Al Barakaat International Foundation/Rada i Komisja*, C-402/05 P i C-415/05 P, EU:C:2008:461, pkt 291; a także z dnia 27 lutego 2018 r., *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, pkt 43–47).
- 93 W niniejszej sprawie dyrektywę 2009/16 należy interpretować, biorąc pod uwagę jej cel i treść, nie tylko w świetle konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, ale także konwencji o prawie morza.
- 94 Jak bowiem wskazano w pkt 3 niniejszego wyroku, konwencja o prawie morza została zawarta przez Unię, jest więc dla niej wiążąca, a jej postanowienia stanowią integralną część porządku prawnego Unii. Ponadto w ramach tego porządku prawnego konwencja ta ma pierwszeństwo przed aktami wtórnego prawa Unii, w związku z czym winny być one interpretowane w zgodzie z postanowieniami tej konwencji (zob. podobnie wyroki: z dnia 30 maja 2006 r., *Komisja/Irlandia*, C-459/03, EU:C:2006:345, pkt 82; z dnia 3 czerwca 2008 r., *Intertanko i in.*, C-308/06, EU:C:2008:312, pkt 42, 53; a także z dnia 11 lipca 2018 r., *Bosphorus Queen Shipping*, C-15/17, EU:C:2018:557, pkt 44).
- 95 W tym względzie dla odpowiedzi, jakich należy udzielić na pytania od drugiego do piątego, istotne są dwa bloki rozważań.
- 96 Po pierwsze, głównym celem konwencji o prawie morza jest skodyfikowanie i rozwinięcie norm ogólnego prawa międzynarodowego dotyczących pokojowej współpracy wspólnoty międzynarodowej w zakresie badania, wykorzystywania i eksploatacji obszarów morskich. W tym celu określa ona reżim prawny różnych obszarów morskich, które są w niej wskazane, obejmujących między innymi morze terytorialne i morze pełne, ustalając przedmiotowe i terytorialne granice suwerennych praw oraz jurysdykcji przysługującej państwom na tych różnych obszarach morskich (zob. podobnie wyrok z dnia 3 czerwca 2008 r., *Intertanko i in.*, C-308/06, EU:C:2008:312, pkt 55, 57, 58).
- 97 Ten reżim prawny ma na celu ustanowienie sprawiedliwej równowagi między poszczególnymi i potencjalnie przeciwstawnymi interesami państw jako państw nadbrzeżnych i państw bandery (zob. w szczególności wyroki: z dnia 3 czerwca 2008 r., *Intertanko i in.*, C-308/06, EU:C:2008:312, pkt 58; a także z dnia 11 lipca 2018 r., *Bosphorus Queen Shipping*, C-15/17, EU:C:2018:557, pkt 63).
- 98 Ta sprawiedliwa równowaga wyraża się z jednej strony w wyłącznej kompetencji przyznanej każdemu państwu, zgodnie z art. 91 konwencji o prawie morza, do określania warunków przyznawania statkom swojej przynależności państwowej, rejestrowania statków na swoim terytorium oraz przyznawania im prawa podnoszenia swojej bandery. Wykonywanie tej kompetencji polega między innymi na tym, że państwo bandery klasyfikuje i certyfikuje statki pływające pod jego banderą lub zleca ich klasyfikację i certyfikację organizacji upoważnionej do tego celu, po sprawdzeniu, czy statki te spełniają wszystkie wymagania określone w odpowiednich konwencjach międzynarodowych (zob. podobnie wyroki: z dnia 3 czerwca 2008 r., *Intertanko i in.*, C-308/06, EU:C:2008:312, pkt 59; a także z dnia 7 maja 2020 r., *Rina*, C-641/18, EU:C:2020:349, pkt 43, 44, 46).

- 99 Ponadto każde państwo posiada, zgodnie z art. 92 konwencji o prawie morza, wyłączną jurysdykcję nad podnoszącymi jego banderę statkami przebywającymi na pełnym morzu. Płynie stąd wniosek, że państwo bandery ma szereg obowiązków, które – jak wynika z art. 94 ust. 1–3 tej konwencji – obejmują obowiązki skutecznego wykonywania jurysdykcji i kontroli nad tymi statkami oraz podejmowania wszelkich środków koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, dotyczących między innymi wyposażenia, zdolności statku do żeglugi, szkolenia załóg i warunków pracy. Ponadto państwo bandery jest zobowiązane na podstawie ust. 4 tego artykułu do zapewnienia między innymi, aby kapitan, oficerowie oraz, w odpowiednim zakresie, członkowie załogi znali stosowne międzynarodowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu i ich przestrzegali.
- 100 Wynika z tego między innymi, że statek podlega na morzu pełnym wyłącznej jurysdykcji i prawu państwa bandery (wyroki: z dnia 24 listopada 1992 r., Poulsen i Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, pkt 22; a także z dnia 25 lutego 2016 r., Stroumpoulis i in., C-292/14, EU:C:2016:116, pkt 59), w szczególności w zakresie bezpieczeństwa na morzu i bezpieczeństwa życia na morzu. Bardziej ogólnie statek znajdujący się na obszarze morskim innym niż morze pełne nadal podlega na tym obszarze jurysdykcji państwa bandery (zob. podobnie wyrok z dnia 13 czerwca 2018 r., Deutscher Naturschutzring, C-683/16, EU:C:2018:433, pkt 53, 54), ale jednocześnie może być przedmiotem kontroli przeprowadzonej przez państwo, które posiada zwierzchnictwo lub jurysdykcję na tym obszarze, w granicach przysługujących mu kompetencji i uprawnień.
- 101 Sprawiedliwa równowaga między poszczególnymi interesami państw nadbrzeżnych i państw bandery wyraża się z drugiej strony w tym, że suwerenność państwa nadbrzeżnego rozciąga się, jak wynika z art. 2 ust. 1 konwencji o prawie morza, poza jego terytorium lądowe, w tym jego porty, i wody wewnętrzne (wyroki: z dnia 24 listopada 1992 r., Poulsen i Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, pkt 28; a także z dnia 25 lutego 2016 r., Stroumpoulis i in., C-292/14, EU:C:2016:116, pkt 59), na przyległy pas morza zwany „morzem terytorialnym”.
- 102 Pojęcie „państwa nadbrzeżnego” w rozumieniu konwencji o prawie morza częściowo pokrywa się z pojęciem „państwa portu” w rozumieniu dyrektywy 2009/16, które – mimo że nie zostało formalnie zdefiniowane w tej dyrektywie – obejmuje, zgodnie z jej art. 3 ust. 1 akapity pierwszy, piąty i szósty, każde państwo członkowskie Unii, które dysponuje portem morskim lub portem rzeczny.
- 103 Suwerenność, z której korzysta państwo nadbrzeżne nad swoim morzem terytorialnym, nie narusza jednak nałożonego na to państwo w art. 24 ust. 1 konwencji o prawie morza obowiązku, aby nie przeszkadzać, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w tej konwencji, w wykonywaniu prawa nieszkodliwego przepływu obcych statków przez jego morze terytorialne, które to prawo na mocy art. 17 i 18 tej konwencji należy rozumieć jako obejmujące prawo do żeglugi przez to morze w celu wejścia na wody wewnętrzne państwa nadbrzeżnego, zawinięcia do jednego z jego portów oraz opuszczenia tego portu, tych wód lub tego morza (zob. podobnie wyrok z dnia 24 listopada 1992 r., Poulsen i Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, pkt 25).
- 104 Niemniej jednak państwo nadbrzeżne może wydawać, na podstawie art. 21 ust. 1 i 4 konwencji o prawie morza, ustawy i inne przepisy dotyczące prawa nieszkodliwego przepływu obcych statków przez jego morze terytorialne, w szczególności odnoszące się do bezpieczeństwa żeglugi, do których statki wykonujące ten przepływ muszą się stosować. Ponadto aby wspomniany przepływ można było uznać za „nieszkodliwy”, musi on odpowiadać cechom wymienionym w art. 19 tej konwencji.

