



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

1 august 2022 *

„Trimitere preliminară – Activitate de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, desfășurată de o organizație neguvernamentală (ONG) cu scop umanitar – Regimul aplicabil navelor – Directiva 2009/16/CE – Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării – Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare – Competențele și prerogativele statului de pavilion și, respectiv, ale statului portului – Inspecția și reținerea navelor”

În cauzele conexate C-14/21 și C-15/21,

având ca obiect două cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia, Italia), prin deciziile din 23 decembrie 2020, primite de Curte la 8 ianuarie 2021, în procedurile

Sea Watch eV

împotriva

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

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

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

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, domnul L. Bay Larsen, vicepreședinte, domnul A. Arabadjiev, doamna A. Prechal, domnii E. Regan, I. Jarukaitis și N. Jääskinen, doamna I. Ziemele și domnul J. Passer (raportor), președinți de cameră, domnii F. Biltgen, P. G. Xuereb și N. Piçarra, doamna L. S. Rossi și domnii N. Wahl și D. Gratsias, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul C. Di Bella, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 30 noiembrie 2021,

* Limba de procedură: italiana.

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Sea Watch eV, de C. L. Cecchini, G. Crescini, L. Gennari, E. Mordiglia și A. Mozzati, avvocati;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de L. D’Ascia și A. Jacoangeli, avvocati dello Stato;
- pentru guvernul spaniol, de L. Aguilera Ruiz, în calitate de agent;
- pentru guvernul norvegian, de V. Hauan, L.-M. Moen Jünge și K. Moe Winther, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de A. Bouquet, C. Cattabriga și S. L. Kalèda, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 22 februarie 2022,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererile de decizie preliminară privesc interpretarea Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO 2009, L 131, p. 57, rectificare în JO 2013, L 32, p. 23, și în JO 2014, L 360, p. 111), astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 (JO 2017, L 315, p. 61) (denumită în continuare „Directiva 2009/16”), precum și a Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1185, nr. 18961, p. 3, denumită în continuare „Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare”).
- 2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul a două litigii între Sea Watch eV, pe de o parte, și, în primul rând, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerul Infrastructurilor și Transporturilor, Italia), precum și Capitaneria di Porto di Palermo (Căpitănia Portului Palermo, Italia) și, în al doilea rând, același minister, precum și Capitaneria di Porto Empedocle (Căpitănia Portului Empedocle, Italia), pe de altă parte, în legătură cu două ordine de reținere emise de fiecare dintre aceste căpităanii, având ca obiect navele denumite „Sea Watch 4” și, respectiv, „Sea Watch 3”.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

Convenția privind dreptul mării

- 3 Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării, încheiată la Montego Bay la 10 decembrie 1982 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1833, 1834 și 1835, p. 3, denumită în continuare „Convenția privind dreptul mării”), a intrat în vigoare la 16 noiembrie 1994. Încheierea sa a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 98/392/CE a Consiliului din 23 martie 1998 (JO 1998, L 179, p. 1, Ediție specială, 04/vol. 4, p. 103).
- 4 Partea II din Convenția privind dreptul mării, intitulată „Marea teritorială și zona limitrofă”, cuprinde articolele 2-33 din aceasta.
- 5 Articolul 2 din această convenție, intitulat „Regimul juridic al mării teritoriale, al spațiului aerian de deasupra mării teritoriale și al fundului și subsolului acesteia”, prevede la alineatul (1):

„Suveranitatea unui stat de coastă se extinde, dincolo de teritoriul său și de apele sale interioare, iar în cazul unui stat arhipelag, dincolo de apele sale arhipelagice, asupra unei zone de mare adiacente desemnate sub numele de mare teritorială.”
- 6 Articolul 17 din convenția menționată, intitulat „Dreptul de trecere inofensivă”, prevede:

„Sub rezerva prezentei convenții, navele tuturor statelor, de coastă sau fără ieșire la mare, beneficiază de dreptul de trecere inofensivă prin marea teritorială.”
- 7 Articolul 18 din aceeași convenție, intitulat „Semnificația termenului «trecere»”, prevede:

„(1) Prin trecere se înțelege navigarea în marea teritorială în scopul:

 - (a) de a traversa marea respectivă fără a intra în apele interioare sau a face escală într-o radă sau într-o instalație portuară situată în afara apelor interioare sau
 - (b) de a intra în apele interioare sau de a le părăsi sau de a face escală într-o astfel de radă sau instalație portuară sau de a o părăsi.

(2) Trecerea trebuie să fie continuă și rapidă. Cu toate acestea, trecerea include oprirea și ancorarea, dar numai în măsura în care acestea constituie incidente obișnuite ale navigației sau se impun din motive de forță majoră sau pericol de naufragiu sau în scopul acordării de ajutor persoanelor, navelor sau aeronavelor aflate în primejdie sau în pericol de naufragiu.”
- 8 Articolul 19 din Convenția privind dreptul mării, intitulat „Semnificația termenului «trecere inofensivă»”, prevede la alineatele (1) și (2) că trecerea unei nave străine este inofensivă atât timp cât nu aduce atingere păcii, bunei ordini sau securității statului de coastă și că această trecere este considerată ca aducând atingere unuia dintre elementele menționate în cazul în care, în marea teritorială, nava respectivă se angajează într-o serie de activități determinate. Potrivit alineatului

(2) litera (g) al acestui articol, printre aceste activități figurează cea referitoare la imbarcarea sau debarcarea de mărfuri, valută sau persoane ce contravine actelor cu putere de lege și normelor administrative vamale, fiscale, sanitare sau privind imigrarea ale statului de coastă.

- 9 Articolul 21 din această convenție, intitulat „Acte cu putere de lege și norme administrative ale statului de coastă în ceea ce privește trecerea inofensivă”, prevede:

„(1) Statul de coastă poate adopta, în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții și cu alte norme de drept internațional, acte cu putere de lege și norme administrative în ceea ce privește trecerea inofensivă prin marea teritorială, cu privire la următoarele probleme:

(a) siguranța navigației [...]

[...]

(h) prevenirea încălcării actelor cu putere de lege și normelor administrative vamale, fiscale, sanitare sau privind imigrarea ale statului de coastă.

(2) Aceste acte cu putere de lege și norme administrative se aplică proiectării, construcției, încadrării cu personal sau echipării navelor străine numai în cazul în care acestea rezultă din aplicarea unor norme sau standarde internaționale general acceptate.

[...]

(4) Navele străine care exercită dreptul de trecere inofensivă în marea teritorială se conformează acestor acte cu putere de lege și norme administrative [...]

- 10 Articolul 24 din convenția menționată, intitulat „Obligațiile statului de coastă”, prevede la alineatul (1):

„Statul de coastă nu trebuie să împiedice trecerea inofensivă a navelor străine prin marea sa teritorială, în afară de cazurile prevăzute de prezenta convenție. În special, atunci când se aplică prezenta convenție sau orice acte cu putere de lege sau norme administrative adoptate în conformitate cu prezenta convenție, statul de coastă nu trebuie:

(a) să impună navelor străine obligații care să aibă drept urmare refuzarea sau restrângerea exercitării dreptului de trecere inofensivă al acestor nave sau

(b) să exercite o discriminare de drept sau de fapt împotriva navelor unui anumit stat sau navelor care transportă mărfuri provenind dintr-un anumit stat sau cu destinația spre un anumit stat sau în numele unui anumit stat.”

- 11 Partea VII din Convenția privind dreptul mării, intitulată „Marea liberă”, cuprinde articolele 86-120 din aceasta.

- 12 Potrivit articolului 86 din această convenție, intitulat „Domeniu de aplicare al dispozițiilor prezentei părți”:

„Dispozițiile prezentei părți se aplică tuturor porțiunilor de mare care nu sunt incluse nici în zona economică exclusivă, în marea teritorială sau în apele interioare ale unui stat, nici în apele arhipelagice ale unui stat arhipelag. [...]”

- 13 Articolul 91 din convenția menționată, intitulat „Naționalitatea navelor”, prevede:

„(1) Fiecare stat stabilește condițiile necesare pentru acordarea naționalității sale navelor, condițiile de înmatriculare a navelor pe teritoriul său și condițiile pentru ca acestea să aibă dreptul de a-i arbora pavilionul. Navele au naționalitatea statului al căror pavilion au dreptul de a-l arbora. [...]”

(2) Fiecare stat eliberează documente corespunzătoare navelor cărora le-a acordat dreptul de a-i arbora pavilionul.”

- 14 Articolul 92 din aceeași convenție, intitulat „Regimul juridic al navelor”, prevede la alineatul (1):

„Navele navighează sub pavilionul unui singur stat și sunt supuse, în afara cazurilor excepționale prevăzute în mod expres de tratatele internaționale sau de prezenta convenție, jurisdicției exclusive a acestuia în marea liberă. [...]”

- 15 Articolul 94 din Convenția privind dreptul mării, intitulat „Obligații ale statului de pavilion”, prevede:

„(1) Orice stat își exercită în mod efectiv jurisdicția și controlul în domeniile administrativ, tehnic și social asupra navelor care îi arborează pavilionul.

(2) În special, orice stat:

(a) ține un registru al navelor care cuprinde numele și caracteristicile navelor care îi arborează pavilionul, cu excepția celor care, datorită dimensiunilor lor mici, nu sunt prevăzute de reglementările internaționale general acceptate și

(b) își exercită jurisdicția, în conformitate cu dreptul său intern, asupra oricărei nave care îi arborează pavilionul, precum și asupra comandantului, ofițerilor și echipajului, pentru problemele de ordin administrativ, tehnic și social cu privire la navă.

(3) Orice stat ia măsurile necesare cu privire la navele care îi arborează pavilionul pentru a asigura siguranța pe mare, *inter alia*, în ceea ce privește:

(a) construcția, echiparea și navigabilitatea navei;

(b) încadrarea cu personal a navei, condițiile de muncă și instruirea echipajelor, având în vedere instrumentele internaționale aplicabile;

[...]

(4) Aceste măsuri le includ pe cele necesare pentru a se asigura că:

(a) fiecare navă este inspectată, înaintea înmatriculării și, ulterior, la intervale corespunzătoare, de către un inspector maritim calificat [...]

[...]

(c) ofițerii, comandantul și, după caz, echipajul cunosc perfect și au obligația de a respecta normele internaționale aplicabile privind ocrotirea vieții omenești pe mare [...]

(5) Atunci când adoptă măsurile prevăzute la alineatele (3) și (4), fiecare stat are obligația de a se conforma normelor, procedurilor și practicilor internaționale general acceptate și de a întreprinde tot ceea ce este necesar pentru a asigura respectarea acestora.

(6) Orice stat care are motive întemeiate să creadă că asupra unei nave nu au fost exercitate jurisdicția și controlul corespunzătoare poate informa statul de pavilion cu privire la acest lucru. De îndată ce a fost sesizat, acesta procedează la o anchetă și adoptă, după caz, măsurile necesare pentru remedierea situației.

[...]”

16 Articolul 98 din această convenție, intitulat „Obligația de a acorda asistență”, prevede:

„(1) Fiecare stat solicită comandantului unei nave care îi arborează pavilionul, pe cât posibil fără a pune în pericol serios nava, echipajul sau pasagerii:

(a) să acorde asistență oricărei persoane aflate în pericol pe mare;

(b) să se îndrepte cât de repede posibil în ajutorul persoanelor în pericol, în cazul în care este informat că acestea au nevoie de ajutor, în măsura în care se poate aștepta în mod rezonabil la o astfel de acțiune din partea sa;

[...]

(2) Fiecare stat de coastă promovează crearea, funcționarea și menținerea unui serviciu de căutare și salvare, adecvat și eficace, pentru asigurarea siguranței maritime și aeriene și, după caz, cooperează în acest scop cu statele vecine în cadrul unor acorduri regionale de asistență reciprocă.”

Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare

17 Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare a intrat în vigoare la 25 mai 1980. Uniunea Europeană nu este parte la această convenție, însă toate statele membre sunt părți la aceasta.

18 Articolul I din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, intitulat „Obligații generale în conformitate cu convenția”, prevede:

- „a) Guvernele contractante se angajează să pună în vigoare dispozițiile prezentei convenții și anexe sale, care face parte integrantă din prezenta convenție. Orice referire la prezenta convenție implică în același timp și o referire la anexă.
- b) Guvernele contractante se angajează să adopte orice legi, decrete, ordine și regulamente și să ia orice alte măsuri necesare pentru a da convenției deplină și întreagă sa putere pentru a garanta că, din punct de vedere al ocrotirii vieții omenești, o navă este aptă pentru serviciul căruia îi este destinată.”

19 Articolul II din această convenție, intitulat „Domeniu de aplicare”, prevede:

„Prezenta convenție se va aplica navelor sub pavilionul statelor ale căror guverne sunt guverne contractante.”

20 Articolul IV din convenția menționată, intitulat „Cazuri de forță majoră”, prevede la litera b):

„Persoanele care se găsesc la bordul unei nave din motive de forță majoră sau care se găsesc acolo ca urmare a obligației impuse comandantului de a transporta fie naufragiați, fie alte persoane, nu trebuie luate în considerație când este vorba de a se verifica aplicarea la navă a unei prevederi oarecare a prezentei convenții.”

21 Părțile la Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare au încheiat la Londra, la 11 noiembrie 1988, un protocol privind această convenție, care face parte integrantă din aceasta. Acest protocol, intrat în vigoare la 3 februarie 2000, conține el însuși o anexă care face parte integrantă din acesta și care cuprinde 14 capitole care stabilesc un ansamblu vast de reguli privind construcția, echiparea, precum și exploatarea navelor cărora li se aplică convenția menționată.

22 Capitolul 1 partea B din această anexă cuprinde, printre altele, următoarele reguli:

„Regula 11

Mentținerea condițiilor după inspecție

- a) Starea navei și a echipamentului ei trebuie menținută pentru a corespunde prevederilor prezentelor reguli ca să se asigure că nava va fi în siguranță, în toate privințele, pentru a ieși în mare fără pericol pentru aceasta sau persoanele de la bord.

[...]

Regula 17

Acceptarea certificatelor

CertIFICATELE EMISE SUB AUTORITATEA UNUI GUVERN CONTRACTANT VOR TREBUI ACCEPTATE DE CELELALTE GUVERNE CONTRACTANTE ÎN SENSUL PREZENTEI CONVENȚII. ACESTE TREBUIE CONSIDERATE DE CELELALTE GUVERNE CONTRACTANTE CA AVÂND ACEEAȘI FORȚĂ CA CERTIFICATELE ELIBERATE DE ELE.

[...]

Regula 19

Control

- a) Când este în portul unui alt guvern contractant, orice navă va fi supusă controlului făcut de inspectori autorizați în mod legal de respectivul guvern, în scopul verificării dacă certificatele [...] sunt valabile.
- b) Aceste certificate, dacă sunt valabile, trebuie acceptate dacă nu există motive clare pentru a crede că starea navei sau a echipamentului său nu corespunde efectiv caracteristicilor vreunui din certificate sau că nava și echipamentul său nu corespund prevederilor regulii 11 paragrafele a) și b).
- c) În situația prezentată în paragraful b) [...] inspectorul care efectuează controlul trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că nava nu va pleca până când nu va putea să iasă în mare sau nu va părăsi portul pentru a se îndrepta către șantierul respectiv de reparații, fără pericol pentru nava sau persoanele de la bord.

[...]"

