Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
ATHANASIA RANTOSE
přednesené dne 22. února 2022 [1]

Spojené věci C-14/21 a C-15/21

Sea Watch eV.
proti
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
Capitaneria di Porto di Palermo (C-14/21)
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (C-15/21)

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii, Itálie)]

„Řízení o předběžné otázce – Námořní doprava – Pátrací a záchranné operace na moři – Režim použitelný na lodě – Směrnice 2009/16/ES – Pravomoci státní přístavní inspekce – Článek 3 – Oblast působnosti – Článek 11 – Podmínky dodatečné inspekce – Článek 13 – Podrobná inspekce – Rozsah kontrolních pravomocí – Článek 19 – Zadržení lodí“

I. Úvod

1. Tyto žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce předložil Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii, Itálie) v rámci dvou sporů mezi organizací Sea Watch eV. a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerstvo infrastruktury a dopravy, Itálie), jakož i Capitaneria di Porto di Palermo (přístavní úřad v Palermu, Itálie) v první věci a Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (přístavní úřad v Porto Empedocle, Itálie) ve druhé věci, týkajících se dvou příkazů k zadržení vydaných těmito přístavními úřady ve vztahu k lodím s názvem *Sea Watch 4* (v první věci) a *Sea Watch 3* (ve druhé věci) (dále jen „dotčené lodě“).

2. Podstatou položených předběžných otázek je rozsah pravomocí státní přístavní inspekce na základě směrnice 2009/16/ES [2] a dalších použitelných mezinárodních norem ve vztahu k soukromým lodím, které systematicky a výlučně pátrají po osobách v ohrožení nebo v tísni na

[1] – Původní jazyk: francouzština.

[2] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. 2009, L 131, s. 57, ve znění opravy Úř. věst. 2013, L 32, s. 23), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/38/EU ze dne 12. srpna 2013 (Úř. věst. 2013, L 218, s. 1, ve znění opravy Úř. věst. 2014, L 360, p. 111), nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 ze dne 20. listopadu 2013 (Úř. věst. 2013, L 330, s. 1) a č. 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 (Úř. věst. 2015, L 23, s. 55), jakož i směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 (JO 2017, L 315, s. 61) (dále jen „směrnice 2009/16“).

moři a zachraňují tyto osoby (dále jen „pátrací a záchranné operace na moři“). Soudní dvůr má konkrétně upřesnit oblast působnosti směrnice 2009/16, četnost a hloubku kontrol, jakož i právní základ pro rozhodnutí o zadržení.

3. Hlavní problém vyvstávající v těchto věcech vyplývá z neexistence mezinárodních nebo evropských právních předpisů, které by upravovaly systematický výkon pátracích a záchranných operací na moři soukromými subjekty [3], který se v posledních letech významně rozšířil v důsledku neschopnosti státních a mezinárodních organizací čelit čím dále kritičtější situaci v oblasti bezpečnosti lidí přeplouvajících Středozemní moře na provizorních člunech.

4. Mezinárodní a evropští normotvůrci tuto mezeru dosud nevyplnili a nezaujali ani přímé stanovisko k tomuto fenoménu [4], jehož význam v současné době dokládá i skutečnost, že soukromé lodě, které systematicky provádějí pátrací a záchranné operace na moři, ve skutečnosti spolupracují se státními systémy pátrání a záchrany na moři [5]. Neexistence zvláštních norem, které by tuto praxi upravovaly, nicméně vede ke vzniku nejednoznačných situací, kdy přítomnost soukromých lodí pravidelně provádějících pátrací a záchranné operace na moři může v konečném důsledku vést k obcházení pravidel pro vstup do Unie, nebo k tomuto druhu jednání dokonce podněcovat. Úvodem však podotýkám, že tyto věci se netýkají pátracích a záchranných operací jako takových, ale jiné fáze, následující po jejich provedení, a to konkrétně inspekce lodí po vylodění „trosečníků“.

[3] – Jedinou právní úpravou týkající se soukromých lodí, a tudíž i jejich provozovatelů, je směrnice Rady 2002/90/ES ze dne 28. listopadu 2002, kterou se definuje napomáhání k nepovolenému vstupu, přechodu a pobytu (Úř. věst. 2002, L 328, s. 17; Zvl. vyd. 19/06 s. 64) (v tomto ohledu viz Dumas, P., „L’obligation de prêter assistance aux personnes en détresse en mer au prisme du droit de l’Union“, *Revue des affaires européennes*, 12/2019, s. 305 až 327). Naproti tomu pravidla týkající se výkonu pátracích a záchranných operací na moři v rámci ostrahy hranic prováděné členskými státy na jejich vnějších námořních hranicích jsou stanovena v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 656/2014 ze dne 15. května 2014, kterým se stanoví pravidla pro ostrahu vnějších námořních hranic v kontextu operativní spolupráce koordinované Evropskou agenturou pro řízení operativní spolupráce na vnějších hranicích členských států Evropské unie (Úř. věst. 2014, L 189, s. 93). Mimoto jediné existující úmluvy se týkají záchrany na moři v situacích vyznačujících se tím, že jde o „nahodilé“ a „výjimečné“ záchranné operace. Tato ustanovení musí nicméně být vykládána a uplatňována tak široce, jak to jejich znění a právní kontext dovolují, aniž by však došlo k jejich překročení.

[4] – Pokud je mi známo, jedinou „právní úpravou“ Evropské unie, která se touto problematikou výslovně zabývá, je doporučení Komise (EU) 2020/1365 ze dne 23. září 2020 o spolupráci mezi členskými státy, pokud jde o operace prováděné plavidly vlastněnými nebo provozovanými soukromými subjekty za účelem pátracích a záchranných činností (Úř. věst. 2020, L 317, s. 23), které však není závazné a stanoví pouze povinnost spolupráce mezi příslušnými orgány dotyčných členských států.

[5] – Například organizace, které tyto lodě spravují, musí spolupracovat s koordinačními středisky pro záchranné akce na moři v pobřežních členských státech, které jim udělují pokyny, pokud jde o možnost vylodění zachráněných osob a jejich přemístění na jinou loď v dotčeném členském státě.