- 105 Po drugie, w części VII, dotyczącej morza pełnego, konwencja o prawie morza ustanawia w art. 98 ust. 1 „obowiązek udzielania pomocy”, który ma swoje źródło w zwyczajowym prawie morza i zgodnie z którym każde państwo zobowiązuje kapitana statku pływającego pod jego banderą do niesienia pomocy osobom znajdującym się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, o ile kapitan może to uczynić bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów i o ile można rozsądnie oczekiwać od niego takiego działania (obowiązek zwany dalej „obowiązkiem udzielania pomocy”). Ponadto konwencja ta precyzuje w art. 18 ust. 2, że okoliczność, iż statek udzielił takim osobom pomocy, może spowodować przepływ tego statku przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego, w tym zatrzymanie się lub zarzucenie w takim obszarze kotwicy, jeżeli jest to konieczne.
- 106 Wynika z tego, że wykonanie tego obowiązku udzielania pomocy wywołuje pewne skutki o charakterze prawnym w sferze uprawnień, odpowiednio, państw bandery i państw nadbrzeżnych w zakresie kontroli przestrzegania zasad bezpieczeństwa na morzu, określonych w pkt 99, 100, 103 i 104 niniejszego wyroku.
- 107 W tym względzie należy – zgodnie z tym, co wskazano w pkt 90 i 91 niniejszego wyroku – uwzględnić, do celów wykładni przepisów dyrektywy 2009/16, art. IV lit. b) konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, zgodnie z którym osoby, które znalazły się na statku z powodu siły wyższej lub na skutek spełnienia przez kapitana ciężącego na nim obowiązku przewożenia rozbitków lub innych osób, nie powinny być brane pod uwagę przy ustaleniu, czy którykolwiek przepis tej konwencji ma zastosowanie do tego statku.
- 108 Wynika z tego, że w przypadku gdy kapitan statku pływającego pod banderą państwa będącego stroną konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu wykonał obowiązek udzielania pomocy, o którym mowa w pkt 105 niniejszego wyroku, ani państwo nadbrzeżne, które jest również stroną tej konwencji, ani też państwo bandery nie mogą skorzystać z przysługujących im uprawnień w zakresie kontroli przestrzegania zasad bezpieczeństwa na morzu, określonych w pkt 99, 100, 103 i 104 niniejszego wyroku, w celu ustalenia, czy obecność na pokładzie tych osób może doprowadzić do tego, że dany statek naruszy którykolwiek przepis tej konwencji.
- 109 To właśnie w świetle tych rozważań należy udzielić odpowiedzi na pytania od drugiego do piątego sądu odsyłającego.

W przedmiocie pytania drugiego

- 110 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 11 lit. b) dyrektywy 2009/16 w związku z częścią II załącznika I do tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że wykorzystywanie statków towarowych do celów systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu można uznać za czynnik uzasadniający poddanie tych statków dodatkowej inspekcji ze względu na to, że statki te w efekcie przewożą liczbę osób nieproporcjonalną do ich możliwości transportowych, które wynikają z ich klasyfikacji oraz z certyfikatów sprzętu.
- 111 Jak podkreślono w pkt 78 i 81 niniejszego wyroku, art. 11 dyrektywy 2009/16 stanowi integralną część ogólnego mechanizmu kontroli, inspekcji i zatrzymania statków, który może być stosowany, z zastrzeżeniem wyjątków, do wszystkich statków podlegających jurysdykcji państwa

członkowskiego portu w celu podniesienia zgodności z normami prawa międzynarodowego i prawa Unii dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na pokładzie.