Convenția privind căutarea și salvarea pe mare

- 23 Convenția internațională privind căutarea și salvarea pe mare, care a fost încheiată la Hamburg la 27 aprilie 1979 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1405, nr. 23489, p. 133, denumită în continuare „Convenția privind căutarea și salvarea pe mare”, a intrat în vigoare la 22 iunie 1985. Uniunea nu este parte la această convenție. Numai unele dintre statele membre, printre care Republica Federală Germania și Republica Italiană, sunt parte la aceasta.

Rezoluția OMI privind controlul exercitat de statul portului

- 24 La 4 decembrie 2019, Adunarea Organizației Maritime Internaționale (denumită în continuare „OMI”) a adoptat Rezoluția A.1138(31), intitulată „Proceduri privind controlul exercitat de statul portului, 2019” (denumită în continuare „Rezoluția OMI privind controlul exercitat de statul portului”), care cuprinde o anexă având același titlu.
- 25 Capitolul 1 din această anexă, intitulat „Generalități”, conține un punct 1.3, intitulat „Introducere”, care prevede:

„1.3.1 În conformitate cu dispozițiile convențiilor relevante menționate la punctul 1.2 de mai sus, administrația (și anume guvernul statului de pavilion) este responsabilă de promulgarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative și de luarea tuturor celorlalte măsuri care pot fi necesare pentru a da un efect deplin și complet acestor convenții, astfel încât să se asigure că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții omenești pe mare și al prevenirii poluării, o navă este adecvată pentru serviciul pentru care este destinată, iar personalul navigant este calificat și apt pentru îndeplinirea sarcinilor care îi revin.

[...]

1.3.3 Procedurile de control descrise în continuare ar trebui considerate complementare măsurilor naționale adoptate de administrațiile statului de pavilion în țările lor și în străinătate și urmăresc să furnizeze o abordare comună și uniformă a performanței măsurilor de inspecție și de control adoptate de statul portului în cazul identificării unor deficiențe grave. Aceste proceduri sunt destinate de asemenea să ofere asistență administrațiilor statului de pavilion pentru a asigura respectarea dispozițiilor convențiilor, pentru a proteja siguranța echipajelor, a pasagerilor și a navelor, precum și pentru a garanta prevenirea poluării.”

Dreptul Uniunii

Directiva 2009/16

- 26 Directiva 2009/16 a fost adoptată în temeiul articolului 80 alineatul (2) CE [devenit articolul 100 alineatul (2) TFUE] în scopul de a reforma Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind controlul navelor de către statul de port (JO 1995, L 157, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 3, p. 160), care făcuse obiectul a numeroase modificări de la adoptarea sa, și de a consolida mecanismele instituite de aceasta.
- 27 Considerentele (2)-(4), (6), (7), (11), (23) și (34) ale Directivei 2009/16 au următorul cuprins:
- „(2) Comunitatea este serios preocupată de accidente maritime și de poluarea mărilor și a coastelor maritime ale statelor membre.
- (3) Comunitatea este, de asemenea, preocupată de condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor.
- (4) Siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor pot fi îmbunătățite în mod eficient prin reducerea drastică a numărului de nave care nu corespund standardelor de navigație în apele comunitare, prin aplicarea strictă a convențiilor, a codurilor și a rezoluțiilor internaționale.
- [...]
- (6) Răspunderea pentru monitorizarea conformității navelor cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor revine, în principal, statului de pavilion. Apelând, după caz, la organizații recunoscute, statul de pavilion garantează pe deplin integralitatea și eficiența inspecțiilor și a controalelor efectuate în vederea eliberării certificatelor relevante. Răspunderea pentru întreținerea stării navei și a echipamentelor acesteia după control pentru a îndeplini cerințele convențiilor aplicabile navei revine companiei a cărei îi aparține nava. Cu toate acestea, o serie de state de pavilion întâmpină serioase dificultăți în a pune în aplicare și a asigura respectarea standardelor internaționale. De aceea, ca o a doua linie de apărare în ceea ce privește navele care nu corespund standardelor, monitorizarea conformității cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bord ar trebui, de asemenea, asigurată de statul portului, recunoscând în același timp că inspecțiile statului portului nu au valoarea unui control și că rapoartele de inspecție relevante nu sunt echivalente cu un certificat de navigabilitate.

(7) Adoptarea unei abordări armonizate privind aplicarea eficientă de către statele membre a standardelor internaționale privind navele care navighează în apele lor teritoriale și folosesc porturile lor nu ar trebui să ducă la denaturări ale concurenței.

[...]

(11) Un sistem eficient de control al statului portului ar trebui să asigure inspecția periodică a tuturor navelor care fac escală într-un port și într-o zonă de ancoraj din Comunitate. [...]

[...]

(23) Deficiențele datorate nerespectării dispozițiilor convențiilor relevante ar trebui remediate. Navele care trebuie să facă obiectul unor măsuri corective ar trebui, în cazul în care deficiențele observate prezintă un risc evident pentru siguranță, sănătate sau mediu, să fie reținute până la remedierea deficiențelor.

[...]

(34) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume reducerea numărului de nave care nu corespund standardelor și care navighează în ape aflate în jurisdicția statelor membre, prin ameliorarea sistemului comunitar de inspecții pentru navele maritime și dezvoltarea mijloacelor de întreprindere a acțiunilor preventive în domeniul poluării mărilor, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot să fie realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității [...]"

28 Potrivit articolului 1 din Directiva 2009/16, intitulat „Obiectivul”:

„Obiectivul prezentei directive este de a sprijini reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor și care navighează în apele aflate în jurisdicția statelor membre, prin:

- (a) sporirea conformității cu legislația internațională și comunitară relevantă privind siguranța maritimă, securitatea maritimă, protecția mediului marin și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion;
- (b) stabilirea unor criterii comune pentru controlul navelor de către statul portului și armonizarea procedurilor de inspecție și reținere [...]
- (c) punerea în aplicare în cadrul Comunității a unui sistem de control al statului portului, bazat pe inspecții efectuate în cadrul Comunității [...], care vizează inspectarea tuturor navelor cu o frecvență variabilă în funcție de profilul de risc al acestora, navele care prezintă un risc mai ridicat făcând obiectul unor inspecții mai amănunțite și efectuate cu o frecvență mai mare.”

29 Articolul 2 din această directivă prevede:

„În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții:

- 1. «convenții» înseamnă următoarele convenții, precum și protocoalele și modificările la acestea și codurile aferente cu caracter obligatoriu, în versiunea lor actualizată:

[...]

(b) Convenția [pentru ocrotirea vieții omenești pe mare];

[...]

5. «navă» înseamnă orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care arborează pavilionul altui stat decât cel al statului portului;
6. «interfață navă/port» înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare către sau dinspre navă;
7. «navă într-o zonă de ancoraj» înseamnă o navă aflată într-un port sau într-o altă zonă aflată în jurisdicția unui port, dar nu în dană, care nu efectuează o interfață navă/port;

[...]

12. «inspecție mai amănunțită» înseamnă o inspecție prin care nava, echipamentele și echipajul, luate integral sau, după caz, parțial, sunt supuse, în circumstanțele menționate la articolul 13 alineatul (3), unei verificări aprofundate ce acoperă construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de viață și de muncă și respectarea procedurilor operaționale la bord;

[...]

15. «reținere» înseamnă interdicția formală de a pleca din port impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, determină ca nava să nu fie considerată în stare de navigabilitate;

[...]

20. «certificat statutar» înseamnă un certificat eliberat de un stat de pavilion sau în numele unui stat de pavilion, în conformitate cu convențiile;
21. «certificat de clasă» înseamnă un document eliberat de o organizație recunoscută prin care se confirmă conformitatea cu [Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare];

[...]”

30 Articolul 3 din directiva menționată, intitulat „Domeniu de aplicare”, prevede:

„(1) Prezenta directivă se aplică tuturor navelor și echipajelor acestora care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj al unui stat membru pentru a efectua o interfață navă/port.

[...]

În cazul în care un stat membru efectuează o inspecție a unei nave aflate în ape din jurisdicția sa, altele decât într-un port, aceasta va fi considerată o inspecție în sensul prezentei directive.

[...]

(4) Navele de pescuit, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de construcție artizanală, navele de stat folosite în scopuri necomerciale și navele de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale se exclud din domeniul de aplicare al prezentei directive.

[...]"

31 Articolul 4 din aceeași directivă, intitulat „Competențele de inspecție”, prevede la alineatul (1) că „[s]tatele membre iau toate măsurile necesare, în conformitate cu dreptul internațional, pentru a avea dreptul de a desfășura la bordul navelor străine inspecțiile prevăzute de prezenta directivă”.

32 Articolul 11 din Directiva 2009/16, intitulat „Frecvența inspecțiilor”, prevede:

„Navele care fac escală în porturile sau în zonele de ancoraj din Comunitate fac obiectul unor inspecții periodice sau al unor inspecții suplimentare, după cum urmează:

(a) Navele sunt supuse unor inspecții periodice la intervale prestabilite, în funcție de profilul lor de risc [...]

(b) Navele fac obiectul unor inspecții suplimentare indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică, după cum urmează:

– Autoritatea competentă se asigură că navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați în anexa I partea II punctul 2A fac obiectul unei inspecții.

– Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați în anexa I partea II punctul 2B pot face obiectul unei inspecții. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente.”

33 Potrivit articolului 12 din această directivă, intitulat „Selectarea navelor pentru inspecție”:

„Autoritatea competentă se asigură că navele sunt selectate pentru inspecție pe baza profilului lor de risc, [...] iar în cazul existenței unor factori prioritari sau al apariției unor factori neprevăzuți, în conformitate cu anexa I partea II punctele 2A și 2B. [...]

[...]"

34 Articolul 13 din directiva menționată, intitulat „Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită”, prevede:

„Statele membre se asigură că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu articolul 12 [...] fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite, după cum urmează:

1. La fiecare inspecție inițială a unei nave, autoritatea competentă se asigură că inspectorul realizează cel puțin următoarele operații:

(a) verifică certificatele [...] care trebuie să se găsească la bord, în conformitate cu legislația maritimă comunitară și cu convențiile privind siguranța și securitatea;

[...]

(c) se asigură că starea generală a navei, inclusiv condițiile de igienă de la bord, din sala mașinilor și din spațiile de locuit, este adecvată.

[...]

3. Ori de câte ori, după inspecția prevăzută la punctul 1, există motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții, se efectuează o inspecție mai amănunțită, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord.

«Motive întemeiate» există atunci când inspectorul găsește elemente de probă care, în baza judecății sale profesionale, justifică o inspecție mai amănunțită a navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia.

Exemple de «motive întemeiate» sunt enumerate în anexa V.”

- 35 Articolul 19 din aceeași directivă, intitulat „Remedierea deficiențelor și reținerea”, prevede:

„(1) Autoritatea competentă trebuie să se asigure că orice deficiență confirmată sau descoperită în urma inspecției este sau urmează să fie remediată în conformitate cu convențiile.

(2) În cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea competentă din statul portului în care se inspectează nava se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când o astfel de autoritate stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin.

[...]

(3) În exercitarea judecății profesionale privind decizia de reținere sau nereținere a unei nave, inspectorul aplică criteriile prevăzute în anexa X.

[...]

(6) În cazul reținerii, autoritatea competentă informează imediat, în scris și atașând raportul de inspecție, administrația statului de pavilion sau, dacă acest lucru nu este posibil, consulul sau, în absența acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al celui stat cu privire la toate circumstanțele care au determinat necesitatea intervenției. În plus, sunt notificați și controlorii nominalizați sau organizațiile recunoscute responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor statutare, în conformitate cu convențiile. [...]

[...]”

- 36 Articolul 21 din Directiva 2009/16, intitulat „Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerilor”, prevede:

„(1) În cazul în care deficiențele menționate la articolul 19 alineatul (2) nu pot fi remediate în portul de inspecție, autoritatea competentă a statului membru respectiv poate autoriza accesul navei respective fără întârzieri nejustificate la șantierul de reparații corespunzător cel mai apropiat de portul de reținere, ales de comandantul navei și de autoritățile în cauză, unde pot fi întreprinse acțiunile ulterioare adecvate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor stabilite de

autoritatea competentă din statul de pavilion și aprobate de statul membru în cauză. Condițiile respective asigură că nava poate naviga în continuare fără riscuri pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără riscuri pentru celelalte nave sau fără a constitui o amenințare deosebită pentru mediul marin.

[...]

(3) În circumstanțele prevăzute la alineatul (1), autoritatea competentă a statului membru din portul de inspecție notifică autorității competente a statului în care se află șantierul de reparații, părților menționate la articolul 19 alineatul (6) și oricărei alte autorități, dacă este cazul, condițiile stabilite pentru voiaj.

Autoritatea competentă a statului membru care primește o astfel de notificare informează autoritatea care a emis notificarea cu privire la măsurile luate.

(4) Statele membre iau măsuri pentru a se asigura că li se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Comunitate navelor menționate la alineatul (1) care navighează pe mare:

- (a) fără a respecta condițiile stabilite de autoritatea competentă a oricărui stat membru în portul de inspecție sau
- (b) care refuză să respecte cerințele aplicabile ale convențiilor, neintrând în șantierul de reparații indicat.

Refuzul respectiv este menținut până când proprietarul sau operatorul aduce dovezi satisfăcătoare pentru autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe că nava corespunde în totalitate tuturor cerințelor aplicabile ale convențiilor.

(5) În circumstanțele prevăzute la alineatul (4) litera (a), autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe alertează imediat autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre.

În circumstanțele prevăzute la alineatul (4) litera (b), autoritatea competentă a statului membru în care se află șantierul de reparații informează imediat autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre.

Înainte de a refuza accesul în port, statul membru poate solicita consultări cu administrația statului de pavilion al navei în cauză.

(6) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (4), accesul într-un anumit port sau zonă de ancoraj poate fi autorizat de autoritatea competentă a statului portului în caz de forță majoră, din motive prioritare de siguranță, pentru a reduce sau minimiza riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențele, cu condiția ca proprietarul, operatorul sau comandantul navei în cauză să fi luat măsuri adecvate, care să satisfacă cerințele autorității competente din statul membru respectiv, pentru a asigura intrarea navei în port în deplină siguranță.”

- 37 Anexa I la această directivă, intitulată „Elementele sistemului comunitar de inspecție al statului portului”, cuprinde următoarele dispoziții:

„[...]

II. Inspecția navelor

1. Inspecții periodice

[...]

2. Inspecții suplimentare

Navele cărora li se aplică factorii prioritari sau neprevăzuți enumerați mai jos sunt supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Cu toate acestea, necesitatea efectuării unei inspecții suplimentare pe motivul factorilor neprevăzuți este lăsată la aprecierea profesională a inspectorului.

2A. Factori prioritari

Navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați mai jos fac obiectul unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică:

- navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Comunitate [...];
- navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru;
- navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile;
- navele care:
 - au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port;
 - au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi sau
 - au efectuat manevre în mod necontrolat sau nesigur, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de OMI sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației.

2B. Factori neprevăzuți

Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați mai jos pot fi supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente.

Navele:

[...]