II. Právní rámec

A. Unijní právo

5. Směrnice 2009/16 [6] se týká státní přístavní inspekce. Bod 6 odůvodnění uvedené směrnice zní:

„Sledování souladu lodí s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, je v prvé řadě úlohou státu vlajky. Stát vlajky, který se v případě potřeby opírá o uznané organizace, ručí v plném rozsahu za úplnost a účinnost inspekcí a prohlídek provedených za účelem vydání příslušných osvědčení. Odpovědnost za udržování stavu lodi a jejího vybavení po prohlídce za účelem potvrzení souladu s požadavky mezinárodních úmluv vztahujícími se na loď nese lodní společnost. Řada států vlajky však nezavádí a neuplatňuje mezinárodní normy dostatečně. Sledování souladu s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, jako druhý způsob boje proti nevyhovující lodní dopravě, by mělo být napříště prováděno rovněž státem přístavu, přičemž se uznává, že inspekce v rámci státní přístavní inspekce se nepovažuje za prohlídku a příslušné inspekční formuláře nejsou osvědčeními o způsobilosti k plavbě.“

6. Článek 3 uvedené směrnice, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:

„1. Tato směrnice se vztahuje na každou loď a její posádku připlouvající do přístavu nebo kotviště členského státu za účelem součinnosti mezi lodí a přístavem.

[…]

Tímto článkem nejsou dotčena práva členského státu zasáhnout podle příslušných úmluv.

[…]

4. Rybářská plavidla, válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, státní lodě používané k neobchodním účelům a rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům jsou vyňaty z oblasti působnosti této směrnice.

[…]“

7. Článek 11 téže směrnice, nadepsaný „Četnost inspekcí“ stanoví:

„Lodě vplouvající do přístavů či kotvišť v rámci [Unie] podléhají těmto pravidelným nebo dodatečným inspekcím:

a) [l]odě podléhají pravidelným inspekcím v předem určených intervalech podle jejich rizikového profilu […];

[6] – Směrnice 2009/16 byla přijata na základě čl. 80 odst. 2 ES [nyní čl. 100 odst. 2 SFEU] za účelem vyhotovení přepracovaného znění směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. 1995, L 157, s. 1; Zvl. vyd. 07/02 s. 263), která byla po svém přijetí mnohokrát pozměněna, a posílení mechanismů zavedených uvedenou směrnicí. Směrnice 2009/16 je součástí souboru aktů sekundárního unijního práva Unie přejatých ve stejný den, jehož součástí jsou dále směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky (Úř. věst. 2009, L 131, s. 132); směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES ze dne 23. dubna 2009 , kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy (Úř. věst. 2009, L 131, s. 47), a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí (Úř. věst. 2009, L 131, s. 11).

b) [l]odě podléhají dodatečným inspekcím bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce, za těchto podmínek:

– příslušný orgán zajistí, aby byla provedena inspekce lodí, pro které se použijí významné faktory uvedené v bodě 2A části II přílohy I,

– inspekce se může provést u lodí, na něž se vztahují neočekávané faktory uvedené v bodě 2B části II přílohy I. Rozhodnutí o provedení této dodatečné inspekce záleží na odborném posouzení příslušného orgánu.“

8. Článek 13 směrnice 2009/16, nadepsaný „Prvotní a podrobná inspekce“, stanoví:

„Členské státy zajistí, aby lodě vybrané k inspekci v souladu s článkem 12 nebo článkem 14a byly podrobeny prvotní nebo podrobnější inspekci takto:

1) Příslušný orgán při každé prvotní inspekci lodě zajistí, aby inspektor alespoň

a) zkontroloval osvědčení […], u nichž se požaduje, aby byly na palubě v souladu s právními předpisy [Unie] v oblasti námořní bezpečnosti a úmluvami týkajícími se bezpečnosti a ochrany;

[…]

c) se přesvědčil o celkovém stavu lodě a její hygieny včetně strojovny a ubytovacích prostor.

[…]

3) Podrobná inspekce, včetně další kontroly dodržování souladu s požadavky lodního provozu, se provede, pokud se lze po inspekci uvedené v bodě 1 na základě zřejmých důvodů domnívat, že stav lodě nebo jejího vybavení nebo posádky podstatným způsobem nevyhovují příslušným požadavkům úmluvy.

‚Zřejmé důvody‘ existují, zjistí-li inspektor skutečnosti, které podle jeho odborného úsudku odůvodňují podrobnou inspekci lodě, jejího vybavení nebo posádky.

Příklady ‚zřejmých důvodů‘ jsou uvedeny v příloze V.

9. Článek 19 směrnice, nadepsaný „Náprava a zadržení“, stanoví:

„1. Příslušný orgán se přesvědčí, že každá závada potvrzená nebo zjištěná inspekcí je nebo bude odstraněna v souladu s úmluvami.

2. V případě závad, které zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví nebo životní prostředí, zajistí příslušný orgán státu přístavu, kde je prováděna inspekce lodi, zadržení lodi nebo zastavení provozu, během něhož se závady objevily. Příkaz k zadržení nebo k zastavení provozu nelze odvolat, dokud není odstraněno ohrožení nebo dokud tento orgán nestanoví, že loď může za určitých podmínek opustit přístav nebo že její plavba může pokračovat bez ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících nebo posádky, bez nebezpečí pro ostatní lodě, nebo aniž by daná loď představovala nepřiměřené ohrožení mořského životního prostředí.

[…]

6. Dojde-li k zadržení, uvědomí příslušný orgán neprodleně správní orgány státu vlajky, nebo není-li to možné, konzula nebo v případě jeho nepřítomnosti nejbližšího diplomatického zástupce státu písemně o všech okolnostech, za kterých byl zásah považován za nezbytný, včetně zprávy o inspekci. Dále jsou podle okolností informováni rovněž určení lodní inspektoři nebo uznané organizace příslušné pro vydávání lodních klasifikačních osvědčení nebo zákonných osvědčení podle úmluv. […]

[…]“

10. Příloha I uvedené směrnice, nadepsaná „Prvky systému státní přístavní inspekce společenství“, obsahuje část II, jejíž oddíl 2, nadepsaný „Dodatečné inspekce“, obsahuje bod 2B, nadepsaný „Neočekávané faktory“, jenž zní takto:

„U lodí, na které se vztahují následující neočekávané faktory, se může vykonat inspekce bez ohledu na dobu, která uplynula od jejich poslední pravidelné inspekce. Rozhodnutí o vykonání takové dodatečné inspekce záleží na odborném posouzení příslušného orgánu.