- 112 W tym celu artykuł ten, w związku z art. 12 dyrektywy 2009/16, nakłada na państwa członkowskie, które posiadają status państwa portu, obowiązek poddawania takich statków zarówno inspekcjom okresowym, które powinny być organizowane z ustaloną częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka, jak i inspekcjom dodatkowym, niezależnie od okresu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej. Wspomniany art. 11 uściśla również w lit. b), że owe państwa członkowskie są zobowiązane do przeprowadzania inspekcji dodatkowych na statkach, w odniesieniu do których występują „czynniki nadrzędne” wymienione w sekcji 2A części II załącznika I do tej dyrektywy oraz że mają one możliwość przeprowadzenia takich inspekcji na statkach, do których mają zastosowanie „nieprzewidziane okoliczności” wymienione w sekcji 2B części II załącznika I do wspomnianej dyrektywy.
- 113 W niniejszej sprawie z uzasadnienia postanowienia odsyłającego, streszczonego w pkt 48, 56 i 57 niniejszego wyroku, wynika, że uznając, iż statki rozpatrywane w postępowaniach głównych były „zaangażowane w pomoc migrantom na morzu, mimo że nie posiadały certyfikatu uprawniającego do wykonywania zamierzonej służby”, właściwe organy ostatecznie stwierdziły istnienie szeregu nieprawidłowości, z których niektóre należało uznać „oddzielnie lub łącznie za ewidentnie zagrażające bezpieczeństwu, zdrowiu lub środowisku”. Z tego postanowienia wynika również, że zdaniem sądu odsyłającego nieprawidłowości te w całości dotyczyły oczywistej rozbieżności pomiędzy liczbą osób, które mogły być przewożone przez te statki na podstawie ich odpowiednich świadectw, a liczbą osób, które rzeczywiście były nimi przewożone podczas akcji ratunkowych leżących u podstaw sporów w postępowaniach głównych.
- 114 Wobec braku w postanowieniach odsyłających jakiegokolwiek wskazówki pozwalającej na powiązanie tej sytuacji z „czynnikiem nadrzędnym” w rozumieniu sekcji 2A części II załącznika I do dyrektywy 2009/16, takim jak zawieszenie statku lub wycofanie go ze swojej klasy ze względów bezpieczeństwa, istnienie sprawozdania, powiadomienia lub oskarżenia o naruszenie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji lub wycieków, wspomniana sytuacja może jedynie odpowiadać „nieprzewidzianym okolicznościom” w rozumieniu sekcji 2B części II tego załącznika. Ponadto z postanowień odsyłających nie wynika, że władze włoskie przyjęły środki rozpatrywane w postępowaniu głównym albo w następstwie zgłoszenia, sprawozdania lub skargi dotyczącej bezpieczeństwa żeglugi, środowiska morskiego, warunków życia i pracy na pokładzie, albo ze względu na fakt, że statki Sea Watch zostały już zatrzymane ponad trzy miesiące wcześniej, czy też na podstawie informacji pochodzących z wiarygodnego źródła, że parametry ryzyka tych statków różnią się od tych zarejestrowanych i że przez to ich poziom ryzyka jest wyższy. W świetle tych okoliczności wydaje się, że taka sytuacja może w niniejszym przypadku zostać zbadana wyłącznie w świetle „nieprzewidzianych okoliczności” związanych z tym, że statki te „były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego” w rozumieniu wspomnianej sekcji 2B tiret dziewiąte, które zostało zresztą uwypuklone przez sąd odsyłający w postanowieniach odsyłających.
- 115 W celu ustalenia, czy tak jest, należy, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, dokonać wykładni tego przepisu przy uwzględnieniu nie tylko jego brzmienia, lecz także kontekstu, w jakim został umieszczony, oraz celów regulacji, której część stanowi (wyroki: z dnia 7 czerwca 2005 r., VEMW i in., C-17/03, EU:C:2005:362, pkt 41; a także z dnia 21 stycznia 2021 r., Niemcy/Esso Raffinage, C-471/18 P, EU:C:2021:48, pkt 81).

- 116 W tym względzie należy zaznaczyć w pierwszej kolejności, że z samego brzmienia sekcji 2B tiret dziewiąte części II załącznika I do dyrektywy 2009/16 wynika, iż zaistnienie nieprzewidzianych okoliczności, o których mowa w tym przepisie, można przyjąć w danym przypadku jedynie wtedy, gdy zostanie stwierdzone, że statek był eksploatowany w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego.
- 117 Tymczasem biorąc pod uwagę kontekst prawny, w jaki wpisuje się ten przepis, wykorzystywanie statków towarowych do celów systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu nie może być uznane za nieprzewidziane okoliczności w rozumieniu wspomnianego tiret, pozwalające państwu portu na przeprowadzenie dodatkowej inspekcji jedynie ze względu na to, że statki te w efekcie przewożą liczbę osób nieproporcjonalną do ich możliwości transportowych, które wynikają z ich klasyfikacji oraz z certyfikacji, i niezależnie od wszelkich innych okoliczności.
- 118 Taka wykładnia byłaby bowiem sprzeczna z postanowieniami konwencji o prawie morza, ponieważ mogłaby stanowić przeszkodę w skutecznym wykonaniu obowiązku udzielania pomocy na morzu ustanowionego w art. 98 tej konwencji. Ponadto nie byłaby ona zgodna z art. IV lit. b) konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu.
- 119 Natomiast brzmienie art. 11 lit. b) dyrektywy 2009/16 w związku z sekcją 2B tiret dziewiąte części II załącznika I do tej dyrektywy nie stoi na przeszkodzie, biorąc pod uwagę ogólne brzmienie tego przepisu, możliwości uznania, w zależności od okoliczności danego przypadku, że statki, które systematycznie prowadzą działalność poszukiwawczo-ratowniczą i które znajdują się w porcie lub na wodach podlegających jurysdykcji danego państwa członkowskiego, po wpłynięciu na te wody i po zakończeniu wszystkich czynności związanych z przeniesieniem na pokład lub zejściem na ląd osób, którym kapitanowie tych statków postanowili udzielić pomocy, gdy znajdowały się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, „były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego”, jak to wskazał również rzecznik generalny w pkt 43 i 46 opinii. W tym względzie należy zauważyć, że precyzując, iż o przeprowadzeniu dodatkowej inspekcji „decyduje właściwy organ na podstawie swojej fachowej oceny”, art. 11 i 13 oraz część II załącznika I do tej dyrektywy przyznają właściwemu organowi zainteresowanego państwa członkowskiego szeroki zakres uznania w celu ustalenia, czy okoliczności te mogą stanowić „nieprzewidziane okoliczności” uzasadniające taką inspekcję.
- 120 Decyzja podjęta przez ten organ musi być jednak umotywowana i merytorycznie uzasadniona zarówno pod względem prawnym, jak i faktycznym. Aby tę decyzję można było uznać za w ten sposób uzasadnioną, musi być ona oparta na poważnych poszlakach świadczących o istnieniu zagrożenia dla zdrowia, bezpieczeństwa, warunków pracy na pokładzie lub środowiska, w świetle odpowiednich wymogów prawa międzynarodowego i prawa Unii, biorąc pod uwagę warunki, w jakich odbywała się rozpatrywana eksploatacja statku. W niniejszej sprawie to do sądu odsyłającego należy kontrola spełnienia tych wymogów. Elementy, które mogą być brane pod uwagę do celów tej kontroli, obejmują, po pierwsze, działalność, do której dany statek jest w praktyce wykorzystywany, po drugie, ewentualną różnicę pomiędzy tą działalnością a działalnością, do której prowadzenia statek ten został certyfikowany i wyposażony, po trzecie, częstotliwość, z jaką jest prowadzona wspomniana działalność, i po czwarte, wyposażenie tego statku w odniesieniu do przewidzianej, ale także faktycznej liczby osób na pokładzie.