- care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată în Comunitate [...];

- care sunt semnalate de piloți sau autoritățile ori organismele portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului [...]
 - care nu respectă cerințele relevante referitoare la notificări [...]
 - care au făcut obiectul unui raport sau al unei plângeri, inclusiv al unei plângeri pe uscat, din partea comandantului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organizații care are un interes legitim în legătură cu operarea în siguranță a navei, cu condițiile de viață și de muncă la bord sau cu prevenirea poluării, cu excepția cazului în care statul membru în cauză consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondate;
 - care au făcut obiectul unei rețineri cu mai mult de trei luni înainte;
 - care au fost semnalate ca prezentând deficiențe neremediate [...]
 - în legătură cu care au fost semnalate probleme de încărcătură, în special în cazul încărcăturilor nocive și periculoase;
 - care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu;
 - despre care există informații dintr-o sursă sigură că parametri săi de risc diferă de cei înregistrați și al căror profil de risc este, prin urmare, mai ridicat;
- [...]"

38 Anexa V la directiva menționată, intitulată „Exemple de «motive întemeiate»”, prevede la punctul A.1 că printre „[e]xemple[le] de motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită” figurează „navele identificate în anexa I partea II secțiunea 2A și 2B”.

39 Anexa X la aceeași directivă, intitulată „Criterii pentru reținerea unei nave”, are următorul cuprins:

„Înainte de a decide dacă deficiențele constatate în timpul inspecției justifică reținerea navei în cauză, inspectorul trebuie să aplice criteriile menționate în continuare, la punctele 1 și 2.

Punctul 3 include exemple de deficiențe care pot autoriza direct reținerea navei implicate [a se vedea articolul 19 alineatul (3)].

[...]

1. Criterii principale

Inspectorul trebuie să aplice următoarele criterii, pentru a stabili dacă o navă ar trebui sau nu să fie reținută:

[...]

Nava este reținută dacă deficiențele sale prezintă un motiv serios pentru ca inspectorul să se întoarcă pentru a se convinge că acestea au fost remediate înainte ca nava să navigheze din nou.

Necesitatea ca inspectorul să se întoarcă pe navă este o măsură a gravității deficiențelor. Cu toate acestea, nu toate cazurile impun o asemenea obligație. Prin aceasta se înțelege că autoritatea trebuie să verifice într-un fel sau altul, de preferință printr-o vizită suplimentară, dacă deficiențele au fost remediate înaintea plecării.

2. Aplicarea criteriilor principale

Atunci când decide dacă deficiențele constatate la o navă sunt destul de grave pentru a reține nava, inspectorul trebuie să evalueze dacă:

[...]

În timpul inspecției, inspectorul trebuie, în continuare, să stabilească dacă nava și/sau echipajul sunt apte:

3. să navigheze în condiții de siguranță pe durata călătoriei următoare;

[...]

8. să abandoneze nava, dacă este cazul, rapid și în siguranță și să efectueze salvarea efectivă pe durata călătoriei următoare;

9. să prevină poluarea mediului pe durata călătoriei următoare;

[...]

13. să ofere condiții sigure și salubre la bord pe durata călătoriei următoare;

[...]

În cazul în care răspunsul la oricare dintre aceste evaluări este negativ, ținând seama de toate deficiențele constatate, trebuie să se ia în considerare reținerea navei. O combinație a unor deficiențe mai puțin grave poate, de asemenea, să justifice reținerea navei.

3. Pentru a asista inspectorul în folosirea acestor indicații, se oferă în continuare o listă a deficiențelor, grupate conform convențiilor și/sau codurilor în domeniu, considerate suficient de grave încât să justifice reținerea navei în cauză. Această listă nu are caracter exhaustiv.

[...]

3.2. Elemente prevăzute de Convenția [pentru ocrotirea vieții omenești pe mare]

[...]

5. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora.

[...]

3.10. Elemente prevăzute de [Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim]

[...]

8. Condiții la bord care prezintă un pericol evident pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor.

9. Neconformitatea constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor [Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim] (inclusiv drepturile navigatorilor) legate de condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor pe nave, după cum este prevăzut în certificatul de muncă în domeniul maritim și în declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim ale navei.

[...]"

Recomandarea din 23 septembrie 2020

- 40 La 23 septembrie 2020, Comisia a adoptat Recomandarea (UE) 2020/1365 privind cooperarea dintre statele membre în ceea ce privește operațiunile efectuate de nave deținute sau exploatate de entități private în scopul activităților de căutare și salvare (JO 2020, L 317, p. 23, denumită în continuare „Recomandarea din 23 septembrie 2020”).
- 41 Considerentele (1)-(8), (11), (12), (15), (16) și (18) ale acestei recomandări prezintă motivele care au condus la adoptarea acesteia. În primul rând, Comisia arată că contextul de criză a migrației pe care l-a cunoscut Uniunea începând cu anul 2014 și, mai precis, creșterea foarte mare a numărului de persoane care încercau să traverseze Marea Mediterană la bordul unor ambarcațiuni neadaptate pentru a fugi din statul lor de origine și pentru a găsi refugiu în Europa a condus mai multe organizații neguvernamentale (ONG-uri) care exploatează nave să se angajeze într-o activitate complexă de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, pentru a le acorda asistență. În al doilea rând, ea arată în esență că această activitate, deși poate fi înțeleasă în lumina obligației, consacrată de dreptul internațional cutumiar și convențional, ce revine statelor membre de a acorda asistență unor astfel de persoane, necesită o coordonare și o cooperare sporită atât între aceste ONG-uri și statele membre, cât și între acestea din urmă, indiferent dacă au calitatea de stat de pavilion al navelor utilizate, de stat al portului în care persoanele care au fost salvate se află sau pot fi debarcate, ori de stat de primire a persoanelor menționate. În al treilea și ultimul rând, Comisia apreciază în esență că, fără a aduce atingere obligațiilor care decurg din dreptul internațional și din dreptul Uniunii, trebuie să se creeze un cadru adaptat activității menționate, în special pentru a asigura siguranța pe mare a persoanelor salvate, precum și a echipajelor care le salvează și că acest proiect implică instituirea unui grup de contact care să permită statelor membre să coopereze, să se coordoneze și să elaboreze bune practici, în colaborare cu toate părțile interesate.
- 42 Având în vedere aceste elemente, recomandarea menționată invită statele membre în esență să își sporească cooperarea cu privire la activitatea privată de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, printre altele prin punerea în aplicare, împreună cu Comisia și în colaborare cu părțile interesate, a unui grup de contact în acest domeniu.

Dreptul italian

- 43 Directiva 2009/16 a fost transpusă în dreptul italian prin decreto legislativo n. 53 – Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (Decretul legislativ nr. 53 de transpunere a Directivei 2009/16/CE privind punerea în aplicare, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare sau în apele care intră

sub jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor) din 24 martie 2011 (GURI nr. 96 din 27 aprilie 2011, p. 1, denumit în continuare „Decretul legislativ nr. 53/2011”).

44 Articolul 3 din Decretul legislativ nr. 53/2011 are următorul cuprins:

„1. Prezentul decret se aplică navelor și ambarcațiunilor de agrement utilizate în scopuri comerciale și care arborează un pavilion care nu este italian, precum și echipajelor acestora, care fac escală sau ancorează într-un port național pentru a efectua o interfață navă/port. Inspecția unei nave efectuată în apele aflate sub suveranitate națională este considerată, în sensul prezentului decret, ca fiind echivalentă celei efectuate într-un port.

[...]

5. Prezentul decret nu se aplică navelor de pescuit, navelor de război, navelor auxiliare, navelor din lemn de construcție artizanală, navelor de stat folosite în scopuri necomerciale și navelor de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale.”

Litigiile principale și întrebările preliminare

- 45 Sea Watch este o organizație umanitară fără scop lucrativ cu sediul în Berlin (Germania). Statutul său prevede că aceasta are ca obiectiv, în special, salvarea persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, precum și întreținerea și exploatarea de nave și de aparate de zbor în scopul salvării. În conformitate cu obiectivul menționat, ea exercită activități de căutare și de salvare de persoane în apele internaționale ale Mării Mediterane prin intermediul unor nave al căror proprietar și operator este. Printre aceste nave figurează două nave denumite „*Sea Watch 3*” și „*Sea Watch 4*”, care arborează pavilionul german și au fost certificate de un organism de clasificare și de certificare stabilit în Germania ca „navă cargou general – polivalentă”.
- 46 În cursul verii anului 2020, *Sea Watch 3* și *Sea Watch 4* au părăsit, pe rând, portul Burriana (Spania) și au salvat mai multe sute de persoane aflate în pericol sau în dificultate în apele internaționale ale Mării Mediterane. Comandanții fiecăreia dintre aceste nave au fost ulterior informați de Italian Maritime Rescue Coordination Centre (Centrul Italian de Coordonare a Operațiunilor de Salvare pe Mare), situat la Roma (Italia), că Ministero degli Interni (Ministerul de Interne, Italia) autorizase debarcarea și transbordarea persoanelor în cauză în nave care se aflau în portul din Palermo, în ceea ce privește *Sea Watch 4*, și în cel din Porto Empedocle, în ceea ce privește *Sea Watch 3*. Aceștia au fost, astfel, instruiți să își îndrepte navele spre porturile menționate pentru a efectua operațiunile respective.
- 47 Odată efectuate operațiunile menționate, Ministro della Salute (ministrul sănătății, Italia) a ordonat ca *Sea Watch 4* și *Sea Watch 3* să ancoreze în apropierea porturilor menționate în scopuri, într-o primă etapă, de izolare a echipajelor pentru a preveni răspândirea pandemiei de COVID-19 și, într-o a doua etapă, de curățare, dezinfectare, precum și certificare sanitară.
- 48 În urma procedurilor de curățare și dezinfectare, Căpitănia Portului Palermo și cea a Portului Porto Empedocle au efectuat inspecții la bord în temeiul Decretului legislativ nr. 53/2011, iar ulterior au ordonat reținerea *Sea Watch 4* și, respectiv, a *Sea Watch 3*. Astfel cum reiese din rapoartele întocmite în urma acestor inspecții și din avizele de reținere care au fost adoptate ulterior, căpităniile respective au apreciat, în primul rând, că navele menționate erau „angajat[e]

în asistarea migranților pe mare, deși nu [erau] certificat[e] pentru serviciul prevăzut”. În al doilea rând, acestea au identificat peste douăzeci de „deficiențe tehnice și operaționale” în raport cu dispozițiile reglementării Uniunii și ale convențiilor internaționale aplicabile, dintre care nouă trebuiau considerate, „individual sau împreună, [ca prezentând] un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu” și ca având o asemenea gravitate încât să justifice reținerea navelor menționate, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2009/16.

- 49 De atunci, Sea Watch a remediat un anumit număr dintre aceste nereguli. În schimb, aceasta consideră că neregulile rămase nu sunt dovedite. Aceste nereguli se referă în esență la faptul că, potrivit căpităniilor porturilor Palermo și Porto Empedocle, *Sea Watch 3* și *Sea Watch 4* nu sunt certificate pentru a primi la bord și pentru a transporta mai multe sute de persoane, astfel cum au procedat în cursul verii anului 2020. În continuare, aceste nave nu ar fi dotate cu echipamente tehnice adecvate pentru desfășurarea unor astfel de activități, chiar dacă erau destinate și utilizate în mod efectiv exclusiv în acest scop. În special, instalațiile de tratare a apelor uzate cu care acestea sunt dotate ar fi dimensionate pentru 22, respectiv, 30 de persoane, iar nu pentru mai multe sute de persoane, iar pe punți ar fi fost instalate toalete și dușuri suplimentare care deversau direct în mare. În sfârșit, operațiunile de salvare efectuate de membrii echipajului nu ar fi considerate ca făcând parte din timpul de lucru al acestora.
- 50 Sea Watch a introdus la Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia, Italia) două acțiuni având ca obiect anularea avizelor de reținere a *Sea Watch 4* și a *Sea Watch 3*, a rapoartelor de inspecție care au precedat aceste avize, precum și a „oricăror alte acte anterioare, conexe sau subsecvente” (denumite în continuare „măsurile în discuție în litigiul principal”). În susținerea concluziilor sale, ea arată că, în primul rând, căpităniile de la care au provenit aceste măsuri au depășit competențele statului portului, astfel cum rezultă acestea din Directiva 2009/16, interpretată în lumina dreptului internațional cutumiar și convențional aplicabil, și în special a regulii de acceptare reciprocă între state a certificatelor emise de statele de pavilion, prin efectuarea unor inspecții care au avut ca obiect sau ca efect repunerea în discuție a clasificării și a certificării navelor *Sea Watch 4* și *Sea Watch 3* efectuate de autoritățile germane competente. În al doilea rând, inspecțiile respective ar fi fost efectuate fără a fi întrunite condițiile procedurale și materiale care permit efectuarea acestora, astfel cum sunt prevăzute de Directiva 2009/16. În al treilea rând, inspecțiile menționate ar constitui, în realitate, o modalitate mascată de a atinge un obiectiv constând în împiedicarea operațiunilor de căutare și de salvare organizate de Sea Watch în Marea Mediterană. În al patrulea rând și în orice caz, deficiențele invocate, în mod de altfel generic, de căpităniile respective nu ar justifica dispunerea reținerii celor două nave în cauză.
- 51 În plus, Sea Watch a însoțit aceste acțiuni de cereri de măsuri provizorii, în vederea adoptării unor măsuri asigurătorii, a căror necesitate a motivat-o prin existența unui risc de prejudiciu grav și ireparabil, în sensul dispozițiilor dreptului italian aplicabile în materie.
- 52 În cererile de decizie preliminară formulate în cadrul litigiului referitor la *Sea Watch 4* (cauza C-14/21) și, respectiv, în cadrul celui referitor la *Sea Watch 3* (cauza C-15/21), instanța de trimitere arată, printre altele, că elementele care figurează în dosarele din fiecare dintre aceste litigii indică faptul că existența neregulilor rămase care sunt în discuție în litigiul principal face obiectul unor luări de poziție divergente nu numai de către părțile la litigiile menționate, ci și de către autoritățile competente din Italia, statul portului, și din Germania, statul de pavilion. Astfel, în opinia sa, autoritățile italiene competente apreciază în esență că aceste nereguli sunt dovedite și că trebuie să li se pună capăt, în timp ce autoritățile germane competente consideră că, în temeiul

unei interpretări corecte a dispozițiilor relevante ale dreptului Uniunii și ale dreptului internațional, trebuie să se concluzioneze că nu există nicio neregulă și, prin urmare, că situația nu necesită din partea Sea Watch nicio acțiune destinată remedierii acestora.