[…]

– lodě, které byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí.

– […]“

11. Příloha V téže směrnice, nadepsaná „Příklady ‚zřejmých důvodů‘ “, uvádí v seznamu „zřejmých důvodů pro podrobnou inspekci“ (část A) následující příklady:

„Lodě uvedené v příloze I části II bodech 2A a 2B“

„Během prohlídky osvědčení a ostatní dokumentace byly objeveny nepřesnosti“.

B. Italské právo

12. Směrnice 2009/16 byla do italského práva provedena decreto legislativo n° 53 – Attuazione della direttiva [2009/16] recante le norme internazionali per la sicurezza della 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 (legislativní nařízení č. 53 – provedení směrnice [2009/16] týkající se mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zamezení znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Unie a plují ve výsostných vodách členských států) ze dne 24. března 2011 [7].

III. Spory v původním řízení a předběžné otázky

13. Sea Watch je nezisková humanitární organizace se sídlem v Berlíně (Německo), jejímž předmětem činnosti je podle jejího statutu zejména výkon pátracích a záchranných operací na moři a která tuto činnost vykonává v mezinárodních vodách Středozemního moře prostřednictvím lodí, jež vlastní a zároveň provozuje. Mezi těmito loděmi jsou i dotčené lodě,

[7] – GURI č. 96 ze dne 27. dubna 2011, s. 1, dále jen „legislativní nařízení č. 53/2011“.

které plují pod německou vlajkou a jsou certifikovány autorizovaným klasifikačním a certifikačním orgánem se sídlem v Německu (dále jen „certifikační orgán“) jako „obecné nákladní lodě – víceúčelové“ [8].

14. V létě roku 2020, po provedení záchranných operací v mezinárodních vodách Středozemního moře a vylodění osob zachráněných na moři v přístavech Palermo (Itálie) a Porto Empedocle (Itálie), bylo na základě povolení a na příkaz italských orgánů provedeno vyčištění a sanitace dotčených lodí a poté přístavní úřady těchto měst provedly inspekce na palubě příslušných lodí, a to zejména podrobné inspekce ve smyslu článku 13 směrnice 2009/16 [9].

15. Tyto podrobné inspekce byly založeny na existenci „významného faktoru“ ve smyslu článku 11 směrnice 2009/16 [10], který se týkal skutečnosti, že dotčené lodě provádějí pátrací a záchranné operace na moři, ačkoli k výkonu této činnosti nejsou certifikovány, a přepravovaly na palubě podstatně větší počet osob, než kolik je uvedeno v osvědčeních o bezpečnosti těchto lodí.

16. Podle italských orgánů byla při uvedených podrobných inspekcích zjištěna řada technických a provozních nedostatků ve vztahu k použitelným ustanovením unijní právní úpravy a mezinárodních úmluv [11], z nichž některé představovaly, samostatně nebo společně s ostatními nedostatky, zjevné riziko pro bezpečnosti, zdraví nebo životní prostředí a byly natolik závažné, že odůvodňovaly zadržení těchto lodí v souladu s článkem 19 směrnice 2009/16 [12]. Oba dotčené přístavní úřady proto vydaly příkaz k zadržení uvedených lodí. Organizace Sea Watch poté několik těchto nedostatků napravila, s tím, že zbývající nedostatky (dále jen „dotčené nedostatky“ [13]) nebyly prokázány.

17. Po zadržení dotčených lodí podala organizace Sea Watch dvě žaloby k tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii), tedy předkládajícímu soudu, na neplatnost oznámení o zadržení těchto lodí, inspekčních zpráv, které těmto oznámením předcházely, a „veškerých dalších předchozích, souvisejících nebo následných aktů“. Na podporu svých žalob uvedená organizace v podstatě tvrdila, že přístavní úřady, které tato opatření vydaly, překročily pravomoci svěřené státu přístavu, jak vyplývají ze směrnice 2009/16, vykládané s ohledem na použitelné mezinárodní zvykové právo a mezinárodní úmluvy.

[8] – Jak bylo potvrzeno na jednání, dotyčné lodě pluly do konce roku 2019 pod nizozemskou vlajkou a poté byly zaregistrovány v Německu, jelikož příslušné nizozemské orgány hodlaly na žádost italských orgánů změnit jejich klasifikaci.

[9] – Provedeného článkem 16 legislativního nařízení č. 53/2011.

[10] – Provedeného článkem 8 legislativního nařízení č. 53/2011.

[11] – Předkládající soud odkazuje zejména na čl. 1 písm. b) Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři, uzavřené v Londýně dne 1. listopadu 1974 (*Recueil des traités des Nations unies*, svazek 1185, č. 18961, s. 3, dále jen „Úmluva o bezpečnosti lidského života na moři“) a bod 1.3.1 rezoluce Mezinárodní námořní organizace A.1138(31) nadepsané „Postupy státní přístavní inspekce, 2019“ (dále jen „rezoluce IMO o státní přístavní inspekci“).

[12] – Provedeným článkem 22 legislativního nařízení č. 53/2011.

[13] – Tyto nedostatky se v podstatě týkají v první řadě skutečnosti, že dotyčné lodě nejsou certifikovány k tomu, aby přijímaly na palubu za účelem přepravy několik set osob, k čemuž docházelo systematicky v létě roku 2020; dále neměly tyto lodě nezbytné technické vybavení k provozování takové činnosti, ačkoli jsou ve skutečnosti určeny – a skutečně výlučně využívány – k jejímu výkonu (zejména zařízení na čištění odpadních vod, jimiž byly vybaveny, byla dimenzována pro 22, resp. 30 osob, a nikoli pro několik set osob, a na palubách byly instalovány dodatečné toalety a sprchy, z nichž byla odváděna voda přímo do moře); konečně, záchranné operace prováděné členy posádky nebyly započítávány do jejich odpracované doby.

18. Předkládající soud obecně uvádí, že ohledně existence dotčených nesrovnalostí se neshodují nejen účastníci původních řízení, ale ani příslušné orgány státu přístavu (Itálie) a státu vlajky (Německo) [14], a že ve sporech v původním řízení vyvstávají složité, nové a obzvláště důležité právní otázky, které se týkají zejména právního rámce a režimu použitelného na lodě provozované nevládními humanitárními organizacemi za účelem systematického, nikoli pouze náhodného, výkonu pátracích a záchranných operací na moři. S ohledem na výše uvedené pokládá tento soud otázky, jejichž podstatou je zaprvé, zda je směrnice 2009/16 použitelná na dotčené lodě, a zadruhé, jaké jsou podmínky a právní základ pravomocí provádět inspekce a zadržovat lodě, které přísluší státní přístavní inspekci.