- 121 Jeśli chodzi o ten ostatni element, należy zauważyć, że wyraźnie niewystarczający charakter sprzętu bezpieczeństwa i sprzętu ratowniczego znajdującego się na danym statku w stosunku do liczby osób, której statek ten będzie musiał pomóc w ramach systematycznej działalności poszukiwawczo-ratowniczej, może sam w sobie odegrać decydujące znaczenie dla oceny kwestii, czy statek ten był eksploatowany w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego. Natomiast waga, jaką należy nadać, zarówno indywidualnie, jak i całościowo, takim ustaleniom jak niedostateczne działanie instalacji do oczyszczania ścieków, obecność dodatkowych toalet i pryszniców odprowadzających wodę bezpośrednio do morza lub niewykazywanie operacji ratunkowych w ewidencji godzin pracy członków załogi, może być większa lub mniejsza w każdym indywidualnym przypadku. Może się ona bowiem zmieniać między innymi w zależności od częstotliwości faktycznej działalności danego statku oraz różnicy między rzeczywistą liczbą osób przewożonych w ramach działalności poszukiwawczo-ratowniczej na morzu a liczbą osób, które statek może przyjąć zgodnie z certyfikatami wydanymi przez państwo bandery.
- 122 W drugiej kolejności kontekst prawny, w którym umieszczono art. 11 lit. b) i sekcję 2B części II załącznika I do dyrektywy 2009/16, wskazuje, że kontrola takiej działalności i inspekcja danego statku przez państwo portu mogą w takiej sytuacji przyczynić się do skutecznego przestrzegania odpowiednich wymagań norm prawa międzynarodowego.
- 123 Z jednej strony bowiem z przepisu 11 lit. a), znajdującego się w części B rozdziału I załącznika do protokołu załączonego do konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, wynika, że po dokonaniu przeglądu, sklasyfikowaniu i certyfikowaniu pod kontrolą państwa bandery statek powinien być utrzymywany pod każdym względem w taki sposób, aby zapewnić, że pozostaje „zdalny do wyjścia w morze bez zagrożenia dla siebie i znajdujących się na nim osób”. Ponadto z przepisu 19 lit. a) i b) tego rozdziału wynika, że ta zdalność jest jednym z elementów, które państwo portu ma prawo kontrolować, gdy statek znajduje się w jednym z jego portów, w przypadku gdy istnieją oczywiste powody, by sądzić, że nie jest ona zapewniona. Wreszcie, w bardziej ogólnym ujęciu, art. I lit. b) wspomnianej konwencji nakłada na jej strony obowiązek podjęcia wszelkich środków, jakie okażą się konieczne „aby mieć pewność, że pod względem bezpieczeństwa życia statek nadaje się do służby, do jakiej jest przeznaczony”.
- 124 Z drugiej strony, jak przypomniano w pkt 107 niniejszego wyroku, z art. IV lit. b) konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu wynika, że obecność jako taka na pokładzie statku osób z powodu działania siły wyższej lub na skutek wykonania przez kapitana tego statku obowiązku udzielenia pomocy na morzu, jaki na nim spoczywa, nie powinny być brane pod uwagę do celów sprawdzenia przestrzegania przez wspomniany statek wymogów tej konwencji. Nie zmienia to jednak faktu, że zgodnie z art. 98 ust. 1 konwencji o prawie morza obowiązek ten powinien, jak wskazano w pkt 105 tego wyroku, być wykonany „o ile [...] [możliwe] [...] bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów”.
- 125 W trzeciej i ostatniej kolejności – wykładnia przedstawiona w pkt 119–124 niniejszego wyroku jest spójna z celem realizowanym przez dyrektywę 2009/16, określonym w pkt 78, 88 i 89 tego wyroku, ponieważ to właśnie ten cel skłonił prawodawcę Unii do powierzenia państwom członkowskim działającym w charakterze państw portu odpowiedzialności za zapewnienie „drugiego sposobu ochrony” wobec „statków nieodpowiadających normom”, w uzupełnieniu do odpowiedzialności „głównej”, która w tej dziedzinie spoczywa na państwach bandery, jak wynika z motywu 6 tej dyrektywy.

126 W świetle wszystkich powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 11 lit. b) dyrektywy 2009/16 w związku z częścią II załącznika I do tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że państwo portu może poddać dodatkowej inspekcji statki, które systematycznie prowadzą działalność poszukiwawczo-ratowniczą i które znajdują się w portach lub na wodach podlegających jurysdykcji tego państwa, po wpłynięciu na te wody i po zakończeniu wszystkich czynności związanych z przeniesieniem na pokład lub zejściem na ląd osób, którym kapitanowie tych statków postanowili udzielić pomocy, jeżeli państwo to stwierdzi, na podstawie dokładnych okoliczności prawnych i faktycznych, istnienie poważnych poszlak wskazujących na zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, warunków pracy na pokładzie lub środowiska naturalnego, biorąc pod uwagę warunki eksploatacji tych statków.

W przedmiocie pytań trzeciego i czwartego

127 Poprzez pytania trzecie i czwarte sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 13 dyrektywy 2009/16 należy interpretować w ten sposób, że w ramach bardziej szczegółowych inspekcji organizowanych na podstawie tego artykułu państwo portu jest uprawnione, po pierwsze, do uwzględnienia okoliczności, że statki, które zostały sklasyfikowane i certyfikowane przez państwo bandery jako statki towarowe, są w praktyce wykorzystywane do celów systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, i po drugie, do wymagania, aby statki te posiadały świadectwa inne niż wydane przez państwo bandery lub aby spełniały wymogi mające zastosowanie do innej klasyfikacji.