- 53 Având în vedere această situație, instanța de trimitere consideră că soluționarea litigiilor principale necesită sesizarea Curții, cu titlu preliminar, pentru ca aceasta din urmă să clarifice regimul juridic aplicabil navelor care sunt exploatate de organizații neguvernamentale cu scop umanitar, precum Sea Watch, pentru a desfășura o activitate sistematică de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare.
- 54 În special, instanța de trimitere ridică problema, în primul rând, a domeniului de aplicare al Directivei 2009/16 și, mai precis, a aspectului dacă articolul 3 din aceasta trebuie interpretat, ținând seama de formularea sa, de economia directivei menționate și de obiectivele pe care le urmărește aceasta, în sensul că include sau nu nave care, deși au fost clasificate și certificate în mod oficial ca „nave cargou” de un organism abilitat de statul de pavilion și autorizat la nivelul Uniunii, având vocația de a fi utilizate în scopuri comerciale, sunt destinate și utilizate, în practică, în mod exclusiv și sistematic, pentru o activitate de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare.
- 55 Cu privire la acest aspect, instanța menționată arată că este înclinată să considere că Directiva 2009/16 trebuie interpretată, ținând seama de articolul 3 alineatul (4), de considerentele (2)-(4) și (6) ale acesteia, precum și de contextul în care se înscriu dispoziția și considerentele menționate, în sensul că nu se aplică unor nave care, precum *Sea Watch 4* și *Sea Watch 3*, sunt utilizate în scopul unei activități necomerciale cum este o activitate de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, cu excepția cazului în care navele respective pot fi asimilate unor nave de pasageri. Potrivit acestei interpretări, navele menționate nu pot face obiectul unei inspecții care ar fi efectuată în temeiul articolelor 11-13 din directiva menționată. Totuși, aceasta are în vedere faptul că poate fi de asemenea reținută o interpretare contrară a directivei în discuție, având în vedere, în special, articolul 3 alineatul (1) din aceasta. Dacă aceasta ar fi situația, instanța de trimitere arată că ar trebui totuși ridicată problema compatibilității cu Directiva 2009/16 a Decretului legislativ nr. 53/2011, care a fost adoptat de Republica Italiană în vederea transpunerii acesteia în dreptul său intern.
- 56 În al doilea rând, instanța de trimitere ridică în esență problema dacă disproporția vădită dintre numărul maxim de 22 sau de 30 de persoane care pot fi transportate de navele *Sea Watch 4* și *Sea Watch 3* în temeiul certificatelor lor și sutele de persoane transportate efectiv de acestea în cursul operațiunilor de salvare aflate la originea măsurilor în discuție în litigiul principal poate constitui un „factor prioritar” sau un „factor neprevăzut” în sensul punctelor 2A și 2B din partea II a anexei I la Directiva 2009/16, care să justifice supunerea acestor nave unei inspecții suplimentare în temeiul articolului 11 din directiva menționată.
- 57 Instanța de trimitere consideră că această disproporție vădită constituie un „factor neprevăzut” și, mai precis, o situație de exploatare a unor nave „care prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu”. În această privință, instanța menționată arată, mai întâi, că obligația ce le revine comandanților navelor de a acorda asistență oricărei persoane aflate în pericol sau în dificultate pe mare, astfel cum este prevăzută la articolul 98 din Convenția privind dreptul mării și amintită de Convenția privind căutarea și salvarea pe mare, se impune, în conformitate cu aceste convenții internaționale, doar atunci când poate fi pusă în aplicare fără a pune în pericol serios nava, echipajul sau pasagerii în cauză. Ea deduce, în continuare, de aici că primirea la bordul unei nave a unui număr de persoane care pare vădit disproporționat față de capacitatea sa de primire și de

echipamentele sale, astfel cum sunt indicate sau reflectate în diferitele sale certificate, precum și față de mărimea echipajului său poate genera un asemenea pericol. În sfârșit, aceasta concluzionează că, în cazul în care primirea menționată este consecința unei activități exclusive și sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, desfășurată prin intermediul unor nave ale căror certificate atestă că nu sunt adaptate acestei activități, se poate considera că există o situație de exploatare periculoasă care justifică organizarea unei inspecții suplimentare în temeiul articolului 11 din Directiva 2009/16.

- 58 În al treilea rând, instanța de trimitere urmărește să stabilească, în general, întinderea și domeniul de aplicare ale competențelor care pot fi exercitate de statul portului în cadrul inspecției mai amănunțite a unei nave care nu poartă pavilionul său, efectuată în temeiul articolului 13 din Directiva 2009/16. Mai precis, aceasta ridică problema dacă respectivele competențe includ posibilitatea de a se asigura că, indiferent de activitățile pentru care nava a fost clasificată și certificată de autoritățile competente ale statului de pavilion, aceasta respectă, în cazul în care desfășoară în practică o activitate diferită, care constă în a căuta și a salva în mod exclusiv și sistematic persoane aflate în pericol sau în dificultate pe mare, cerințele aplicabile în materia siguranței, a prevenirii poluării, precum și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navei, astfel cum decurg din dreptul derivat al Uniunii sau/și din dreptul internațional cutumiar sau convențional al mării.
- 59 În această privință, instanța de trimitere arată mai întâi că, în opinia sa, articolul 13 din Directiva 2009/16 trebuie înțeles, ținând seama de formularea sa, în sensul că permite statului portului să efectueze inspecții care nu se limitează la verificarea formală a prezenței la bord a tuturor certificatelor impuse, ci includ și un control material al stării reale a navei în cauză. În continuare, instanța subliniază că acest control material trebuie totuși efectuat, având în vedere dispozițiile articolului menționat, precum și economia Directivei 2009/16, astfel cum este clarificată în special în considerentul (6) și prin convențiile internaționale aplicabile, în raport cu clasificarea și cu certificarea efectuate de statul de pavilion și, așadar, trebuie să aibă ca obiect doar să verifice dacă starea reală a navei în cauză corespunde cerințelor aplicabile activităților pentru care a fost clasificată și certificată de statul respectiv. Astfel, un asemenea control ar interveni doar „ca o a doua linie de apărare” și, prin urmare, nu ar putea să repună în discuție, prin obiectul sau prin efectele sale, controlul și deciziile intervenite „în prima linie de apărare” în statul de pavilion, ceea ce s-ar întâmpla dacă acesta ar permite statului portului să rețină o navă pentru motivul că nu respectă alte cerințe decât cele care corespund activității pentru care a fost certificată. În sfârșit, deși admite că o asemenea interpretare a dreptului derivat al Uniunii poate permite fraude, instanța de trimitere observă în esență că activitatea de căutare și de salvare a persoanelor care este în discuție în litigiul principal nu are un caracter fraudulos, întrucât, în primul rând, este conformă cu obiectivul urmărit de Sea Watch, în al doilea rând, este cunoscută de autoritățile germane și italiene competente și, în al treilea rând, este recunoscută în principiu, astfel cum ar atesta Recomandarea din 23 septembrie 2020.
- 60 În al patrulea rând, instanța de trimitere urmărește să se stabilească dacă, în lipsa posibilității statului portului de a controla, în temeiul Directivei 2009/16, respectarea de către o anumită navă a cerințelor aplicabile în materia siguranței, a prevenirii poluării, precum și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navei, în raport cu activitatea efectivă a acestei nave, o asemenea competență se poate întemeia fie pe articolul I litera b) din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, menționată la articolul 2 din directiva menționată, care impune guvernelor contractante să adopte măsurile necesare pentru „a garanta că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții omenești, o navă este aptă serviciului căruia îi este destinată”, fie pe punctul 1.3.1 din anexa la Rezoluția OMI privind controlul exercitat de statul portului.

- 61 În al cincilea și ultimul rând, instanța de trimitere solicită să se stabilească, pe de o parte, în ce măsură și potrivit căror modalități autoritățile statului portului au dreptul să impună unei nave care a fost certificată de statul de pavilion drept navă cargou să fie, în plus, certificată pentru a desfășura o activitate de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare și să respecte cerințele aplicabile acestei activități sau care permit efectuarea acesteia în condiții apte să asigure siguranța pe mare. Pe de altă parte, aceasta ridică problema dacă autoritățile respective sunt abilitate să rețină o astfel de navă în temeiul articolului 19 din Directiva 2009/16 până la punerea sa în conformitate cu cerințele menționate.
- 62 În legătură cu aceste întrebări în ansamblul lor, instanța de trimitere observă, în primul rând, că Recomandarea din 23 septembrie 2020 subliniază importanța pe care Uniunea o acordă respectării, de către navele care desfășoară o activitate de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe Marea Mediterană, a cerințelor aplicabile în materie de siguranță. În al doilea rând, aceasta consideră că nu există totuși o reglementare internațională sau a Uniunii care să fie clar aplicabilă și adaptată în mod real navelor care desfășoară, în mod exclusiv și sistematic, această activitate. În al treilea rând, aceasta consideră în esență că, în lipsa clasificării și a certificării corespunzătoare, statul portului nu poate impune nici ca astfel de nave să dețină alte certificate decât cele care le-au fost eliberate de statul de pavilion, nici ca ele să respecte alte cerințe decât cele care corespund certificatelor respective.
- 63 În aceste condiții, Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia) a hotărât, în fiecare dintre cele două litigii principale, să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare, care sunt redactate în termeni identici, vizând, în cauza C-14/21, nava *Sea Watch 4*, iar în cauza C-15/21, nava *Sea Watch 3*:
- „1) a) Domeniul de aplicare al Directivei [2009/16] include o navă clasificată drept cargou de către organismul de clasificare al statului de pavilion, dar care, în realitate, desfășoară în mod exclusiv și sistematic o activitate necomercială, așa cum este activitatea denumită SAR [«search and rescue» – căutare și salvare] (astfel cum este desfășurată de [Sea Watch] și de [navele *Sea Watch 4* și *Sea Watch 3*] pe baza statutului propriu) și, prin urmare, [controlul navelor de către statul portului] se poate exercita și cu privire la o asemenea navă?
- b) În cazul în care Curtea ar considera că în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16 intră și navele vizate, directiva interpretată în acest sens se opune unei reglementări precum reglementarea națională prevăzută la articolul 3 din Decretul legislativ nr. 53/2011, prin care a fost transpus articolul 3 din această directivă, care, în schimb, la alineatul 1, definește în mod expres domeniul de aplicare al inspecției [efectuate de statul portului], limitându-l doar la navele utilizate în scop comercial, excluzând nu numai ambarcațiunile de agrement, ci și navele cargou care, în realitate, nu desfășoară o activitate comercială și, prin urmare, nu sunt utilizate în acest scop?
- c) În sfârșit, se poate considera în mod întemeiat, în schimb, că, în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16, în măsura în care include și navele de pasageri ca urmare a modificărilor aduse [Directivei 2009/16] în anul 2017, intră navele cargou care desfășoară în mod sistematic activități de căutare și salvare, așa-numite «SAR», a persoanelor aflate în pericol pe mare, asimilând astfel transportului de pasageri transportul persoanelor salvate pe mare întrucât viața acestora se afla în pericol?

- 2) Împrejurarea că nava a transportat un număr de persoane mult mai mare decât cel menționat în certificatul privind echipamentele de siguranță, deși la finalul unor activități așa-numite «SAR» sau, în orice caz, că nava deținea un certificat privind echipamentele de siguranță referitor la un număr de persoane mult mai mic decât cel al persoanelor efectiv transportate, poate fi considerată în mod legitim un factor prioritar, în sensul anexei I partea II punctul 2A, sau un factor neprevăzut, în sensul anexei I partea II punctul 2B, la care face trimitere articolul 11 din Directiva 2009/16?
- 3) Competența statului portului de a proceda la o inspecție mai amănunțită, menționată la articolul 13 din Directiva 2009/16, în ceea ce privește navele care arborează pavilionul unor state membre, poate și/sau trebuie să includă și competența de a verifica, în realitate, care este activitatea efectiv desfășurată de navă, indiferent de activitatea pentru care statul de pavilion sau organismul de clasificare corespunzător i-au eliberat certificatul de clasă și certificatele de siguranță subsecvente și, în consecință, competența de a verifica dacă nava respectivă deține certificatele și, în general, dacă îndeplinește condițiile și/sau cerințele prevăzute de normele adoptate la nivel internațional în materia siguranței, a prevenirii poluării și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor, iar în cazul unui răspuns afirmativ, competența amintită anterior poate fi exercitată și față de o navă care, în realitate, desfășoară în mod sistematic activități așa-numite «SAR»?
- 4) a) Cum trebuie interpretat [articolul I] litera b) din Convenția [pentru ocrotirea vieții omenești pe mare] – la care face trimitere în mod expres articolul 2 din Directiva 2009/16 și căreia, prin urmare, trebuie să i se asigure o interpretare omogenă [a dreptului Uniunii] în scopul și în cadrul inspecției efectuate de statul portului – în măsura în care prevede că «[g]uvernurile contractante se angajează să adopte orice legi, decrete, ordine și regulamente și să ia orice alte măsuri necesare pentru a da convenției deplină și întreaga sa putere pentru a garanta că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții omenești, o navă este aptă pentru serviciul căruia îi este destinată»? În special, în ceea ce privește aprecierea aptitudinii navei pentru serviciul căruia îi este destinată, pe care statul portului trebuie să o efectueze prin intermediul inspecțiilor, trebuie să se adopte ca parametru exclusiv de verificare cerințele impuse pe baza clasificării și a certificatelor de siguranță pertinente deținute, obținute potrivit activității declarate în mod abstract sau, în schimb, poate fi avut în vedere și serviciul pentru care nava este utilizată în realitate?
- b) Prin urmare, inclusiv în raport cu parametrul internațional amintit, autoritățile administrative ale statului portului sunt competente nu numai să verifice conformitatea echipamentelor și a dotărilor la bord cu cerințele prevăzute de certificatele emise de statul de pavilion și care decurg din clasificarea abstractă a navei, ci și să aprecieze conformitatea certificatelor, a echipamentelor și a dotărilor la bord pe care le deține și de care dispune nava în funcție de activitatea concretă desfășurată, care este diferită de cea indicată în certificatul de clasă și nu are legătură cu aceasta?
- c) Aceleași considerații trebuie dezvoltate pentru punctul 1.3.1 din [anexa la] Rezoluția [OMI privind controlul exercitat de statul portului], în măsura în care prevede că, «în conformitate cu dispozițiile convențiilor relevante menționate la punctul 1.2 de mai sus, administrația (și anume guvernul statului de pavilion) este responsabilă de promulgarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative și de luarea tuturor celorlalte măsuri care pot fi necesare pentru a da un efect deplin și complet acestor convenții, astfel încât să se asigure că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții omenești pe mare și al prevenirii poluării, o navă este adecvată pentru serviciul pentru care este destinată, iar personalul navigant este calificat și apt pentru îndeplinirea sarcinilor care îi revin»?