19. Za těchto okolností se tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii) rozhodl v obou sporech v původním řízení přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky, jejichž znění je v obou věcech totožné:

„1) a) Spadá do oblasti působnosti směrnice [2009/16] loď, která byla klasifikačním orgánem státu vlajky klasifikována jako nákladní loď, ale ve skutečnosti vykonává výlučně a systematicky neobchodní činnost, jako je činnost ‘search and rescue‘ [„SAR“ neboli ‚pátrací a záchranné operace‘] (jako jsou operace vykonávané ze strany [organizace Sea Watch] prostřednictvím [dotčených lodí] na základě jejího statutu), a lze tudíž vykonávat inspekci PSC [‚Port State Control‘ neboli ‚státní přístavní inspekce‘] rovněž ve vztahu k takové lodi?

b) V případě, že Soudní dvůr rozhodne, že uvedené lodě spadají do oblasti působnosti směrnice [2009/16], brání uvedená směrnice, vykládaná v tomto smyslu, takové právní úpravě, jako je článek 3 legislativního nařízení č. 53/2011, kterým se provádí článek 3 této směrnice, avšak který v odstavci 1 výslovně definuje oblast působnosti PSC tak, že je omezena pouze na lodě používané pro obchodní účely, přičemž vylučuje nejen rekreační plavidla, ale také nákladní lodě, které ve skutečnosti neprovádějí obchodní činnosti (a nejsou tedy používány za účelem takových činností)?

c) Konečně, lze mít oprávněně za to, že do oblasti působnosti směrnice [2009/16], která zahrnuje i osobní lodě, spadají v důsledku změn přijatých v roce 2017 nákladní lodě, které systematicky provádějí [pátrací a záchranné operace], a je tedy přeprava osob zachráněných na moři, které jsou v ohrožení života, postavena na roveň s přepravou cestujících?

2) Může skutečnost, že loď přepravila mnohem větší počet osob než je počet osob uvedený v osvědčení o bezpečnostním vybavení, byť v rámci [pátracích a záchranných operací], nebo v každém případě skutečnost, že má osvědčení o bezpečnostním vybavení vydané pro počet osob mnohem nižší, než je počet skutečně přepravovaných osob, být oprávněně považována za významný faktor ve smyslu bodu 2A části II přílohy I nebo neočekávaný faktor ve smyslu bodu 2B části II přílohy I, na které je odkazováno v článku 11 směrnice [2009/16]?

[14] – Italská vláda nicméně na jednání upřesnila, že po následných jednáních mezi italskými a německými orgány nařídily posledně uvedené orgány organizaci Sea Watch, jako majitelce lodi, aby provedla nezbytné opravy za účelem odstranění uvedených nesrovnalostí. Organizace Sea Watch uvedla, že provedla změny ke splnění těchto pokynů, aby se vyhnula riziku následného zadržení, ačkoli byly tyto pokyny vydány mimo jakýkoli rámec právní úpravy.

3) Může nebo má pravomoc k provádění podrobné inspekce PSC podle článku 13 směrnice [2009/16] u lodí plujících pod vlajkou členských států zahrnovat také pravomoc spočívající v konkrétním ověření toho, jaká činnost je lodí skutečně prováděna, bez ohledu na činnost, pro kterou bylo státem vlajky a souvisejícím klasifikačním orgánem vydáno osvědčení o klasifikaci a následná osvědčení o bezpečnosti, a v důsledku toho pravomoc ověřit, zda výše uvedená loď má osvědčení a obecně splňuje požadavky nebo podmínky stanovené pravidly přijatými na mezinárodní úrovni v oblasti bezpečnosti, zamezení znečištění a životních a pracovních podmínek na palubě? V případě kladné odpovědi, lze výše uvedenou pravomoc uplatnit i vůči lodi, která ve skutečnosti systematicky provádí [pátrací a záchranné operace]?

4) a) Jak má být vykládán [čl. 1] písm. b) Úmluvy [o bezpečnosti lidského života na moři] – na kterou se výslovně odkazuje v článku 2 směrnice [2009/16] a u které je tudíž třeba zajistit [v Unii] jednotný výklad pro účely a v rámci PSC – který uvádí, že ‚[s]mluvní vlády se zavazují vydat všechny zákony, vyhlášky, nařízení a předpisy a přijmout veškerá další ustanovení nezbytná k úplnému uplatňování [ú]mluvy, aby bylo zajištěno, že z hlediska lidského zdraví je loď vhodná k činnosti, ke které je určena‘? Zejména, pokud jde o posouzení vhodnosti lodi k činnosti, ke které je určena, které jsou přístavní inspekce povinny provádět prostřednictvím inspekcí PSC, je nutné toto posouzení omezit tak, že jediným kritériem pro ověření jsou požadavky uložené na základě klasifikace a příslušných osvědčení o bezpečnosti získaných na základě abstraktně deklarované činnosti, nebo lze přihlédnout také k činnosti, ke které je loď konkrétně používána?

b) Existuje tedy, a to i s ohledem na výše uvedený mezinárodní parametr, pravomoc správních orgánů státu přístavu ověřovat nejen soulad vybavení a palubního zařízení s požadavky stanovenými v osvědčeních vydaných státem vlajky a vyplývajícími z abstraktní klasifikace lodi, ale také pravomoc posoudit shodu osvědčení a souvisejícího vybavení a palubního zařízení, kterým je loď vybavena, s ohledem na skutečně vykonávané činnosti, které se liší od činností uvedených v osvědčení o klasifikaci a nesouvisí s nimi?

c) Stejné úvahy je třeba učinit ve vztahu k bodu 1.3.1 [přílohy] rezoluce [IMO o státní přístavní inspekci], který stanoví, že: ‚[p]odle ustanovení příslušných úmluv uvedených v článku 1.2 výše, odpovídá [s]práva (tedy vláda státu vlajky) za přijetí právních a správních předpisů a jiných opatření, která jsou případně nezbytná k zajištění plného účinku těchto úmluv s cílem zaručit, že z hlediska bezpečnosti lidského života na moři a předcházení znečištění je loď způsobilá k výkonu činnosti, pro kterou je určena, a že námořníci jsou kvalifikovaní a způsobilí k plnění svých pracovních úkolů‘ “?