128 W tym względzie art. 13 dyrektywy 2009/16 zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia, aby statki, które zostały wybrane do inspekcji zgodnie z art. 12 tej dyrektywy, zostały poddane inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej. Wspomniany art. 13 uściśla w pkt 1, że wstępna inspekcja statku powinna mieć na celu przynajmniej kontrolę świadectw, które zgodnie z prawem Unii i konwencjami międzynarodowymi odnoszącymi się do bezpieczeństwa i ochrony powinny znajdować się na pokładzie, a także weryfikację ogólnego stanu danego statku. Artykuł ten przewiduje również w pkt 3, że bardziej szczegółowa inspekcja, obejmująca dokładniejsze sprawdzenie zgodności z pokładowymi wymaganiami eksploatacyjnymi, przeprowadzana jest w każdym przypadku, gdy po inspekcji wstępnej „występują wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji”. Artykuł ten odsyła wreszcie do załącznika V do wspomnianej dyrektywy, aby zapoznać się z przykładami takich wyraźnych powodów.

129 W owym załączniku V wymieniono między innymi, na liście przykładów wyraźnych powodów uzasadniających przeprowadzenie bardziej szczegółowej inspekcji, „statki wymienione w [sekcjach 2A i 2B części II załącznika I]” do dyrektywy 2009/16, to znaczy statki, w odniesieniu do których wystąpił jeden z czynników nadrzędnych lub jedna z nieprzewidzianych okoliczności, o których mowa, odpowiednio, we wspomnianych sekcjach 2A i 2B.

130 W świetle tych przepisów należy w pierwszej kolejności zauważyć, że uprawnienie do zorganizowania bardziej szczegółowej inspekcji przewidziane w art. 13 pkt 3 dyrektywy 2009/16 konkretyzuje obowiązek lub uprawnienie państw członkowskich będących państwami portu do przeprowadzenia na podstawie art. 11 i 12 tej dyrektywy dodatkowej inspekcji statków podlegających ich jurysdykcji w sytuacjach, o których mowa w pkt 112 niniejszego wyroku. Jak każda dodatkowa inspekcja, taka bardziej szczegółowa inspekcja może zatem zostać

przeprowadzona na prywatnych statkach pomocy humanitarnej prowadzących systematyczną działalność poszukiwawczo-ratowniczą jedynie po zakończeniu czynności, o podjęciu których zdecydował kapitan danego statku, jak wskazano w pkt 119 tego wyroku.

- 131 W drugiej kolejności, z wyraźnego brzmienia art. 13 dyrektywy 2009/16 wynika, że wykonanie tych uprawnień w zakresie bardziej szczegółowej inspekcji zakłada, po pierwsze, że państwo portu przeprowadziło wstępną inspekcję na podstawie pkt 1 tego artykułu, a po drugie, że w wyniku tej inspekcji uznało, iż występują „wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji”. Jak wynika z pkt 114 niniejszego wyroku, przykładem takich powodów jest okoliczność, że statek był eksploatowany w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego.
- 132 Wynika z tego, że celem bardziej szczegółowej inspekcji statku jest siłą rzeczy umożliwienie państwu portu przeprowadzenia kontroli tego statku, która jest jednocześnie i szersza i dokładniejsza niż kontrola, która została przeprowadzona w ramach inspekcji wstępnej. Kontrola ta może zatem, jak wynika z art. 13 pkt 3 dyrektywy 2009/16 w związku z art. 2 pkt 12 tej dyrektywy, który definiuje „bardziej szczegółową inspekcję”, obejmować „konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie”.
- 133 Wynika z tego, że w przypadku gdy organizowana jest bardziej szczegółowa inspekcja, ponieważ istnieją wyraźne powody, by sądzić, że statek „był eksploatowany w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego”, państwo portu może wziąć pod uwagę wszystkie te elementy w celu dokonania oceny istnienia takiego zagrożenia w świetle wymogów obowiązujących konwencji międzynarodowych.
- 134 Jak wskazano w pkt 120 i 121 niniejszego wyroku, wśród tych elementów znajduje się działalność, do której dany statek jest w praktyce wykorzystywany, ewentualna różnica pomiędzy tą działalnością a działalnością, do której prowadzenia statek ten został certyfikowany i wyposażony, częstotliwość, z jaką wspomniana działalność jest prowadzona, oraz wynikające z tego konsekwencje w odniesieniu do warunków eksploatacji tego statku, z uwzględnieniem w szczególności wyposażenia, jakie posiada ten statek.
- 135 W rezultacie można uwzględnić między innymi okoliczność, że rozpatrywane statki są w praktyce wykorzystywane do celów systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, mimo że zostały sklasyfikowane i certyfikowane przez państwo bandery jako statki towarowe. Niemniej jednak to do państwa portu należy przedstawienie dokładnych okoliczności prawnych i faktycznych wskazujących na powody, dla których okoliczność ta, sama lub wraz z innymi okolicznościami, stwarza zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, warunków pracy na pokładzie lub dla środowiska naturalnego.
- 136 W trzeciej i ostatniej kolejności elementy natury kontekstualnej i celowościowej przedstawione w pkt 123–125 niniejszego wyroku wskazują, że taka wykładnia jest zgodna z normami prawa międzynarodowego, w ramach których mieści się dyrektywa 2009/16 i których skuteczność ma ona wzmacniać.

- 137 Uzależnienie kontroli, która może być przeprowadzona przez państwo portu, od istnienia wyraźnych powodów do przypuszczeń, że statek lub jego wyposażenie nie odpowiadają przepisom, zgodnie z którymi statek powinien być utrzymywany pod każdym względem w taki sposób, aby zapewnić, że pozostaje zdalny do wyjścia w morze bez zagrożenia dla siebie i znajdujących się na nim osób, jest bowiem zgodne z normami prawa międzynarodowego regulującymi podział kompetencji między tym państwem a państwem bandery.
- 138 Natomiast kontrola, która naruszałaby ten podział kompetencji, sprowadzająca się do tego, że państwo portu wymagałoby, aby statki poddawane bardziej szczegółowej inspekcji posiadały świadectwa inne niż te, które zostały im wydane przez państwo bandery lub by przestrzegały wszystkich wymogów mających zastosowanie do statków objętych inną klasyfikacją, nie tylko byłaby sprzeczna z odpowiednimi normami prawa międzynarodowego, jak wynika z pkt 98–100 niniejszego wyroku, ale i z dyrektywą 2009/16. Taka kontrola ostatecznie równałaby się bowiem z podważeniem sposobu, w jaki państwo bandery wykonało swoje kompetencje w zakresie przyznania statkom swojej przynależności państwowej, a także ich klasyfikacji i certyfikacji.
- 139 Biorąc pod uwagę całość powyższych rozważań, na pytania trzecie i czwarte należy odpowiedzieć, że art. 13 dyrektywy 2009/16 należy interpretować w ten sposób, że w ramach bardziej szczegółowych inspekcji organizowanych na podstawie tego artykułu państwo portu jest uprawnione, w kontekście kontroli zmierzającej do oceny, na podstawie dokładnych okoliczności prawnych i faktycznych, istnienia zagrożenia dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego, w świetle warunków eksploatacji danych statków, do uwzględnienia okoliczności, że statki, które zostały sklasyfikowane i certyfikowane przez państwo bandery jako statki towarowe, są w praktyce wykorzystywane do celów systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu. Państwo portu nie jest natomiast uprawnione do wymagania, aby statki te posiadały świadectwa inne niż wydane przez państwo bandery lub aby spełniały wszystkie wymogi mające zastosowanie do innej klasyfikacji.