- 5) a) În sfârșit, în cazul în care Curtea consideră că statul portului este competent să verifice deținerea certificatelor și îndeplinirea condițiilor și/sau a cerințelor pe baza activității căreia îi este destinată nava în realitate, statul portului care a efectuat inspecția poate să impună, pentru a evita reținerea navei, obligația de a deține certificate și de a îndeplini condiții și/sau cerințe în materie de siguranță și de prevenire a poluării marine – pe lângă cele deținute și, respectiv, îndeplinite – referitoare la activitatea desfășurată în realitate, și anume, în speță, activitatea așa-numită «SAR»?
- b) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea de la litera a), obligația de a deține certificate și de a îndeplini condiții și/sau cerințe suplimentare – pe lângă cele deținute și, respectiv, îndeplinite – referitoare la activitatea desfășurată în realitate, și anume, în speță, activitatea așa-numită «SAR», poate fi impusă, pentru a evita reținerea navei, numai în cazul în care există un cadru juridic internațional și/sau [al Uniunii] clar și fiabil în ceea ce privește clasificarea activităților așa-numite «SAR» și certificatele și condițiile și/sau cerințele de siguranță și de prevenire a poluării marine?
- c) În cazul unui răspuns negativ la întrebarea de la litera b), obligația de a deține certificate și de a îndeplini condiții și/sau cerințe – pe lângă cele deținute și, respectiv, îndeplinite – referitoare la activitatea desfășurată în realitate, și anume, în speță, activitatea așa-numită «SAR», trebuie impusă în conformitate cu reglementarea națională a statului de pavilion și/sau cu cea a statului portului, iar în acest scop, este necesară o reglementare de drept primar sau este suficientă și o reglementare de drept derivat sau chiar doar o reglementare administrativă cu caracter general?
- d) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea de la litera c), statul portului are obligația de a indica, cu ocazia inspecției, în mod punctual și specific, reglementarea națională cu putere de lege, cu caracter administrativ sau care se regăsește într-un act administrativ cu caracter general [determinată potrivit literei c)] în temeiul căreia trebuie să fie stabilite condițiile și/sau cerințele tehnice de siguranță și de prevenire a poluării marine pe care nava supusă inspecției trebuie să le îndeplinească pentru a desfășura activitatea așa-numită «SAR», precum și activitățile precise de corectare sau de remediere care sunt necesare pentru asigurarea respectării reglementării amintite?
- e) În cazul inexistenței unei reglementări cu putere de lege, cu caracter administrativ sau care se regăsește într-un act administrativ cu caracter general a statului portului și/sau a statului de pavilion, autoritatea administrativă a statului portului poate indica, în cazul concret, condițiile și/sau cerințele tehnice de siguranță, de prevenire a poluării marine și de protecție a vieții și a muncii la bord pe care nava supusă inspecției [de către acest stat] trebuie să le îndeplinească pentru a desfășura activitatea așa-numită «SAR»?
- f) În cazul unui răspuns negativ la întrebările de la literele d) și e), activitatea așa-numită «SAR», în lipsa unor indicații specifice în această privință ale statului de pavilion, poate fi considerată autorizată între timp și, prin urmare, nesusceptibilă de interdicție prin adoptarea ordinului de reținere în cazul în care nava supusă inspecției de către statul portului îndeplinește condițiile și/sau cerințele menționate mai sus pentru o altă categorie (și anume pentru nave cargou), a căror îndeplinire efectivă a fost confirmată de statul de pavilion?”

Procedura în fața Curții

- 64 Prin decizia președintelui Curții din 2 februarie 2021, cauzele C-14/21 și C-15/21 au fost conexe pentru buna desfășurare a fazei scrise și a fazei orale a procedurii, precum și în vederea pronunțării deciziei Curții.

- 65 În deciziile sale de trimitere, Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia) a solicitat Curții judecarea prezentelor cauze potrivit procedurii accelerate prevăzute la articolul 105 din Regulamentul de procedură al Curții. În susținerea cererii respective, acesta a menționat, în primul rând, importanța semnificativă, în special în lunile de vară, a activităților de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe Marea Mediterană, efectuate de organizații umanitare cu ajutorul unor nave precum cele în discuție în litigiul principal, în al doilea rând, faptul că mai multe dintre aceste nave făceau, la data introducerii cererilor de decizie preliminară aflate la originea prezentelor cauze, obiectul unor măsuri de reținere în porturi italiene și, în al treilea rând, existența unor acțiuni pendinte în fața instanțelor administrative italiene împotriva unora dintre aceste măsuri.
- 66 Prin Ordonanța din 25 februarie 2021, Sea Watch (C-14/21 și C-15/21, EU:C:2021:149), președintele Curții a respins aceste cereri pentru motivul că împrejurările invocate în susținerea acestora nu justificau, în sine, judecarea prezentelor cauze potrivit procedurii accelerate, fără a aduce atingere posibilității instanței de trimitere de a adopta, eventual, măsurile provizorii necesare pentru a asigura deplina eficacitate a hotărârilor pe care este chemată să le pronunțe în litigiile principale.
- 67 Președintele Curții a apreciat însă că împrejurările speciale ale acestor cauze justificau judecarea lor cu prioritate de către Curte, în temeiul articolului 53 alineatul (3) din Regulamentul de procedură.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 68 Prin intermediul primei întrebări, care privește domeniul de aplicare al Directivei 2009/16, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă această directivă trebuie interpretată în sensul că este aplicabilă unor nave care, deși sunt clasificate și certificate ca nave cargou de statul de pavilion, sunt utilizate în practică, în mod sistematic, de o organizație umanitară în scopul unei activități necomerciale de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare (denumite în continuare „nave private de asistență umanitară”). În cazul unui răspuns afirmativ, această instanță ridică de asemenea problema dacă directiva menționată trebuie interpretată în sensul că se opune ca o reglementare națională care asigură transpunerea sa în dreptul intern să îi limiteze aplicabilitatea doar la navele care sunt utilizate în scopul unei activități comerciale.
- 69 În această privință, trebuie arătat, în primul rând, că articolul 3 din Directiva 2009/16 delimitează domeniul de aplicare al acesteia, în general și fără a aduce atingere dispozițiilor speciale referitoare la anumite categorii de nave, prin raportare la două serii de criterii cumulative, referitoare, prima, la navele cărora le este aplicabilă această directivă, iar a doua, la situațiile în care aceasta le este aplicabilă.
- 70 În ceea ce privește, pe de o parte, navele care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16, articolul 3 alineatul (1) primul paragraf din aceasta prevede că ea se aplică „tuturor navelor”, termenul „navă” fiind, la rândul său, definit la articolul 2 punctul 5 din directiva menționată ca fiind orice navă maritimă căreia, în primul rând, i se aplică una sau mai multe dintre convențiile internaționale menționate la punctul 1 al acestui articol 2 și care, în al doilea rând, arborează pavilionul altui stat decât cel al statului portului.

- 71 Articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2009/16 prevede însă că sunt excluse din domeniul de aplicare al acesteia navele de pescuit, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de construcție artizanală, navele de stat folosite în scopuri necomerciale și navele de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale.
- 72 Dat fiind că diferitele categorii de nave astfel excluse constituie tot atâtea excepții de la norma generală enunțată la articolul 3 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 2009/16, acestea trebuie considerate ca având un caracter limitativ și ca fiind de strictă interpretare.
- 73 Rezultă, în special, că termenii „nave de stat folosite în scopuri necomerciale” și „nave de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale”, care figurează la articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2009/16, nu pot fi interpretați în sensul că ar include, prin analogie, nave care, precum cele în discuție în litigiul principal, ar fi utilizate în practică în scopuri „necomerciale” sau „care nu [țin de] schimburi[le] comerciale”, fără a fi totuși „nave de stat” sau „nave de agrement” în sensul acestei dispoziții.
- 74 Cu excepția cazului în care nava în discuție face parte din una dintre categoriile excluse în mod limitativ din domeniul de aplicare al Directivei 2009/16 în temeiul articolului 3 alineatul (4) din aceasta, faptul că activitatea efectivă a navei respective nu coincide cu cea în scopul căreia a fost clasificată și certificată în statul al cărui pavilion îl arborează nu are incidență asupra aplicabilității directivei menționate, astfel cum a arătat avocatul general în esență la punctul 35 din concluzii. Este de asemenea irelevant dacă activitatea efectivă a unei astfel de nave este comercială sau necomercială. În sfârșit, este lipsit de relevanță faptul că transportul de persoane cărora li s-a acordat asistență pe mare, precum cel determinat de activitatea sistematică de căutare și de asistență în discuție în litigiul principal, poate sau nu să fie asimilat unei activități de transport de pasageri.
- 75 În ceea ce privește, pe de altă parte, situațiile care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16, articolul 3 alineatul (1) primul paragraf din aceasta precizează că ea se aplică în special tuturor navelor și echipajelor acestora „care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj al unui stat membru pentru a efectua o interfață navă/port”. După cum rezultă din articolul 2 punctul 6 din această directivă, o asemenea activitate include orice formă de interacțiune ce are loc atunci când o astfel de navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare.
- 76 Directiva 2009/16 nu este însă aplicabilă numai în situația menționată, astfel cum rezultă din articolul 3 alineatul (1) al treilea paragraf din aceasta, care se referă la posibilitatea unui stat membru de a efectua o inspecție a unei nave aflate în ape din jurisdicția sa.
- 77 Reiese, așadar, din cuprinsul punctelor 69-76 din prezenta hotărâre că Directiva 2009/16 trebuie interpretată în sensul că este aplicabilă oricărei nave care, precum cele în discuție în litigiul principal, se află într-un port, într-o zonă de ancoraj sau în apele din jurisdicția unui stat membru și arborează pavilionul unui alt stat membru sau al unui stat terț, fără a intra în sfera uneia dintre excepțiile enumerate la articolul 3 alineatul (4) din această directivă (denumite în continuare „navele supuse jurisdicției statului membru al portului”).
- 78 Această interpretare a termenilor Directivei 2009/16 este conformă cu obiectivul urmărit de directiva menționată, care constă, astfel cum reiese din articolul 1 din aceasta, în sporirea conformității cu normele dreptului internațional și cu legislația Uniunii privind siguranța și securitatea maritimă, protecția mediului marin, precum și condițiile de viață și de muncă la bord,

prin intermediul unui mecanism de control, de inspecție și de reținere bazat pe criterii comune și pe o procedură uniformă, aplicabilă, sub rezerva excepțiilor prevăzute în mod expres de legiuitorul Uniunii, tuturor navelor aflate sub jurisdicția statului membru al portului.

- 79 Interpretarea menționată este coerentă, în plus, cu articolul 80 alineatul (2) CE, devenit articolul 100 alineatul (2) TFUE, care constituie temeiul juridic al Directivei 2009/16. Astfel, această dispoziție permite legiuitorului Uniunii să adopte dispoziții generale ce vizează îmbunătățirea siguranței transporturilor și, prin urmare, a navigației maritime (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 octombrie 2007, Comisia/Consiliul, C-440/05, EU:C:2007:625, punctele 58 și 59, precum și jurisprudența citată), fără a trebui ca acestea să fie limitate doar la navele ce ar fi destinate sau utilizate în practică pentru o activitate comercială.
- 80 Având în vedere toate aceste elemente, trebuie să se considere că, atunci când sunt îndeplinite condițiile menționate la punctul 77 din prezenta hotărâre, Directiva 2009/16 este aplicabilă navelor private de asistență umanitară.
- 81 În al doilea rând, rezultă în mod clar din Directiva 2009/16 că intră sub incidența mecanismului de control, de inspecție și de reținere prevăzut la articolele sale 11-13 și 19 toate navele vizate la articolul 3 alineatul (1) din aceasta.
- 82 Prin urmare, actele cu putere de lege și actele administrative pe care statele membre sunt obligate să le adopte, în conformitate cu Directiva 2009/16, pentru a asigura conformitatea dreptului lor intern cu această directivă trebuie să prevadă că domeniul de aplicare al mecanismului respectiv include toate aceste nave, inclusiv pe cele avute în vedere la punctul 80 din prezenta hotărâre, directiva menționată opunându-se, astfel, ca asemenea dispoziții să îi limiteze aplicabilitatea numai la navele care sunt utilizate în scopul unei activități comerciale.
- 83 Ținând seama de nelămuririle instanței de trimitere prezentate la punctele 55 și 68 din prezenta hotărâre, trebuie adăugat că, astfel cum rezultă din jurisprudența constantă a Curții, principiul supremației dreptului Uniunii impune tuturor instanțelor statelor membre să asigure efectul deplin al acestui drept și, mai specific, instanțelor naționale să interpreteze, în măsura posibilului, dreptul lor intern în conformitate cu dreptul menționat. Acest principiu impune luarea în considerare a dreptului intern în ansamblul său și aplicarea metodelor de interpretare recunoscute de acesta pentru a garanta efectivitatea deplină a actului Uniunii care este vizat într-un anumit caz și pentru a identifica o soluție conformă cu finalitatea urmărită de acesta (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 iunie 2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, punctele 53, 54, 57 și 77).
- 84 Cu toate acestea, principiul menționat cunoaște anumite limite. În special, el nu poate servi drept temei al unei interpretări *contra legem* a dreptului național (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 iunie 2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, punctele 74 și 76, precum și jurisprudența citată).
- 85 În speță, revine instanței de trimitere sarcina de a interpreta, în cea mai mare măsură posibilă, reglementarea națională care asigură transpunerea dispozițiilor care stabilesc domeniul de aplicare al Directivei 2009/16 și în special al mecanismului de control, de inspecție și de reținere prevăzut la articolele 11-13 și 19 din directiva menționată în conformitate cu aceste dispoziții, ținând seama de ansamblul dreptului intern și aplicând metodele de interpretare recunoscute de acesta, ceea ce unele dintre persoanele interesate care au participat la procedura în fața Curții au considerat ca fiind posibil.

- 86 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că Directiva 2009/16 trebuie interpretată în sensul că:
- este aplicabilă unor nave care, deși sunt clasificate și certificate ca nave cargou de către statul de pavilion, sunt, în practică, utilizate în mod sistematic de o organizație umanitară în scopul unei activități necomerciale de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare și
 - se opune ca o reglementare națională care asigură transpunerea sa în dreptul intern să îi limiteze aplicabilitatea doar la navele utilizate în scopul unei activități comerciale.

Cu privire la întrebările a doua-a cincea

Observații introductive

- 87 Întrebările a doua-a cincea privesc condițiile de punere în aplicare a mecanismului de control, de inspecție și de reținere prevăzut la articolele 11-13 și 19 din Directiva 2009/16 în privința navelor supuse jurisdicției statului membru al portului și, mai precis, a navelor private de asistență umanitară.
- 88 Această directivă are ca obiectiv, așa cum s-a arătat la punctul 78 din prezenta hotărâre, sporirea conformității cu normele dreptului internațional și cu legislația Uniunii privind siguranța și securitatea maritimă, protecția mediului marin, precum și condițiile de viață și de muncă la bord.
- 89 În acest scop, directiva menționată vizează, mai specific, să permită Uniunii și statelor membre să se asigure că navele supuse jurisdicției statului membru al portului respectă prevederile convențiilor internaționale care sunt enumerate la articolul său 2 punctul 1. Printre acestea figurează Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, la care sunt părți toate statele membre ale Uniunii, însă nu Uniunea, astfel cum se precizează la punctul 17 din prezenta hotărâre.
- 90 În această privință, trebuie amintit, pe de o parte, că, chiar dacă Uniunea nu este parte la o convenție internațională și, prin urmare, aceasta nu este obligatorie pentru Uniune, rezultă dintr-o jurisprudență constantă a Curții că se poate ține seama de convenția respectivă în cadrul interpretării dispozițiilor de drept derivat al Uniunii care intră în domeniul său de aplicare, în ipoteza în care toate statele membre sunt părți la aceasta (Hotărârea din 3 iunie 2008, Intertanko și alții, C-308/06, EU:C:2008:312, punctele 47-52, Hotărârea din 23 ianuarie 2014, Manzi și Compagnia Naviera Orchestra, C-537/11, EU:C:2014:19, punctul 45, precum și Hotărârea din 11 iulie 2018, Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, punctul 45).
- 91 În speță, în cadrul interpretării Directivei 2009/16, trebuie să se țină seama de Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, la care sunt părți toate statele membre. Astfel, această directivă exprimă opțiunea legiuitorului Uniunii de a spori conformitatea cu prevederile convenției menționate în cadrul Uniunii, cu toate că Uniunea nu este ea însăși parte la aceasta. În plus, obiectivul, amintit la punctul 89 din prezenta hotărâre, urmărit de legiuitorul Uniunii prin adoptarea directivei menționate, s-a concretizat prin preluarea în esență, în unele anexe la aceasta, a unei părți din regulile care figurează în protocolul care însoțește convenția menționată.