5) a) Konečně, pokud Soudní dvůr rozhodne, že státní přístavní inspekce má pravomoc ověřit držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek na základě činností, ke kterým je loď skutečně určena, může přístavní inspekce, která provedla inspekci PSC, požadovat držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek v oblasti bezpečnosti a zamezení znečištění moře – kromě osvědčení, které loď již má, a požadavků a podmínek, které již splňuje – týkajících se skutečně vykonávaných činností, a to konkrétně v projednávané věci [pátrací a záchranné operace], aby nedošlo k zadržení lodi?

b) V případě kladné odpovědi na [část a)], je třeba mít za to, že držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek v oblasti bezpečnosti a zamezení znečištění moře – kromě osvědčení, které loď již má, a požadavků a podmínek, které již splňuje – týkajících se skutečně vykonávaných činností, a to konkrétně v projednávané věci [pátrací a záchranné operace], aby nedošlo k zadržení lodi, lze vyžadovat pouze v případě, že existuje jasný

a spolehlivý mezinárodní nebo [unijní] právní rámec týkající se klasifikace [pátrací a záchranné operace] a s ní souvisejících osvědčení a požadavků nebo podmínek ohledně bezpečnosti a zamezení znečištění moře?

c) V případě záporné odpovědi na [část b)], má být držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek – kromě osvědčení, které loď již má, a požadavků a podmínek, které již splňuje – týkajících se skutečně vykonávaných činností, a to konkrétně v projednávané věci [pátrací a záchranné operace], vyžadováno na základě vnitrostátní právní úpravy státu vlajky nebo vnitrostátní právní úpravy státu přístavu, a je pro výše uvedené účely nezbytná primární právní úprava, nebo je použitelná rovněž sekundární právní úprava nebo dokonce pouze obecné správní předpisy?

d) V případě kladné odpovědi na [část c)], je povinností státní přístavní inspekce přesně a konkrétně uvést během inspekce PSC, na základě jaké vnitrostátní právní úpravy (určené podle bodu [c)] na úrovni zákona, podzákonných právních předpisů nebo právní úpravy vyplývající ze správního aktu obecné povahy mají být určeny požadavky nebo technické podmínky týkající se bezpečnosti a zamezení znečištění moře, které musí loď podrobená inspekci PSC splňovat, aby mohla provádět [pátrací a záchranné operace], a které nápravné nebo opravné činnosti jsou přesně vyžadovány k zajištění souladu s touto právní úpravou?

e) V případě neexistence právní úpravy státu přístavní inspekce nebo státu vlajky na úrovni zákona, podzákonných právních předpisů nebo právní úpravy vyplývající ze správního aktu obecné povahy, může správa státu přístavu v každém jednotlivém případě uvést požadavky nebo technické podmínky týkající se bezpečnosti, zamezení znečištění moře a ochrany života a pracovních podmínek na palubě, které musí loď podrobená inspekci PSC splňovat, aby mohla vykonávat [pátrací a záchranné operace]?

f) V případě záporné odpovědi na [části d) a e)], může být [pátrací a záchranná operace], v případě neexistence konkrétních pokynů ze strany státu vlajky v této oblasti, v mezidobí považována za povolenou a tudíž činnost, kterou nelze zakázat vydáním rozhodnutí o zadržení, pokud loď podrobená inspekci PSC splňuje výše uvedené požadavky nebo podmínky stanovené pro jinou kategorii (konkrétně požadavky nebo podmínky stanovené pro nákladní lodi), jejichž skutečné splnění potvrdil rovněž stát vlajky?

IV. Řízení před Soudním dvorem

20. Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii) ve svých předkládacích rozhodnutích požádal Soudní dvůr, aby rozhodl o projednání předložených věcí ve zrychleném řízení podle článku 105 jednacího řádu Soudního dvora.

21. Rozhodnutím předsedy Soudního dvora ze dne 2. února 2021 byly tyto věci spojeny pro účely písemné i ústní fáze řízení a usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 25. února 2021 předseda Soudního dvora zamítl žádost o projednání ve zrychleném řízení, přičemž však konstatoval, že s ohledem na zvláštní okolnosti je odůvodněné, aby Soudní dvůr projednal tyto věci přednostně v souladu s čl. 53 odst. 3 jednacího řádu.

22. Písemná vyjádření předložily organizace Sea Watch, italská, španělská a norská vláda, jakož i Evropská komise. Tyto zúčastněné přednesly rovněž ústní vyjádření na jednání konaném dne 30. listopadu 2021.

V. Analýza

23. Otázky položené předkládajícím soudem se týkají oblasti působnosti směrnice 2009/16 (A) a rozsahu inspekčních pravomocí státní přístavní inspekce, především pokud jde o podmínky požadované pro dodatečnou podrobnou inspekci na základě článku 11 této směrnice (B), dále rozsahu inspekčních pravomocí jednak ve smyslu článku 13 uvedené směrnice, jednak ve smyslu Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři a rezoluce IMO o státní přístavní inspekci (C), a konečně podmínek zadržení lodi ve smyslu článku 19 téže směrnice (D).

A. K první předběžné otázce (oblast působnosti směrnice 2009/16)

24. Podstatou první předběžné otázky položené předkládajícím soudem je, zda se směrnice 2009/16 vztahuje na lodi, které jsou sice klasifikovány a certifikovány jako nákladní lodě, avšak jsou využívány výhradně a systematicky pro účely pátracích a záchranných operací na moři [podotázka a)], a pokud ano, zda činnost těchto lodí může spadat do oblasti působnosti této směrnice jako činnost postavená na roveň přepravě cestujících [podotázka c)]. V případě kladné odpovědi se tento soud ptá, zda je článek 3 legislativního nařízení č. 53/2011, kterým byl proveden článek 3 uvedené směrnice, slučitelný s touž směrnicí, když omezuje oblast své působnosti pouze na lodi používané k obchodním účelům [podotázka b)].

25. Uvedený soud má za to, že směrnice 2009/16 musí být vykládána v tom smyslu, že se nevztahuje na takové lodě, jako jsou dotčené lodě, a že tudíž tyto lodě nemohou být podrobeny inspekci na základě této směrnice.