W przedmiocie pytania piątego

- 140 Poprzez pytanie piąte sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 19 dyrektywy 2009/16 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy zostanie stwierdzone, iż statki, które są w praktyce wykorzystywane do celów systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, mimo że zostały sklasyfikowane i certyfikowane przez państwo członkowskie, które posiada status państwa bandery, jako statki towarowe, były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego, państwo członkowskie posiadające status państwa portu może uzależnić niezatrzymywanie tych statków lub cofnięcie takiego nakazu zatrzymania od posiadania przez nie świadectw odpowiednich do prowadzenia tej działalności i spełnienia odpowiadających jej wymagań lub, jeżeli to nie wystarczy, od zastosowania się przez nie do określonych działań naprawczych w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie.
- 141 W tym względzie należy w pierwszej kolejności zauważyć, że art. 19 dyrektywy 2009/16 przewiduje w ust. 1, iż właściwy organ państwa portu winien zapewnić, by wszelkie braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji były naprawione, tak aby całość odpowiadała normom określonym w międzynarodowych konwencjach.

- 142 Artykuł ten stanowi również w ust. 2, że w przypadku gdy takie braki stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, organ ten zapewnia, aby statek został zatrzymany lub też zawieszona została praca, podczas której braki zostały wykryte, po czym dodaje, że nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy zostanie zniesiony dopiero wtedy, gdy zagrożenie zostanie usunięte lub też gdy organ ten stwierdzi, że statek może, przy spełnieniu wszystkich niezbędnych warunków, wypłynąć na morze lub że działalność można kontynuować bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi lub zagrożenia innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.
- 143 Artykuł ten stanowi wreszcie w ust. 3, że podejmując decyzję o zatrzymaniu statku, właściwe organy państwa portu stosują kryteria określone w załączniku X. W załączniku tym uściślono w pkt 2, że podjęcie takiej decyzji wymaga w szczególności sprawdzenia, czy istnieje możliwość „szybkiego i bezpiecznego opuszczenia statku oraz przeprowadzenia akcji ratowniczej, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu”, „niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska podczas najbliższego rejsu” i „zapewnienia bezpiecznych i zdrowych warunków na pokładzie podczas najbliższego rejsu”. Ponadto wspomniany załącznik zawiera niewyczerpujący wykaz przykładów braków, które mogą same w sobie uzasadniać zatrzymanie danego statku, między innymi „brak, niewystarczającą liczbę lub bardzo zły stan osobistych urządzeń ratunkowych, łodzi ratunkowych i urządzeń do wodowania”, jak również poważne lub powtarzające się nieposzanowanie warunków życia i pracy marynarzy na pokładzie.
- 144 Z brzmienia i systematyki tych różnych przepisów jasno wynika, że o ile państwo portu jest zobowiązane zapewnić, aby wszelkie braki, które zostały potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji przeprowadzonej na mocy art. 11–13 dyrektywy 2009/16, w szczególności dotyczące sprzętu bezpieczeństwa na pokładzie, zostały naprawione, tak aby całość odpowiadała normom określonym w międzynarodowych konwencjach, których skuteczność ma wzmocnić ta dyrektywa, o tyle może ono dokonać zatrzymania statku jedynie w przypadku, gdy takie braki stanowią wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska.
- 145 Wynika z tego również, że takie zatrzymanie może zostać cofnięte dopiero wtedy, gdy zagrożenie zostanie usunięte lub gdy właściwy organ państwa portu stwierdzi, że dany statek może, przy spełnieniu wszystkich niezbędnych warunków, wypłynąć na morze lub że można kontynuować działalność bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi lub zagrożenia innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.
- 146 Wykładnia ta wynika również z pojęcia „zatrzymania” zdefiniowanego w art. 2 pkt 15 dyrektywy 2009/16, który precyzuje, że termin ten oznacza oficjalny zakaz wypływania statku na morze ze względu na wykryte braki, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej, oraz z motywu 23 tej dyrektywy, zgodnie z którym „[s]tatki, które powinny podjąć działania naprawcze w przypadkach, gdy odnotowany brak zgodności stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, powinny być zatrzymane do czasu usunięcia uchybień”.
- 147 Wynika z tego, że nie można nakazać takiego zatrzymania tylko z tego powodu, że inspekcja przeprowadzona na podstawie art. 11–13 dyrektywy 2009/16 umożliwiła państwu portu precyzyjne ustalenie, że statek był eksploatowany w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego. Państwo to powinno bowiem również wykazać w danym przypadku, po pierwsze, że takie zagrożenie lub potencjalne zagrożenie ma charakter oczywisty, a po drugie, że braki, które leżą u podstaw takiego ryzyka, czynią statek, pojedynczo lub razem, niezdatnym do żeglugi morskiej.