- 92 Pe de altă parte, din jurisprudența constantă a Curții reiese că dispozițiile de drept derivat al Uniunii trebuie interpretate, în cea mai mare măsură posibilă, în conformitate atât cu convențiile internaționale care sunt obligatorii pentru Uniune, cât și cu normele și cu principiile relevante ale dreptului internațional general, cu respectarea cărora Uniunea trebuie să își exercite competențele atunci când adoptă astfel de dispoziții (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 septembrie 2008, Kadi și Al Barakaat International Foundation/Consiliul și Comisia, C-402/05 P și C-415/05 P, EU:C:2008:461, punctul 291, precum și Hotărârea din 27 februarie 2018, Western Sahara Campaign UK, C-266/16, EU:C:2018:118, punctele 43-47).
- 93 În speță, Directiva 2009/16 trebuie interpretată, având în vedere obiectivul și conținutul acesteia, ținând seama nu numai de Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, ci și de Convenția privind dreptul mării.
- 94 Astfel, după cum s-a arătat la punctul 3 din prezenta hotărâre, Convenția privind dreptul mării a fost încheiată de Uniune, așa încât este obligatorie pentru aceasta din urmă, iar prevederile sale fac parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii. Pe de altă parte, aceasta prevalează, în cadrul ordinii juridice menționate, față de actele de drept derivat ale Uniunii, care trebuie să fie interpretate, în cea mai mare măsură posibilă, în conformitate cu prevederile sale (a se vedea Hotărârea din 30 mai 2006, Comisia/Irlanda, C-459/03, EU:C:2006:345, punctul 82, Hotărârea din 3 iunie 2008, Intertanko și alții, C-308/06, EU:C:2008:312, punctele 42 și 53, precum și Hotărârea din 11 iulie 2018, Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, punctul 44).
- 95 În această privință, două serii de considerații sunt relevante pentru răspunsurile care trebuie date la întrebările a doua-a cincea adresate.
- 96 În primul rând, Convenția privind dreptul mării are ca obiectiv principal codificarea și dezvoltarea normelor de drept internațional general referitoare la cooperarea pașnică a comunității internaționale în domeniile explorării, utilizării și exploatării spațiilor marine. În acest scop, ea stabilește regimul juridic al diferitelor zone marine pe care le identifică, care cuprind, printre altele, marea teritorială și marea liberă, stabilind limitele materiale și teritoriale ale drepturilor suverane și de jurisdicție de care dispun statele în aceste diferite zone marine (a se vedea Hotărârea din 3 iunie 2008, Intertanko și alții, C-308/06, EU:C:2008:312, punctele 55, 57 și 58).
- 97 Acest regim juridic urmărește să stabilească un echilibru just între interesele potențial opuse ale statelor în calitate de state de coastă și, respectiv, state de pavilion (a se vedea printre altele Hotărârea din 3 iunie 2008, Intertanko și alții, C-308/06, EU:C:2008:312, punctul 58, precum și Hotărârea din 11 iulie 2018, Bosphorus Queen Shipping, C-15/17, EU:C:2018:557, punctul 63).
- 98 Acest echilibru just se caracterizează, pe de o parte, prin competența exclusivă recunoscută oricărui stat, în conformitate cu articolul 91 din Convenția privind dreptul mării, de a stabili condițiile de acordare a naționalității sale navelor, condițiile de înmatriculare a navelor pe teritoriul său și condițiile necesare pentru ca acestea să aibă dreptul de a-i arbora pavilionul. Exercitarea acestei competențe se materializează, printre altele, prin faptul că statul de pavilion sau un organism abilitat în acest scop clasifică și certifică navele care arborează pavilionul său, după verificarea respectării de către aceste nave a tuturor cerințelor prevăzute de convențiile internaționale aplicabile (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 iunie 2008, Intertanko și alții, C-308/06, EU:C:2008:312, punctul 59, precum și Hotărârea 7 mai 2020, Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, punctele 43, 44 și 46).

- 99 Pe de altă parte, orice stat dispune, în conformitate cu articolul 92 din Convenția privind dreptul mării, de jurisdicție exclusivă asupra navelor care îi arborează pavilionul și care se află în marea liberă. De aici rezultă o serie de obligații ale statului de pavilion, care, astfel cum reiese din articolul 94 alineatele (1)-(3) din această convenție, le includ pe cele de a-și exercita în mod efectiv jurisdicția și controlul asupra navelor respective, precum și de a lua toate măsurile necesare pentru a asigura siguranța pe mare, printre altele în ceea ce privește echiparea, navigabilitatea, instruirea și condițiile de muncă. În plus, statul de pavilion trebuie să se asigure, în temeiul alineatului (4) al acestui articol, printre altele, că comandantul, ofițerii și, după caz, echipajul cunosc și respectă normele internaționale aplicabile privind ocrotirea vieții omenești pe mare.
- 100 Rezultă, printre altele, că o navă este supusă, în marea liberă, jurisdicției exclusive și legii statului de pavilion (Hotărârea din 24 noiembrie 1992, Poulsen și Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, punctul 22, precum și Hotărârea din 25 februarie 2016, Stroumpoulis și alții, C-292/14, EU:C:2016:116, punctul 59), în special în ceea ce privește siguranța pe mare și ocrotirea vieții omenești pe mare. Mai general, o navă care se află în altă zonă marină decât marea liberă rămâne supusă, în această zonă, jurisdicției statului de pavilion (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 iunie 2018, Deutscher Naturschutzring, C-683/16, EU:C:2018:433, punctele 53 și 54), putând face totodată obiectul unor controale efectuate de statul care deține suveranitatea sau jurisdicția asupra acestei zone, în limitele competențelor și ale prerogativelor acestuia.
- 101 Echilibrul just între interesele statelor de coastă și, respectiv, ale statelor de pavilion se caracterizează, pe de altă parte, prin faptul că suveranitatea oricărui stat de coastă se extinde, astfel cum rezultă din articolul 2 alineatul (1) din Convenția privind dreptul mării, dincolo de teritoriul acestuia, inclusiv de porturile sale, și de apele sale interioare (Hotărârea din 24 noiembrie 1992, Poulsen și Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, punctul 28, precum și Hotărârea din 25 februarie 2016, Stroumpoulis și alții, C-292/14, EU:C:2016:116, punctul 59), la zona de mare adiacentă teritoriului său, desemnată sub numele de „mare teritorială”.
- 102 Noțiunea de „stat de coastă”, în sensul Convenției privind dreptul mării, coincide în parte cu noțiunea de „stat al portului”, în sensul Directivei 2009/16, care, deși nu este definită în mod formal în această directivă, vizează, potrivit articolului 3 alineatul (1) primul, al cincilea și al șaselea paragraf din aceasta, orice stat membru al Uniunii care dispune de un port maritim sau de un port fluvial.
- 103 Suveranitatea de care dispune statul de coastă asupra mării sale teritoriale nu aduce totuși atingere obligației impuse acestui stat prin articolul 24 alineatul (1) din Convenția privind dreptul mării de a nu împiedica, în afară de cazurile prevăzute de această convenție, dreptul de trecere inofensivă a navelor străine prin marea sa teritorială, prin care, în temeiul articolelor 17 și 18 din convenția menționată, trebuie să se înțeleagă printre altele dreptul de a naviga în această mare în scopul de a intra în apele interioare ale statului de coastă, de a face escală într-unul din porturile sale, precum și de a părăsi portul, apele sau marea respective (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 noiembrie 1992, Poulsen și Diva Navigation, C-286/90, EU:C:1992:453, punctul 25).
- 104 Cu toate acestea, statul de coastă dispune de competența de a adopta, în temeiul articolului 21 alineatele (1) și (4) din Convenția privind dreptul mării, acte cu putere de lege și norme administrative referitoare la trecerea inofensivă a navelor străine prin marea sa teritorială și, în

special, la siguranța navigației, cărora navele care efectuează această trecere trebuie să li se conformeze. În plus, pentru a fi considerată „inofensivă”, trecerea respectivă trebuie să corespundă caracteristicilor enunțate la articolul 19 din această convenție.

- 105 În al doilea rând, în partea sa VII, referitoare la marea liberă, Convenția privind dreptul mării consacră, la articolul 98 alineatul (1), o „obligație de a acorda asistență” care își are originea în dreptul cutumiar al mării, în temeiul căreia fiecare stat solicită comandantului unei nave care îi arborează pavilionul să acorde asistență persoanelor aflate în pericol pe mare, pe cât posibil fără a pune în pericol serios nava, echipajul sau pasagerii, în măsura în care se poate aștepta în mod rezonabil la o astfel de acțiune din partea sa (denumită în continuare „obligația de asistență pe mare”). În plus, această convenție precizează, la articolul 18 alineatul (2), că împrejurarea că o navă a acordat ajutor unor astfel de persoane poate presupune trecerea acestei nave prin marea teritorială a unui stat de coastă, inclusiv oprirea sau ancorarea într-o asemenea zonă, dacă se impun.
- 106 Rezultă că punerea în aplicare a acestei obligații de asistență pe mare are consecințe juridice asupra competențelor statelor de pavilion și, respectiv, ale statelor de coastă în materie de control al respectării normelor privind siguranța pe mare, astfel cum sunt precizate la punctele 99, 100, 103 și 104 din prezenta hotărâre.
- 107 În această privință, în conformitate cu cele arătate la punctele 90 și 91 din prezenta hotărâre, trebuie să se țină seama, în vederea interpretării dispozițiilor Directivei 2009/16, de articolul IV litera b) din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, potrivit căruia persoanele care se găsesc la bordul unei nave din motive de forță majoră sau care se găsesc acolo ca urmare a obligației impuse comandantului de a transporta fie naufragiați, fie alte persoane, nu trebuie luate în considerare când este vorba de a verifica aplicarea în privința acestei nave a unei prevederi oarecare a acestei convenții.
- 108 Rezultă că, în cazul în care comandantul unei nave care arborează pavilionul unui stat parte la Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare a pus în aplicare obligația de asistență pe mare menționată la punctul 105 din prezenta hotărâre, nici statul de coastă care este de asemenea parte la această convenție, nici, de altfel, statul de pavilion nu își pot utiliza competențele de control al respectării normelor privind siguranța pe mare, astfel cum sunt precizate la punctele 99, 100, 103 și 104 din prezenta hotărâre, pentru a verifica dacă prezența la bord a persoanelor respective poate conduce la încălcarea de către nava în cauză a vreunei prevederi a convenției menționate.
- 109 Trebuie să se răspundă la întrebările a doua-a cincea adresate de instanța de trimitere ținând seama de aceste considerații.

Cu privire la a doua întrebare

- 110 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere urmărește să se stabilească în esență dacă articolul 11 litera (b) din Directiva 2009/16 coroborat cu partea II a anexei I la această directivă trebuie interpretat în sensul că utilizarea unor nave cargo în scopul unei activități sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare poate fi considerată, pentru motivul că determină aceste nave să transporte un număr de persoane disproporționat față de capacitatea lor de transport, astfel cum rezultă aceasta din clasificarea lor și din certificatele lor privind echipamentele, ca fiind un factor care justifică supunerea navelor menționate unei inspecții suplimentare.

- 111 Astfel cum s-a subliniat la punctele 78 și 81 din prezenta hotărâre, articolul 11 din Directiva 2009/16 face parte integrantă dintr-un mecanism general de control, de inspecție și de reținere care poate fi aplicat, sub rezerva excepțiilor, tuturor navelor supuse jurisdicției statului membru al portului, cu scopul de a spori conformitatea cu normele dreptului internațional și al Uniunii privind siguranța și securitatea maritimă, protecția mediului marin, precum și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor.
- 112 În acest scop, articolul menționat coroborat cu articolul 12 din Directiva 2009/16 impune statelor membre care au calitatea de stat al portului să supună asemenea nave atât unor inspecții periodice, care trebuie organizate la intervale stabilite în funcție de profilul lor de risc, cât și unor inspecții suplimentare, indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Articolul 11 menționat precizează de asemenea, la litera (b), că aceste state membre sunt obligate să efectueze inspecții suplimentare în privința navelor care prezintă unul dintre „factorii prioritari” enumerați la punctul 2A din partea II a anexei I la această directivă și că dispun de posibilitatea de a recurge la acestea în privința navelor cărora li se aplică unul dintre „factorii neprevăzuți” enumerați la punctul 2B din partea II a anexei I la directiva menționată.
- 113 În speță, din motivarea deciziilor de trimitere rezumată la punctele 48, 56 și 57 din prezenta hotărâre reiese că, deși au apreciat că navele în discuție în litigiul principal erau „angajat[e] în asistarea migranților pe mare, în condițiile în care nu [erau] certificat[e] pentru serviciul prevăzut”, autoritățile competente au constatat, în cele din urmă, existența unei serii de deficiențe, dintre care unele trebuiau considerate, „individual sau cumulate, [ca prezentând] un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu”. Din această motivare reiese de asemenea că, potrivit instanței de trimitere, aceste deficiențe se referă, în ansamblu, la inadecvarea vădită care există între numărul de persoane care pot fi transportate de aceste nave în temeiul certificatelor lor și numărul de persoane pe care ele le-au transportat efectiv în cursul operațiunilor de salvare aflate la originea litigiilor principale.
- 114 În lipsa vreunei indicații, în deciziile de trimitere, care să permită legarea acestei situații de un „factor prioritar” în sensul punctului 2A din partea II a anexei I la Directiva 2009/16, precum existența unei măsuri de suspendare sau de retragere a clasei din motive de siguranță ori a unui raport, a unei notificări sau chiar a unei acuzații privind încălcarea dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi, situația menționată este susceptibilă să constituie numai un „factor neprevăzut”, în sensul punctului 2B din partea II a acestei anexe. În plus, din deciziile de trimitere nu rezultă că autoritățile italiene au adoptat măsurile în discuție în litigiul principal fie în urma unei semnalări, a unui raport sau a unei plângeri privind siguranța navigației, a mediului marin, a condițiilor de viață și de muncă la bordul navei, fie ca urmare a faptului că navele Sea Watch au făcut deja obiectul unei rețineri cu mai mult de trei luni înainte, fie în considerarea unor informații dintr-o sursă sigură potrivit cărora parametrii de risc ai acestor nave diferă de cei înregistrați, iar profilul lor de risc este, prin urmare, mai ridicat. Având în vedere aceste împrejurări, o asemenea situație pare susceptibilă, în speță, să fie examinată numai din perspectiva „factorului neprevăzut” legat de faptul că navele menționate ar fi „fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu”, în sensul celei de a noua liniuțe a punctului 2B, care este, de altfel, cel evidențiat de instanța de trimitere în cererile sale de decizie preliminară.