26. Zaprvé se na rozdíl od předkládajícího soudu domnívám, že se směrnice 2009/16 vztahuje na takové lodě, jako jsou dotčené lodě, které jsou sice registrovány jako „obecné nákladní lodě“, avšak provádějí pátrací a záchranné operace na moři.

27. Na jedné straně totiž čl. 3 odst. 1 směrnice 2009/16 stanoví, že tato směrnice se vztahuje na každou *loď* a její posádku připlouvající do přístavu nebo kotviště členského státu za účelem *součinnosti mezi lodí a přístavem*. Dotčené lodě jsou přitom registrovány jako „lodě“ [15]. Kromě toho je podle mého názoru jasné, že tyto lodě vykonávají činnost zahrnující mimo jiné pohyb osob z lodi do přístavu, a že tudíž vykonávají „součinnost mezi lodí a přístavem“ [16], přičemž skutečnost, že tato činnost není prováděna v pravidelných nebo předvídatelných intervalech, je z hlediska dotčené definice irelevantní.

28. Na druhé straně čl. 3 odst. 4 směrnice 2009/16 stanoví, že z oblasti působnosti této směrnice jsou vyňaty *státní lodě používané k neobchodním účelům* a *rekreační plavidla používaná k neobchodním účelům*. V této souvislosti je sice pravda, že dotyčné lodě jsou používány k neobchodním účelům, stejně jako obě výše uvedené kategorie lodí, avšak nelze je pouze z tohoto důvodu považovat za „státní lodě“ nebo „rekreační plavidla“.

[15] – V tomto ohledu čl. 2 bod 5) směrnice 2009/16 upřesňuje, že pojmem „loď“ se pro účely této směrnice rozumí „každé plavidlo způsobilé k plavbě na volném moři, na které se vztahuje jedna nebo více úmluv a které pluje pod jinou vlajkou než pod vlajkou státu přístavu“.

[16] – V tomto ohledu čl. 2 body 5) a 6) směrnice 2009/16 upřesňují, že „součinností mezi lodí a přístavem“ se rozumí „součinnost, kdy je loď přímo a bezprostředně dotčena činnostmi, jež zahrnují pohyb osob nebo zboží nebo poskytování přístavních služeb na loď nebo z lodi“.

29. V tomto ohledu předně uvádím, že ačkoli tyto lodě *de facto* přispívají k zajišťování pátracích a záchranných operací na moři, jejichž provádění je v zásadě úkolem orgánů veřejné moci pobřežního státu, a jsou tudíž do určité míry povinny spolupracovat se systémem koordinace pátracích a záchranných operací na moři [17], nepředstavují „státní“ lodě ve smyslu čl. 3 odst. 4 směrnice 2009/16. Navíc tato výjimka podle mého názoru nesouvisí s tím, že vykonávaná činnost má povahu veřejného zájmu, ale se skutečností, že „lodě, jejichž vlastníkem nebo provozovatelem je stát a které jsou používány pouze k neobchodní státní službě“, jsou plně vyňaty z jurisdikce kteréhokoli jiného státu, než je stát vlajky, jak je zaručeno zejména v článku 96 Úmluvy o mořském právu [18].

30. Dále dotčené lodě nemohou být „rekreačními plavidly“, jelikož jsou registrovány jako víceúčelové nákladní lodě a vykonávají činnost, která je jistě chvályhodná, avšak není rekreační, sportovní nebo podobné povahy.

31. Konečně se domnívám, že výslovné vyloučení těchto dvou kategorií lodí, které vykonávají neobchodní činnost, nemůže být vykládáno tak, že z něj lze zároveň dovozovat, že záměrem unijního normotvůrce bylo vyloučit z oblasti působnosti směrnice 2009/16 všechny kategorie lodí, které nevykonávají činnosti obchodní povahy. Naopak mám za to, že uvedení dvou velmi specifických odchylek pro lodě používané k neobchodním účelům (konkrétně státní lodě a rekreační plavidla) potvrzuje, že tento normotvůrce zamýšlel omezit dotčenou výjimku pouze na tyto dvě kategorie.

32. S ohledem na znění čl. 3 odst. 1 a 4 této směrnice je tudíž třeba dospět k závěru, že lodě používané k neobchodním účelům spadají do oblasti věcné působnosti uvedené směrnice, s výjimkou dvou výše uvedených kategorií.

33. Tento závěr je podle mého názoru potvrzen teleologickým výkladem směrnice 2009/16, jejímž účelem je v souladu s jejím článkem 1 a bodem 4 jejího odůvodnění zásadním způsobem přispět ke snížení námořní dopravy uskutečňované s pomocí lodí nevyhovujících normám, které se plaví ve výsostných vodách členských států, a to zejména s cílem *zlepšit bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi*. Skutečnost, že dotčené lodě systematicky provádějí pátrací a záchranné operace na moři pro neobchodní účely, přitom sama o sobě nemůže být důvodem pro jejich vynětí z pravomocí státní přístavní inspekce, zejména pokud jde o kontrolu dodržování mezinárodních norem týkajících se bezpečnosti, zabránění znečištění a životních a pracovních podmínek na lodi. V zásadě nelze například vyloučit, že na těchto lodích budou vzhledem ke způsobu jejich využívání vznikat problémy týkající se bezpečnosti, znečištění a životních a pracovních podmínek na lodi [19]. Taková odchylka by navíc byla v rozporu se stanoveným účelem této směrnice, jelikož lodě vykonávající totožné nebo obdobné činnosti za účelem zisku, které z podstaty věci představují stejné nebezpečí z hlediska bezpečnosti, znečištění a životních a pracovních podmínek na lodi, by povinnostem stanoveným touto směrnicí podléhaly.

[17] – Připomínám, že v souladu s praxí ustálenou v posledních letech bylo vylodění na pevninu po uskutečnění záchranných operací v zásadě povoleno ze strany Ministero degli Interni (Ministerstvo vnitra, Itálie) a koordinováno ze strany Maritime Rescue Coordination Centre (italské koordinační středisko pro záchranné akce na moři).

[18] – Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu, uzavřená v Montego Bay dne 10. prosince 1982 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1833, 1834 a 1835, s. 3, dále jen „Úmluva o mořském právu“). Tato úmluva vstoupila v platnost dne 16. listopadu 1994. Její uzavření bylo jménem Evropského společenství schváleno rozhodnutím Rady 98/392/ES ze dne 23. března 1998 (Úř. věst. 1998, L 179, s. 1; Zvl. vyd. 04/03, s. 260).