- 148 Ten ostatni wymóg należy z kolei interpretować w świetle zasady przypomnianej w pkt 123, 124 i 137 niniejszego wyroku, zgodnie z którą statki powinny być zdadne do służby, do której są przeznaczone, z punktu widzenia bezpieczeństwa na morzu, oraz do wyjścia w morze bez zagrożenia dla siebie lub znajdujących się na nich osób. Nie należy go zatem rozumieć w ten sposób, że odnosi się on do całkowitej niemożności żeglowania przez statek, lecz szerzej – do niemożności żeglowania przez statek z uwzględnieniem w szczególności jego deklarowanej działalności, jak również faktycznej działalności, w warunkach zapewniających bezpieczeństwo na morzu ludzi, mienia i środowiska naturalnego. Sytuacja ta odpowiada zresztą sytuacji, w której prawidło 19 lit. c) części B rozdziału I załącznika do protokołu załączonego do konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu upoważnia państwo, w którego porcie znajduje się statek, do podjęcia środków niezbędnych dla zapewnienia, że statek nie rozpocznie żeglugi. Dyrektywa 2009/16 powtarza zatem zasadniczo w tym zakresie wspomniane prawidło.
- 149 W niniejszej sprawie to do sądu odsyłającego należy zbadanie, czy wymogi, o których mowa w dwóch poprzednich punktach, zostały spełnione przez właściwe organy państwa portu, gdy nakazały one zatrzymanie statków rozpatrywanych w postępowaniach głównych.
- 150 Co się tyczy, w drugiej kolejności, działań naprawczych, które organy te mają prawo nakazać w przypadku, gdy stwierdziły istnienie braków stanowiących niebezpieczeństwo lub wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej, należy przede wszystkim przypomnieć, że normy prawa międzynarodowego, w których ramy wpisuje się dyrektywa 2009/16 i których skuteczność ma ona zapewnić, stoją na przeszkodzie temu, by dyrektywę tę interpretować w ten sposób, że państwo członkowskie, które zgodnie z art. 3 ust. 1 tej dyrektywy ma status państwa portu, mogło wymagać, aby statki podlegające jego jurysdykcji posiadały świadectwa inne niż wydane im przez państwo bandery lub aby spełniały wszystkie wymogi mające zastosowanie do statków o klasyfikacji innej niż ich własna, jak wyjaśniono w pkt 138 niniejszego wyroku.
- 151 Wynika z tego, że państwo portu nie może uzależnić niezatrzymywania tych statków lub cofnięcia takiego nakazu zatrzymania od tego rodzaju wymogów.
- 152 Po dokonaniu powyższego uściślenia należy następnie zauważyć, że art. 19 ust. 2 dyrektywy 2009/16 w związku z motywem 23 tej dyrektywy pozwala państwu portu na podjęcie działań naprawczych, które państwo to uzna za niezbędne, a których wdrożenie warunkuje możliwość wypłynięcia przez zatrzymany statek na morze lub kontynuowania swojej działalności. Z przepisu tego wynika również, że owe działania naprawcze powinny mieć na celu zagwarantowanie, by statek ten mógł wypłynąć na morze lub kontynuować swoją działalność bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, zagrożenia dla innych statków i nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.
- 153 Działania naprawcze, które mogą zostać w ten sposób podjęte w danym przypadku, są z konieczności uzależnione od okoliczności faktycznych i przyczyn prawnych, które uzasadniały przeprowadzenie dodatkowych i bardziej szczegółowych inspekcji, a także zatrzymanie danego statku. Jednakże działania te muszą być w każdym wypadku nie tylko odpowiednie i konieczne do naprawienia braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego i czynią statek niezdatnym do żeglugi i które uzasadniały owo zatrzymanie statku, lecz również proporcjonalne do tego celu, czego ustalenie należy do właściwego organu podlegającego kontroli właściwego sądu krajowego, z uwzględnieniem w szczególności rozważań przedstawionych w pkt 121 niniejszego wyroku.

- 154 Wreszcie zarówno z art. 19 ust. 6 dyrektywy 2009/16, jak i z art. 21 ust. 1, 3 i 5 tej dyrektywy oraz z norm prawa międzynarodowego, w świetle których należy interpretować te przepisy, wynika, że przed określeniem działań naprawczych, które zamierza ono zastosować, państwo portu powinno poinformować na piśmie państwo bandery o okolicznościach i powodach, które doprowadziły do przeprowadzenia inspekcji i zatrzymania statku pływającego pod jego banderą, przekazując temu państwu protokół lub protokoły sporządzone w wyniku tej inspekcji. Wymóg ten ma zastosowanie niezależnie od tego, jakie państwo jest państwem bandery, a zatem niezależnie od tego, czy jest nim inne państwo członkowskie, czy też państwo trzecie.
- 155 Z art. 94 ust. 6 konwencji o prawie morza wynika bowiem jasno, że każde państwo, które ma oczywiste podstawy, by sądzić, że nie jest wykonywana właściwa jurysdykcja i kontrola w stosunku do statku, może zawiadomić o tych faktach państwo bandery, na którym spoczywa, po otrzymaniu takiego zawiadomienia i w ramach posiadanych przez siebie kompetencji i uprawnień, zbadać sprawę i, jeżeli to będzie wskazane, podjęcie wszelkich działania koniecznych dla poprawy sytuacji. Z przepisu tego wynika, że państwo bandery podejmuje w odniesieniu do statków pływających pod jego banderą wszelkie środki konieczne do zapewnienia ochrony interesów państwa nadbrzeżnego, które dokonało zgłoszenia (zob. podobnie wyroki: z dnia 3 czerwca 2008 r., *Intertanko i in.*, C-308/06, EU:C:2008:312, pkt 62; a także z dnia 26 listopada 2014 r., *Parlament i Komisja/Rada*, C-103/12 i C-165/12, EU:C:2014:2400, pkt 63).
- 156 Ponadto w stosunkach między państwami członkowskimi należy uwzględnić zasadę lojalnej współpracy ustanowioną w art. 4 ust. 3 TUE, która ogólnie zobowiązuje państwa członkowskie, a zatem w szczególności w kontekście sytuacji uregulowanych w dyrektywie 2009/16, do wzajemnego szanowania się i udzielania sobie wzajemnego wsparcia w wykonywaniu zadań wynikających z traktatów, podejmowania wszelkich środków właściwych do zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających między innymi z aktów instytucji Unii oraz powstrzymywania się od podejmowania wszelkich środków, które mogłyby zagrażać urzeczywistnieniu celów Unii.
- 157 W świetle tej zasady państwa członkowskie są zobowiązane do wzajemnego konsultowania się i lojalnej współpracy w ramach wykonywania swoich uprawnień kontrolnych, tak aby obowiązki wynikające z dyrektywy 2009/16 były wypełniane przez właściwe państwo w sposób zachowujący ich skuteczność (*effet utile*). Należy zatem stwierdzić, że w przypadku gdy poddany inspekcji i zatrzymany statek pływa pod banderą innego państwa członkowskiego niż państwo portu, to ostatnie państwo, które jako jedyne jest właściwe, na podstawie mechanizmu wprowadzonego dyrektywą 2009/16, do podjęcia działań naprawczych na warunkach określonych w pkt 150–153 niniejszego wyroku, powinno, czyniąc to, respektować klasyfikację i certyfikaty przyznane przez państwo bandery. Państwo bandery powinno ze swej strony uwzględnić powody, które skłoniły państwo portu do przeprowadzenia inspekcji, a następnie zatrzymania tego statku, oraz pomóc mu w poszukiwaniu najbardziej odpowiednich działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonych braków, jak również niebezpieczeństw lub wyraźnych zagrożeń, jakie z nich wynikają. Oba te państwa członkowskie powinny również dążyć do wypracowania uzgodnionego stanowiska w kwestii działań, jakie każde z nich podejmie w ramach przysługujących im uprawnień, jak również w kwestii wdrożenia tych działań.
- 158 Te różne wymogi mają tym większe znaczenie, że w obecnym stanie prawa Unii brak jest przepisów, które regulowałyby w sposób szczególny systematyczne prowadzenie działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu rozpatrywanej w postępowaniach głównych.