- 115 Pentru a stabili dacă situația poate fi aceasta, trebuie, conform jurisprudenței constante a Curții, ca această dispoziție să fie interpretată ținând seama nu numai de formularea sa, ci și de contextul în care se înscrie și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte (Hotărârea din 7 iunie 2005, VEMW și alții, C-17/03, EU:C:2005:362, punctul 41, precum și Hotărârea din 21 ianuarie 2021, Germania/Esso Raffinage, C-471/18 P, EU:C:2021:48, punctul 81).
- 116 În această privință, trebuie arătat, în primul rând, că din însuși textul punctului 2B a noua liniuță din partea II a anexei I la Directiva 2009/16 rezultă că factorul neprevăzut vizat de această dispoziție poate fi reținut într-un caz concret numai dacă se stabilește că o navă a fost operată într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu.
- 117 Or, ținând seama de contextul juridic în care se înscrie dispoziția menționată, utilizarea navelor cargou în scopul unei activități sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare nu poate fi considerată, pentru simplul motiv că determină navele respective să transporte un număr disproporționat de persoane față de capacitatea lor, astfel cum rezultă aceasta din clasificarea și din certificarea lor, și independent de orice altă împrejurare, drept un factor neprevăzut în sensul liniuței menționate, care să permită statului portului să efectueze o inspecție suplimentară.
- 118 Astfel, o asemenea interpretare ar contraveni prevederilor Convenției privind dreptul mării, întrucât ar fi de natură să împiedice punerea în aplicare efectivă a obligației de asistență pe mare, consacrată la articolul 98 din convenția menționată. În plus, aceasta nu ar fi compatibilă cu articolul IV litera b) din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare.
- 119 În schimb, modul de redactare a articolului 11 litera (b) din Directiva 2009/16 coroborat cu punctul 2B a noua liniuță din partea II a anexei I la această directivă nu se opune, ținând seama de generalitatea formulării sale, ca, în funcție de împrejurările speței, să se poată considera că navele care desfășoară o activitate sistematică de căutare și de salvare și care se află într-un port sau în ape din jurisdicția unui stat membru, după ce au intrat în aceste ape și după terminarea tuturor operațiunilor de transbordare sau de debarcare a persoanelor cărora comandantii navelor respective au decis să le acorde asistență atunci când se aflau în pericol sau în dificultate pe mare, au „fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu”, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctele 43 și 46 din concluziile sale. În această privință, trebuie arătat că, prin faptul că precizează că decizia de a efectua o inspecție suplimentară „este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente”, articolele 11 și 13, precum și partea II a anexei I la directiva menționată conferă autorității competente a statului membru în cauză o marjă de apreciere amplă pentru a stabili dacă aceste împrejurări sunt de natură să constituie un „factor neprevăzut” care justifică o astfel de inspecție.
- 120 Totuși, nu este mai puțin adevărat că decizia adoptată de această autoritate trebuie să fie motivată și, în ceea ce privește fondul, să fie justificată atât în drept, cât și în fapt. Pentru a fi justificată astfel, decizia respectivă trebuie să se întemeieze pe indicii serioase de natură să stabilească existența unui pericol pentru sănătate, pentru siguranță, pentru condițiile de muncă la bordul navei sau pentru mediu, în raport cu cerințele relevante ale dreptului internațional și ale dreptului Uniunii, ținând seama de condițiile în care a avut loc exploatarea în cauză. În speță, revine instanței de trimitere sarcina de a controla respectarea acestor cerințe. Printre elementele care pot fi luate în considerare în scopul acestui control figurează, în primul rând, activitatea pentru care nava în cauză este utilizată în practică, în al doilea rând, eventuala diferență dintre această activitate și

cea pentru care nava respectivă este certificată și echipată, în al treilea rând, frecvența cu care se desfășoară activitatea menționată și, în al patrulea rând, echipamentele navei menționate în raport cu numărul prevăzut, dar și cu cel efectiv, de persoane la bord.

- 121 În ceea ce privește acest din urmă element, trebuie arătat că natura vădit insuficientă a echipamentelor de siguranță sau de salvare care se află pe nava în cauză în raport cu numărul de persoane pe care această navă poate fi determinată să le salveze în cadrul unei activități sistematice de căutare și de asistență poate avea o pondere decisivă în sine pentru a aprecia dacă nava menționată a fost exploatată într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu. În schimb, ponderea care trebuie acordată, atât individual, cât și global, unor constatări precum insuficiența instalațiilor de tratare a apelor uzate, prezența toaletelor și a dușurilor suplimentare care deversează direct în mare sau necontabilizarea operațiunilor de salvare în timpul de lucru al echipajului poate fi mai mult sau mai puțin importantă în fiecare caz în parte. Astfel, aceasta poate varia în funcție, printre altele, de frecvența activității efective a navei în cauză, precum și de importanța diferenței dintre numărul efectiv de persoane transportate în timpul unor operațiuni de căutare și de salvare pe mare și numărul de persoane pe care această navă îl poate primi în conformitate cu certificările emise de statul de pavilion.
- 122 În al doilea rând, contextul juridic în care sunt plasate articolul 11 litera (b) și punctul 2B din partea II a anexei I la Directiva 2009/16 arată că, într-o asemenea situație, controlul unei astfel de exploatare și inspecția navei în cauză de către statul portului sunt de natură să contribuie la respectarea efectivă a cerințelor prevăzute de normele relevante ale dreptului internațional.
- 123 Astfel, pe de o parte, din regula 11 litera a), care figurează în capitolul I partea B din anexa la protocolul care însoțește Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, rezultă că, după ce a fost vizitată, clasificată și certificată sub controlul statului de pavilion, o navă trebuie menținută, în toate privințele, în condiții apte să garanteze că „va fi în siguranță pentru a ieși în mare fără pericol pentru aceasta sau persoanele de la bord”. În plus, din regula 19 literele a) și b) din același capitol reiese că această capacitate face parte dintre elementele pe care statul portului este abilitat să le controleze atunci când o navă se află în unul dintre porturile sale, dacă există motive clare de a crede că aceasta nu este în siguranță. În sfârșit, mai general, articolul I litera b) din convenția menționată impune părților la aceasta să adopte toate măsurile necesare „pentru a garanta că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții omenești, o navă este aptă serviciului căruia îi este destinată”.
- 124 Pe de altă parte, deși, astfel cum s-a amintit la punctul 107 din prezenta hotărâre, din articolul IV litera b) din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare rezultă că, în sine, prezența unor persoane la bordul unei nave ca urmare a unui caz de forță majoră sau a punerii în aplicare, de către comandantul navei respective, a obligației de asistență pe mare care îi revine nu poate fi luată în considerare în scopul verificării respectării, de către nava menționată, a prevederilor acestei convenții. Totuși, nu este mai puțin adevărat că, potrivit articolului 98 alineatul (1) din Convenția privind dreptul mării, această obligație trebuie pusă în aplicare, astfel cum s-a subliniat la punctul 105 din prezenta hotărâre, „pe cât posibil fără a pune în pericol serios nava, echipajul sau pasagerii”.
- 125 În al treilea și ultimul rând, interpretarea care figurează la punctele 119-124 din prezenta hotărâre este coerentă cu obiectivul urmărit de Directiva 2009/16, astfel cum a fost precizat la punctele 78, 88 și 89 din aceeași hotărâre, în măsura în care tocmai acest obiectiv este cel care a determinat legiuitorul Uniunii să încredințeze statelor membre, acționând în calitate de state ale

portului, responsabilitatea de a asigura o „a doua linie de apărare” față de „navele care nu corespund standardelor”, în completarea responsabilității „principale” a statelor de pavilion în materie, astfel cum rezultă din considerentul (6) al acestei directive.

- 126 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 11 litera (b) din Directiva 2009/16 coroborat cu partea II a anexei I la această directivă trebuie interpretat în sensul că statul portului poate supune unei inspecții suplimentare navele care desfășoară o activitate sistematică de căutare și de salvare și care se află în unul dintre porturile sale sau în apele din jurisdicția sa, după ce au intrat în aceste ape și după terminarea tuturor operațiunilor de transbordare sau de debarcare a persoanelor cărora comandantul lor a decis să le acorde asistență, atunci când statul menționat a stabilit, pe baza unor elemente juridice și de fapt detaliate, că există indicii serioase de natură să ateste un pericol pentru sănătate, pentru siguranță, pentru condițiile de muncă la bordul navei sau pentru mediu, ținând seama de condițiile de exploatare a acestor nave.

Cu privire la a treia și la a patra întrebare

- 127 Prin intermediul celei de a treia și al celei de a patra întrebări, instanța de trimitere urmărește să se stabilească, în esență, dacă articolul 13 din Directiva 2009/16 trebuie interpretat în sensul că, în cadrul inspecțiilor mai amănunțite organizate în temeiul acestui articol, statul portului are competența, pe de o parte, de a ține seama de faptul că nave care au fost clasificate și certificate ca nave cargou de statul de pavilion sunt utilizate, în practică, în scopul unei activități sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare și, pe de altă parte, de a solicita dovada că navele respective dețin alte certificate decât cele emise de statul de pavilion sau că respectă cerințe aplicabile unei alte clasificări.
- 128 În această privință, articolul 13 din Directiva 2009/16 obligă statele membre să se asigure că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu articolul 12 din această directivă fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite. Articolul 13 menționat precizează, la punctul 1, că inspecția inițială a unei nave trebuie să vizeze cel puțin controlarea certificatelor care trebuie să se afle la bord în conformitate cu dreptul Uniunii și cu convențiile internaționale referitoare la securitate și la siguranță, precum și să asigure că starea generală a navei în cauză este adecvată. Acest articol prevede de asemenea, la punctul 3, că, ori de câte ori, după inspecția inițială, „există motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții”, se efectuează o inspecție mai amănunțită, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord. În sfârșit, același articol face trimitere, în ceea ce privește exemple de astfel de motive întemeiate, la anexa V la directiva menționată.
- 129 Această anexă V menționează, printre altele, în lista exemplurilor de motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită, „navele identificate în anexa I partea II secțiunea 2A și 2B” la Directiva 2009/16, și anume cele care se caracterizează prin prezența unuia dintre factorii prioritari sau neprevăzuți menționați la punctul 2A și, respectiv, la punctul 2B.
- 130 Ținând seama de aceste dispoziții, trebuie arătat, în primul rând, că competența de a organiza o inspecție mai amănunțită care este prevăzută la articolul 13 punctul 3 din Directiva 2009/16 concretizează obligația sau posibilitatea statelor membre care au calitatea de state ale portului de a efectua, în temeiul articolelor 11 și 12 din directiva menționată, inspecția suplimentară a navelor supuse jurisdicției lor în situațiile menționate la punctul 112 din prezenta hotărâre. Precum orice inspecție suplimentară, o asemenea inspecție mai amănunțită nu poate fi organizată, așadar, în

ceea ce privește navele private de asistență umanitară care desfășoară o activitate sistematică de căutare și de salvare, decât la finalul operațiunilor decise de comandantul navei în cauză, astfel cum se indică la punctul 119 din această hotărâre.

- 131 În al doilea rând, rezultă din formularea clară a articolului 13 din Directiva 2009/16 că punerea în aplicare a acestei competențe de inspecție mai amănunțită presupune, pe de o parte, că statul portului a efectuat o inspecție inițială în conformitate cu punctul 1 al acestui articol și, pe de altă parte, că, la finalul acesteia, el a apreciat că există „motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții”. Astfel cum reiese din cuprinsul punctului 114 din prezenta hotărâre, intră în sfera unor astfel de motive împrejurarea că o navă a fost exploatată într-un mod care prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu.
- 132 Rezultă că inspecția mai amănunțită a unei nave urmărește în mod necesar să permită statului portului să efectueze un control al navei respective care este în același timp mai amplu și mai aprofundat decât cel care a fost efectuat în cadrul inspecției inițiale. Acest control poate privi, așadar, după cum reiese din cuprinsul articolului 13 punctul 3 din Directiva 2009/16 coroborat cu articolul 2 punctul 12 din directiva menționată, care definește „inspecția mai amănunțită”, „construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de viață și de muncă și respectarea procedurilor operaționale la bord”.
- 133 În consecință, în cazul în care se organizează o inspecție mai amănunțită deoarece există motive întemeiate pentru a crede că o navă a fost „exploatăată într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu”, toate aceste elemente pot fi luate în considerare de statul portului pentru a aprecia existența unui asemenea pericol, având în vedere cerințele convențiilor internaționale aplicabile.
- 134 După cum s-a arătat la punctele 120 și 121 din prezenta hotărâre, printre elementele menționate se numără activitatea pentru care este utilizată în practică nava în cauză, eventuala diferență dintre această activitate și cea pentru care nava respectivă a fost certificată și echipată, frecvența cu care se desfășoară activitatea menționată, precum și consecințele ce rezultă din aceasta în ceea ce privește condițiile concrete de exploatare a navei respective, având în vedere în special echipamentele cu care aceasta este dotată.
- 135 Prin urmare, se poate ține seama, printre altele, de împrejurarea că anumite nave sunt utilizate, în practică, în scopul unei activități sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, deși au fost clasificate și certificate de statul de pavilion ca nave cargou. Revine, totuși, statului portului sarcina de a menționa elemente juridice și de fapt detaliate de natură să stabilească motivele pentru care această împrejurare creează, singură sau împreună cu alte elemente, un pericol pentru sănătate, pentru siguranță, pentru condițiile de muncă la bordul navei sau pentru mediu.
- 136 În al treilea și ultimul rând, din elementele de ordin contextual și teleologic expuse la punctele 123-125 din prezenta hotărâre reiese că o asemenea interpretare este conformă cu normele de drept internațional în cadrul cărora se situează Directiva 2009/16 și a căror eficacitate aceasta urmărește să o consolideze.
- 137 Astfel, faptul de a condiționa controlul care poate fi efectuat de statul portului de existența unor motive întemeiate pentru a crede că o navă sau echipamentul acesteia nu respectă regula potrivit căreia o navă trebuie menținută, în toate privințele, în condiții apte să garanteze că va fi în

siguranță pentru a ieși în mare fără pericol pentru ea însăși sau pentru persoanele de la bord este conform cu normele de drept internațional ce reglementează repartizarea competențelor între acest stat și statul de pavilion.

- 138 În schimb, un control ce ar încălca această repartizare a competențelor, precum faptul că statul portului solicită navelor care fac obiectul unei inspecții mai amănunțite să dețină alte certificate decât cele care le-au fost eliberate de statul de pavilion sau să respecte toate cerințele aplicabile navelor care au o altă clasificare, ar fi contrar atât normelor relevante ale dreptului internațional, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 98-100 din prezenta hotărâre, cât și Directivei 2009/16. În fapt, un asemenea control ar implica, în definitiv, repunerea în discuție a modului în care statul de pavilion și-a exercitat competența în materie de acordare a naționalității sale navelor, precum și de clasificare și de certificare a acestora.
- 139 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a treia și la a patra întrebare că articolul 13 din Directiva 2009/16 trebuie interpretat în sensul că, cu ocazia inspecțiilor mai amănunțite organizate în temeiul acestui articol, statul portului are competența de a ține seama de faptul că navele care au fost clasificate și certificate ca nave cargou de statul de pavilion sunt utilizate, în practică, în scopul unei activități sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, în cadrul unui control având ca obiect aprecierea, pe baza unor elemente juridice și de fapt detaliate, a existenței unui pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, având în vedere condițiile de exploatare a acestor nave. În schimb, statul portului nu are competența de a solicita dovada că navele respective dețin alte certificate decât cele emise de statul de pavilion sau că respectă toate cerințele aplicabile unei alte clasificări.

Cu privire la a cincea întrebare

- 140 Prin intermediul celei de a cincea întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 19 din Directiva 2009/16 trebuie interpretat în sensul că, în ipoteza în care se stabilește că nave care sunt utilizate, în practică, în scopul unei activități sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, deși au fost clasificate și certificate ca nave cargou de un stat membru ce are calitatea de stat de pavilion, au fost exploatate într-un mod care prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, statul membru ce are calitatea de stat al portului poate supune nereținerea navelor respective sau încetarea unei asemenea rețineri condiției ca acestea să dețină certificate adaptate activității menționate și să respecte cerințele corespunzătoare sau, în caz contrar, cerinței ca acestea să respecte anumite măsuri corective în materia siguranței, a prevenirii poluării, precum și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor.
- 141 În această privință, trebuie arătat, în primul rând, că articolul 19 din Directiva 2009/16 prevede, la alineatul (1), că autoritatea competentă a statului portului trebuie să se asigure că orice deficiență care a fost confirmată sau descoperită în urma inspecțiilor efectuate este sau urmează să fie remediată în conformitate cu convențiile internaționale.
- 142 Acest articol prevede de asemenea, la alineatul (2), că, în cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea menționată se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită, adăugând apoi că ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când autoritatea respectivă stabilește că nava, sub rezerva

oricăror condiții necesare impuse de aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin.