[19] – Kromě toho, jak uvedla italská vláda ve svém písemném vyjádření, kategorie vyloučené z oblasti působnosti směrnice 2009/16 nejsou vyloučeny proto, že by byly méně nebezpečné než lodě, na které se tato směrnice vztahuje. Pro každou z kategorií, pro něž platí výjimka, existují v konkrétních pramenech unijního a mezinárodního právního řádu zvláštní důvody pro jejich vynětí z oblasti působnosti dotčené právní úpravy.

34. Navíc se na rozdíl od tvrzení organizace Sea Watch nedomnívám, že by se na pátrací a záchranné operace na moři, jakožto činnosti neobchodní povahy, nemohl vztahovat takový unijní legislativní akt, jako je směrnice 2009/16, přijatá na základě čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES (nyní čl. 100 odst. 2 SFEU). Toto ustanovení totiž v podstatě stanoví, že unijní normotvůrce může přijmout vhodná ustanovení pro dopravu námořní a leteckou, přičemž nerozlišuje mezi obchodní a neobchodní činností. Směrnice 2009/16, přijatá na základě tohoto ustanovení, se navíc netýká přímo činnosti lodí, které spadají do oblasti její působnosti, ale podmínek plavby, konkrétně pravomocí státní přístavní inspekce v tomto ohledu.

35. Konečně, pokud jde o možnou použitelnost směrnice 2009/16 na dotčené lodě z důvodu, že jejich činnost lze považovat za rovnocennou přepravě cestujících, jak uvádí předkládající soud, mám za to, připodobnění této činnosti k přepravě cestujících není nezbytné ani relevantní k tomu, aby bylo na zmíněné lodě možné použít uvedenou směrnici, jelikož se tato směrnice na dotčené lodě vztahuje bez ohledu na jejich klasifikaci podle práva státu vlajky [20].

36. Zadruhé, pokud jde o slučitelnost článku 3 legislativního nařízení č. 53/2011 s unijním právem s ohledem na skutečnost, že toto ustanovení zřejmě omezuje použitelnost směrnice 2009/16 pouze na lodě vykonávající obchodní činnost, uvádím, že tato směrnice stanoví jednotný přístup k účinnému uplatňování mezinárodních norem týkajících se bezpečnosti, zabránění znečištění a životních a pracovních podmínek na lodích plujících ve výsostných vodách členských států a užívajících jejich přístavy [21] s cílem pomoci zásadním způsobem snížit námořní dopravu uskutečňovanou s pomocí lodí nevyhovujících normám v těchto vodách [22]. Podle mého názoru tedy směrnice neponechává členským státům žádný prostor pro uvážení, který by jim umožnil omezit oblast její působnosti pouze na lodě provozující obchodní činnost.

37. Za této situace přísluší vnitrostátnímu soudu, aby ověřil, zda článek 3 legislativního nařízení č. 53/2011 v zásadě omezuje oblast působnosti směrnice 2009/16, a pokud ano, aby posoudil, zda je možné toto ustanovení vykládat tak, aby byl slučitelný s článkem 3 této směrnice, nebo naopak aby vyvodil důsledky z částečné neslučitelnosti uvedeného ustanovení s unijním právem a případně toto ustanovení nepoužil [23].

38. Navrhuji proto odpovědět na první předběžnou otázku tak, že směrnice 2009/16 se vztahuje na lodě, které jsou sice státem vlajky klasifikovány a certifikovány jako „multifunkční nákladní lodě“, avšak provádějí výhradně a systematicky pátrací a záchranné operace na moři, a že předkládajícímu soudu přísluší vyvodit z této skutečnosti veškeré důsledky, pokud jde o výklad a uplatňování vnitrostátních právních předpisů, kterými byla tato směrnice provedena.

[20] – V každém případě dodávám, že veškeré otázky týkající se klasifikace těchto lodí ze strany certifikačního orgánu spadají do příslušnosti státu vlajky a nejsou relevantní, pokud jde o pravomoci státní přístavní inspekce na základě směrnice 2009/16. Navíc, jak uvedla španělská vláda, pochybuji o tom, že by bylo možné považovat pátrací a záchranné operace na moři za obdobné přepravě cestujících, jelikož posledně uvedená činnost má jiné vlastnosti, jako je zejména plná předvídatelnost této služby (poskytované určitému počtu jasně určených osob podle předem stanovených tras a podmínek) a její smluvní povaha.

[21] – Viz zejména bod 7 odůvodnění směrnice 2009/16 a bod 12 doporučení 2020/1365, v němž se odkazuje na „řádně vybavená“ plavidla.

[22] – Viz zejména článek 1 směrnice 2009/16.

[23] – Rozsudek ze dne 29. července 2019, Torubarov (C-556/17, EU:C:2019:626, bod 77 a citovaná judikatura).

B. Ke druhé předběžné otázce (podmínky pro provedení dodatečné inspekce na základě článku 11 směrnice 2009/16)

39. Podstatou druhé předběžné otázky položené předkládajícím soudem je, zda skutečnost, že v průběhu záchranných operací, které byly důvodem pro vydání opatření dotčených v původním řízení, byl přepraven větší počet osob, než je maximální počet osob, které mohou být přepravovány na dotčených lodích podle jejich osvědčení o bezpečnosti, může představovat „významný faktor“ nebo „neočekávaný faktor“ ve smyslu bodů 2A a 2B části II přílohy I směrnice 2009/16, konkrétně neočekávaný faktor spočívající v tom, že „[dotčené] lodě […] byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí“ [24], které mohou být důvodem pro dodatečnou inspekci těchto lodí na základě článku 11 této směrnice.

40. Zmíněný soud má za to, že zatímco záchrana osob na moři a případně neodpovídající osvědčení o bezpečnosti vydaná státem vlajky ve vztahu k počtu osob skutečně se nacházejících na palubě nepředstavují ani „významné faktory“, ani „neočekávané faktory“ ve smyslu výše uvedených ustanovení, zjevný rozdíl a nepřiměřenost mezi počtem osob, které mohou být přepravovány podle těchto osvědčení, a počtem osob skutečně přepravovaných během záchranných operací může být naproti tomu považován za „neočekávaný faktor“.