159 W świetle wszystkich powyższych rozważań na pytanie piąte należy odpowiedzieć, że art. 19 dyrektywy 2009/16 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy zostanie stwierdzone, iż statki, które są w praktyce wykorzystywane do celów systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, mimo że zostały sklasyfikowane i certyfikowane przez państwo członkowskie, które posiada status państwa bandery, jako statki towarowe, były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego, państwo członkowskie posiadające status państwa portu nie może uzależnić niezatrzymywania tych statków lub cofnięcia takiego nakazu zatrzymania od posiadania przez te statki świadectw odpowiednich do prowadzenia tej działalności i spełnienia wszystkich odpowiadających im wymagań. Państwo to może natomiast nakazać określone działania naprawcze w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie, o ile te działania naprawcze są uzasadnione istnieniem braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska i które uniemożliwiają żeglugę morską w warunkach zapewniających bezpieczeństwo na morzu. Takie działania naprawcze muszą być ponadto odpowiednie, niezbędne i proporcjonalne do tego celu. Ponadto ich przyjęcie i wykonanie przez państwo portu powinno być przedmiotem lojalnej współpracy z państwem bandery, przy poszanowaniu odpowiednich uprawnień tych dwóch państw.

W przedmiocie kosztów

160 Dla stron w postępowaniach głównych niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniach głównych, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (wielka izba) orzeka, co następuje:

1) Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, zmienioną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r.

należy interpretować w ten sposób, że:

- ma ona zastosowanie do statków, które będąc sklasyfikowane i certyfikowane przez państwo bandery jako statki towarowe, są w praktyce wykorzystywane w sposób systematyczny przez organizację humanitarną do celów niekomercyjnej działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu; i
- stoi ona na przeszkodzie temu, by uregulowanie krajowe zapewniające jej transpozycję do prawa krajowego ograniczało jej stosowanie wyłącznie do statków wykorzystywanych do celów działalności komercyjnej.

2) Artykuł 11 lit. b) dyrektywy 2009/16, zmienionej dyrektywą 2017/2110, w związku z częścią II załącznika I do tej dyrektywy, ze zmianami, należy interpretować w ten sposób, że państwo portu może poddać dodatkowej inspekcji statki, które systematycznie prowadzą działalność poszukiwawczo-ratowniczą i które znajdują się w portach lub na wodach podlegających jurysdykcji tego państwa, po wpłynięciu na te

wody i po zakończeniu wszystkich czynności związanych z przeniesieniem na pokład lub zejściem na ląd osób, którym kapitanowie tych statków postanowili udzielić pomocy, jeżeli państwo to stwierdzi, na podstawie dokładnych okoliczności prawnych i faktycznych, istnienie poważnych poszlak wskazujących na zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, warunków pracy na pokładzie lub środowiska naturalnego, biorąc pod uwagę warunki eksploatacji tych statków.

- 3) Artykuł 13 dyrektywy 2009/16, zmienionej dyrektywą 2017/2110, należy interpretować w ten sposób, że w ramach bardziej szczegółowych inspekcji organizowanych na podstawie tego artykułu państwo portu jest uprawnione, w kontekście kontroli zmierzającej do oceny, na podstawie dokładnych okoliczności prawnych i faktycznych, istnienia zagrożenia dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego, w świetle warunków eksploatacji danych statków, do uwzględnienia okoliczności, że statki, które zostały sklasyfikowane i certyfikowane przez państwo bandery jako statki towarowe, są w praktyce wykorzystywane do celów systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu. Państwo portu nie jest natomiast uprawnione do wymagania, aby statki te posiadały świadectwa inne niż wydane przez państwo bandery lub aby spełniały wszystkie wymogi mające zastosowanie do innej klasyfikacji.
- 4) Artykuł 19 dyrektywy 2009/16, zmienionej dyrektywą 2017/2110, należy interpretować w ten sposób, że w przypadku gdy zostanie stwierdzone, iż statki, które są w praktyce wykorzystywane do celów systematycznego prowadzenia działalności poszukiwawczo-ratowniczej dotyczącej osób znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub w niebezpieczeństwie na morzu, mimo że zostały sklasyfikowane i certyfikowane przez państwo członkowskie, które posiada status państwa bandery, jako statki towarowe, były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego, państwo członkowskie posiadające status państwa portu nie może uzależnić niezatrzymywania tych statków lub cofnięcia takiego nakazu zatrzymania od posiadania przez te statki świadectw odpowiednich do prowadzenia tej działalności i spełnienia wszystkich odpowiadających im wymagań. Państwo to może natomiast nakazać określone działania naprawcze w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie, o ile te działania naprawcze są uzasadnione istnieniem braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska i które uniemożliwiają żeglugę morską w warunkach zapewniających bezpieczeństwo na morzu. Takie działania naprawcze muszą być ponadto odpowiednie, niezbędne i proporcjonalne do tego celu. Ponadto ich przyjęcie i wykonanie przez państwo portu powinno być przedmiotem lojalnej współpracy z państwem bandery, przy poszanowaniu odpowiednich kompetencji tych dwóch państw.

Podpisy