- 143 Articolul menționat prevede, pe de altă parte, la alineatul (3) că, în exercitarea judecății profesionale privind decizia de reținere sau nereținere a unei nave, autoritatea competentă a statului portului aplică criteriile prevăzute în anexa X. Această anexă precizează, la punctul 2, că o astfel de exercitare impune să se verifice, printre altele, dacă este posibil „să [se] abandoneze nava, dacă este cazul, rapid și în siguranță și să [se] efectueze salvarea efectivă pe durata călătoriei următoare”, „să [se] prevină poluarea mediului pe durata călătoriei următoare” și „să [fie] ofer[ite] condiții sigure și salubre la bord pe durata călătoriei următoare”. În plus, anexa menționată cuprinde lista neexhaustivă a deficiențelor care pot justifica, în sine, reținerea navei în cauză, printre care „[a]bsența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora”, precum și nerespectarea gravă sau repetată a condițiilor de viață și de muncă ale navigatorilor la bordul navei.
- 144 Din modul de redactare și din economia acestor diferite dispoziții rezultă în mod clar că, deși statul portului este obligat să se asigure că toate deficiențele care au fost confirmate sau descoperite în urma unei inspecții efectuate în temeiul articolelor 11-13 din Directiva 2009/16, în special cele referitoare la echipamentele de siguranță la bord, au fost sau urmează să fie remediate în conformitate cu convențiile internaționale a căror efectivitate urmărește să o consolideze directiva menționată, acesta nu poate, în schimb, să rețină o navă decât atunci când astfel de deficiențe prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu.
- 145 Rezultă de asemenea că o astfel de reținere nu poate fi anulată decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când autoritatea competentă a statului portului stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin.
- 146 Această interpretare reiese de asemenea din noțiunea de „reținere”, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 15 din Directiva 2009/16, care precizează că acest termen înseamnă interdicția formală de a pleca din port impusă unei nave din cauza unor deficiențe, care, individual sau cumulate, determină ca nava să nu fie considerată în stare de navigabilitate, și din considerentul (23) al acestei directive, potrivit căruia „[n]avele care trebuie să facă obiectul unor măsuri corective ar trebui, în cazul în care deficiențele observate prezintă un risc evident pentru siguranță, sănătate sau mediu, să fie reținute până la remedierea deficiențelor”.
- 147 În consecință, o asemenea reținere nu poate fi dispusă pentru simplul motiv că o inspecție realizată în temeiul articolelor 11-13 din Directiva 2009/16 a permis statului portului să stabilească cu precizie că o navă a fost exploatată într-un mod care prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu. Astfel, este necesar și ca statul respectiv să stabilească, într-un caz concret, pe de o parte, că un asemenea pericol sau risc viitor prezintă un caracter clar și, pe de altă parte, că deficiențele aflate la originea acestuia determină, individual sau cumulate, ca nava în cauză să nu fie considerată în stare de navigabilitate.
- 148 Această din urmă cerință trebuie să fie, la rândul ei, interpretată în lumina regulii amintite la punctele 123, 124 și 137 din prezenta hotărâre, potrivit căreia navele trebuie să fie apte pentru serviciul căruia îi sunt destinate, din punctul de vedere al siguranței pe mare, precum și să iasă în

mare fără pericol pentru ele înseși sau persoanele de la bord. Prin urmare, aceasta nu trebuie înțeleasă în sensul că se referă la o imposibilitate absolută a navei de a naviga, ci în sens mai larg, la imposibilitatea acestei nave de a naviga ținând seama, printre altele, de activitatea sa declarată, precum și de activitatea sa efectivă, în condiții apte să asigure siguranța pe mare pentru persoane, bunuri și mediu. Această situație corespunde, de altfel, celei în care regula 19 litera c) din capitolul I partea B din anexa la protocolul care însoțește Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare abilitază statul în portul căruia se află o navă să ia măsurile necesare pentru ca aceasta să nu navigheze. Directiva 2009/16 reia, așadar, în esență, cu privire la acest aspect, regula menționată.

- 149 În speță, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă cerințele prevăzute la cele două puncte anterioare au fost respectate de autoritățile competente ale statului portului atunci când au dispus reținerea navelor în discuție în litigiul principal.
- 150 În ceea ce privește, în al doilea rând, măsurile corective pe care astfel de autorități sunt abilitate să le impună în cazul în care au stabilit existența unor deficiențe care prezintă un pericol sau un risc evident pentru siguranță, sănătate sau mediu și care determină, individual sau cumulate, ca nava în cauză să nu fie considerată în stare de navigabilitate, trebuie amintit mai întâi că normele de drept internațional în cadrul cărora se înscrie Directiva 2009/16 și a căror eficacitate aceasta urmărește să o asigure se opun interpretării acestei directive în sensul că statul membru care, în temeiul articolului 3 alineatul (1) din directiva menționată, are calitatea de stat al portului poate solicita navelor aflate sub jurisdicția sa să dețină alte certificate decât cele eliberate de statul de pavilion sau să respecte toate cerințele aplicabile navelor cu o altă clasificare decât cea proprie, astfel cum s-a menționat la punctul 138 din prezenta hotărâre.
- 151 Rezultă că statul portului nu poate condiționa nereținerea acestor nave sau încetarea unei asemenea rețineri de astfel de cerințe.
- 152 Acestea fiind precizate, trebuie arătat în continuare că articolul 19 alineatul (2) din Directiva 2009/16, interpretat în lumina considerentului (23) al acestei directive, permite statului portului să adopte măsurile corective pe care le consideră necesare, a căror respectare condiționează posibilitatea navei care a fost reținută de a naviga sau de a relua operațiunea. Din cuprinsul acestei dispoziții rezultă de asemenea că măsurile corective menționate trebuie să urmărească să garanteze că nava respectivă poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin.
- 153 Măsurile corective care pot fi, astfel, adoptate într-un caz concret depind în mod necesar de împrejurările de fapt care au justificat inspecțiile suplimentare și mai amănunțite, precum și reținerea navei în cauză. Totuși, acestea trebuie, în orice caz, să fie nu numai adecvate și necesare pentru a remedia deficiențele care prezintă un risc evident pentru siguranță, sănătate sau mediu și care determină ca nava să nu fie considerată în stare de navigabilitate, care au justificat această reținere, ci și proporționale în acest scop, aspect a cărui stabilire revine autorității competente, sub controlul instanței naționale competente, ținând seama, printre altele, de considerațiile expuse la punctul 121 din prezenta hotărâre.
- 154 În sfârșit, reiese atât din articolul 19 alineatul (6) din Directiva 2009/16, cât și din articolul 21 alineatele (1), (3) și (5) din directiva menționată și din normele de drept internațional în lumina cărora trebuie interpretate aceste dispoziții că, înainte de a stabili măsurile corective pe care intenționează să le impună, statul portului trebuie să informeze în scris statul de pavilion cu

privire la circumstanțele și la motivele care au condus la inspecție și la reținerea unei nave care arborează pavilionul său, comunicându-i raportul sau rapoartele întocmite în urma inspecției respective. Această cerință se aplică oricare ar fi statul de pavilion și, prin urmare, independent de aspectul dacă este vorba despre un alt stat membru sau despre un stat terț.

- 155 Astfel, din cuprinsul articolului 94 alineatul (6) din Convenția privind dreptul mării rezultă în mod clar că orice stat care are motive întemeiate să creadă că asupra unei nave nu au fost exercitate jurisdicția și controlul corespunzătoare poate informa statul de pavilion cu privire la acest lucru, căruia îi revine, de îndată ce a fost sesizat și în cadrul competențelor, precum și al atribuțiilor pe care le deține, sarcina de a proceda la o anchetă și de a adopta, după caz, măsurile necesare pentru remedierea situației. Această dispoziție implică faptul că statul de pavilion ia, cu privire la navele care arborează pavilionul său, toate măsurile necesare pentru a proteja interesele statului de coastă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 iunie 2008, *Intertanko și alții*, C-308/06, EU:C:2008:312, punctul 62, precum și Hotărârea din 26 noiembrie 2014, *Parlamentul și Comisia/Consiliul*, C-103/12 și C-165/12, EU:C:2014:2400, punctul 63).
- 156 În plus, în raporturile dintre statele membre trebuie să se țină seama de principiul cooperării loiale enunțat la articolul 4 alineatul (3) TUE, care impune statelor membre, în general și, așadar, printre altele în cadrul situațiilor reglementate de Directiva 2009/16, să se respecte și să se ajute reciproc în îndeplinirea misiunilor care decurg din tratate, să adopte orice măsură generală sau specială pentru asigurarea îndeplinirii obligațiilor care decurg din tratate sau care rezultă din actele instituțiilor Uniunii, precum și să se abțină de la orice măsură care ar putea pune în pericol realizarea obiectivelor Uniunii.
- 157 Ținând seama de acest principiu, statele membre sunt obligate să se pună de acord, precum și să coopereze în mod loial în exercitarea competențelor proprii de control, astfel încât obligațiile ce rezultă din Directiva 2009/16 să fie respectate de statul competent, menținând efectul lor util. Așadar, trebuie să se considere că, în cazul în care nava care a fost inspectată și reținută arborează pavilionul unui alt stat membru decât statul portului, acesta din urmă, care este singurul competent, în cadrul mecanismului instituit prin Directiva 2009/16, să adopte măsuri corective în condițiile enunțate la punctele 150-153 din prezenta hotărâre, trebuie să respecte, în acest demers, clasificarea și certificările acordate de statul de pavilion. La rândul său, statul de pavilion trebuie să țină seama de motivele care au determinat statul portului să inspecteze și apoi să rețină nava respectivă și să îl asiste în identificarea măsurilor corective cele mai adecvate pentru a remedia deficiențele constatate, precum și de pericolele sau de riscurile evidente care decurg din acestea. Aceste două state membre trebuie de asemenea să depună, fiecare, eforturi pentru a ajunge la o poziție concertată în ceea ce privește măsurile care trebuie adoptate de fiecare dintre ele în cadrul competențelor proprii, precum și punerea în aplicare a acestor măsuri.
- 158 Aceste diferite cerințe au o importanță cu atât mai mare cu cât nu există, în stadiul actual al dreptului Uniunii, dispoziții care să reglementeze în mod specific activitatea sistematică de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare care este în discuție în litigiul principal.
- 159 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a cincea întrebare că articolul 19 din Directiva 2009/16 trebuie interpretat în sensul că, în ipoteza în care se stabilește că nave care sunt utilizate, în practică, în scopul unei activități sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, deși au fost clasificate și certificate ca nave cargou de un stat membru care are calitatea de stat de pavilion, au fost exploatate într-un mod care prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, statul

membru care are calitatea de stat al portului nu poate supune nereținerea navelor respective sau încetarea unei asemenea rețineri condiției ca acestea să dețină certificate adaptate activității menționate și să respecte toate cerințele corespunzătoare. În schimb, acest stat poate impune măsuri corective stabilite în materia siguranței, a prevenirii poluării, precum și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor în cazul în care aceste măsuri corective sunt justificate de existența unor deficiențe care prezintă un risc evident pentru siguranță, sănătate sau mediu și care determină ca nava să nu fie considerată în stare de navigabilitate în condiții apte să asigure siguranța pe mare. Astfel de măsuri corective trebuie, pe de altă parte, să fie adecvate, necesare și proporționale în acest scop. În plus, adoptarea și punerea lor în aplicare de către statul portului trebuie să facă obiectul unei cooperări loiale cu statul de pavilion, cu respectarea competențelor fiecăruia dintre aceste două state.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 160 Întrucât, în privința părților din litigiile principale, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară:

- 1) Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017,**

trebuie interpretată în sensul că:

- **este aplicabilă unor nave care, deși sunt clasificate și certificate ca nave cargou de statul de pavilion, sunt, în practică, utilizate în mod sistematic de o organizație umanitară în scopul unei activități necomerciale de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare și**
 - **se opune ca o reglementare națională care asigură transpunerea sa în dreptul intern să îi limiteze aplicabilitatea doar la navele utilizate în scopul unei activități comerciale.**
- 2) Articolul 11 litera (b) din Directiva 2009/16, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2017/2110, coroborat cu partea II a anexei I la această directivă, cu modificările ulterioare, trebuie interpretat în sensul că statul portului poate supune unei inspecții suplimentare navele care desfășoară o activitate sistematică de căutare și de salvare și care se află în unul dintre porturile sale sau în apele din jurisdicția sa, după ce au intrat în aceste ape și după terminarea tuturor operațiunilor de transbordare sau de debarcare a persoanelor cărora comandantul lor a decis să le acorde asistență, atunci când statul menționat a stabilit, pe baza unor elemente juridice și de fapt detaliate, că există indicii serioase de natură să ateste un pericol pentru sănătate, pentru siguranță, pentru condițiile de muncă la bordul navei sau pentru mediu, ținând seama de condițiile de exploatare a acestor nave.**

- 3) **Articolul 13 din Directiva 2009/16, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2017/2110, trebuie interpretat în sensul că, cu ocazia inspecțiilor mai amănunțite organizate în temeiul acestui articol, statul portului are competența de a ține seama de faptul că navele care au fost clasificate și certificate ca nave cargou de statul de pavilion sunt utilizate, în practică, în scopul unei activități sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, în cadrul unui control având ca obiect aprecierea, pe baza unor elemente juridice și de fapt detaliate, a existenței unui pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, având în vedere condițiile de exploatare a acestor nave. În schimb, statul portului nu are competența de a solicita dovada că navele respective dețin alte certificate decât cele emise de statul de pavilion sau că respectă toate cerințele aplicabile unei alte clasificări.**
- 4) **Articolul 19 din Directiva 2009/16, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2017/2110, trebuie interpretat în sensul că, în ipoteza în care se stabilește că nave care sunt utilizate, în practică, în scopul unei activități sistematice de căutare și de salvare a persoanelor aflate în pericol sau în dificultate pe mare, deși au fost clasificate și certificate ca nave cargou de un stat membru care are calitatea de stat de pavilion, au fost exploatate într-un mod care prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, statul membru care are calitatea de stat al portului nu poate supune nereținerea navelor respective sau încetarea unei asemenea rețineri condiției ca acestea să dețină certificate adaptate activității menționate și să respecte toate cerințele corespunzătoare. În schimb, acest stat poate impune măsuri corective stabilite în materia siguranței, a prevenirii poluării, precum și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor în cazul în care aceste măsuri corective sunt justificate de existența unor deficiențe care prezintă un risc evident pentru siguranță, sănătate sau mediu și care determină ca nava să nu fie considerată în stare de navigabilitate în condiții apte să asigure siguranța pe mare. Astfel de măsuri corective trebuie, pe de altă parte, să fie adecvate, necesare și proporționale în acest scop. În plus, adoptarea și punerea lor în aplicare de către statul portului trebuie să facă obiectul unei cooperări loiale cu statul de pavilion, cu respectarea competențelor fiecăruia dintre aceste două state.**

Semnături