41. V tomto ohledu uvádím, že z bodu 6 odůvodnění směrnice 2009/16 vyplývá, že ačkoli sledování souladu s mezinárodními normami, pokud jde o bezpečnost, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodi, je v zásadě úlohou státu vlajky, musí sledování souladu s těmito normami provádět i stát přístavu, aby byl zaručen druhý způsob boje proti lodní dopravě nevyhovující uvedeným normám, přičemž se uznává, že inspekce v rámci státní přístavní inspekce se nepovažuje za prohlídku (za účelem vydání osvědčení) a příslušné inspekční formuláře nejsou osvědčeními o způsobilosti k plavbě [25].

42. Podle článku 11 uvedené směrnice podléhají lodě dodatečným inspekcím ze strany státní přístavní inspekce, pouze pokud existují „významné faktory“ nebo „neočekávané faktory“, které jsou taxativně vyjmenovány v bodech 2A a 2B části II přílohy I této směrnice [26]. Jedním z těchto neočekávaných faktorů, na který odkazuje předkládající soud, jsou „lodě, které byly provozovány takovým způsobem, že představovaly nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí“, s jehož výkladem má tento soud obtíže.

[24] – Zmíněný soud uvádí, že důvodem, proč italská správa ve formulářích zpráv z inspekce označila tuto okolnost za „významný faktor“ ve smyslu bodu 2A části II přílohy I směrnice 2009/16, a nikoli jako „neočekávaný faktor“ ve smyslu bodu 2B části II přílohy I uvedené směrnice, je, že tyto formuláře neobsahují zvláštní část pro uvedení neočekávaných faktorů, a že je tedy třeba mít za to, že část těchto formulářů, kde je uveden „významný faktor“, odkazuje obecně na podmínky pro provedení dodatečné inspekce upravené v článku 11 směrnice 2009/16.

[25] – Unijní normotvůrce v tomto ohledu zohledňuje Pařížské memorandum o porozumění o státní přístavní inspekci, podepsané v Paříži dne 26. ledna 1982, v jehož čtvrtém a pátém bodě odůvodnění se uvádí, že účinné provádění norem stanovených v mezinárodních nástrojích je v první řadě úlohou orgánů států vlajky, přičemž se dodává, že státy přístavu musí přijmout účinná opatření, aby zabránily provozování lodí nevyhovujících mezinárodním normám.

[26] – Pokud jde o rozdíl mezi oběma faktory, „neočekávané faktory“ jsou obecně méně závažné, případně je jejich závažnost méně zřejmá, a týkají se problémů podobné povahy, jako jsou předchozí porušení platných pravidel, nedostatky, stížnosti a zadržení (viz Pimm M., „VIII. Commentary on Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control“, EU *Maritime Transport Law*, 03/2016, s. 872). Z článku 11 písm. b) směrnice 2009/16 dále vyplývá, že v případě existence významných faktorů je dodatečná inspekce zřejmě povinná, zatímco v případě neočekávaných faktorů spadá rozhodnutí o provedení takové inspekce do diskreční pravomoci příslušného orgánu.

43. V tomto ohledu je podle mého názoru jasné, že loď, která systematicky převáží více osob, než je maximální počet osob, který smí podle vydaných osvědčení přepravován, může za určitých okolností představovat nebezpečí pro lidi, majetek nebo životní prostředí. Taková okolnost může v zásadě představovat „neočekávaný faktor“ ve smyslu bodu 2B části II přílohy I směrnice 2009/16 a odůvodňovat „dodatečnou inspekci“ ve smyslu článku 11 této směrnice.

44. Je však třeba provést ověření skutkového stavu, které musí provést v každém jednotlivém případě vnitrostátní soud, jenž se nemůže omezit na formální konstatování rozdílu mezi počtem přepravovaných osob a počtem osob, jejichž přeprava je povolena podle osvědčení [27], ale musí konkrétně posoudit rizika takového jednání [28].

45. Dále je třeba uvést, že tato situace může, jako v projednávané věci, někdy nastat jako přímý a nutný důsledek přepravy uskutečněné za účelem splnění povinnosti záchrany osob na moři, kterou má kapitán lodi podle mezinárodního zvykového práva a jež je zakotvena mimo jiné v článku 98 Úmluvy o mořském právu [29] (dále jen „povinnost záchrany osob na moři“). Podle zvykového mořského práva totiž lodě nepodléhají požadavkům uloženým na základě klasifikace lodi, pokud plní tuto povinnost [30]. Za takových okolností nelze pouhou skutečnost, že loď přepravovala pouze větší počet osob, než je její maximální kapacita, považovat za „neočekávaný faktor“ ve smyslu článku 11 a bodu 2B části II přílohy I směrnice 2009/16 [31].

46. Nehledě na výše uvedené nelze v zásadě vyloučit, že i v rámci plnění povinnosti záchrany osob na moři mohou být lodě v konkrétním případě provozovány tak, že představují nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí, což může zakládat „neočekávaný faktor“ ve smyslu článku 11 a bodu 2B části II přílohy I směrnice 2009/16. Může tomu tak být zejména v případě, kdy se prokáže, že loď svou převažující činností systematicky porušuje pravidla týkající se bezpečnosti lodí, a to bez ohledu na normy týkající se její klasifikace [32]. V konečném důsledku je na příslušných vnitrostátních orgánech, aby prokázaly, že v projednávané věci byly dotčené lodě provozovány způsobem, který představoval nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí, a to nad rámec činností nezbytně nutných pro splnění povinnosti záchrany na moři.

[27] – Dodržování podmínek stanovených v osvědčeních o bezpečnosti lodě, konkrétně podmínek týkajících se počtu osob na palubě, totiž spadá do pravomoci státu vlajky. Totéž platí pro otázku, zda je vydané osvědčení *in abstracto* odpovídající pro výkon činnosti, pro kterou jsou lodě určeny, jejíž posouzení zůstává v pravomoci státu vlajky.

[28] – Považuji za zvlášť obtížné prokázat, že loď, která má povolení přepravovat například sto osob, může představovat nebezpečí pro lidi, majetek nebo životní prostředí, pokud přepravuje o několik málo osob více. Jiná situace nastává, pokud loď, která v zásadě není určena k přepravě osob a podle osvědčení o bezpečnosti je koncipována pro maximálně 30 osob na palubě jakožto členů posádky, jako je tomu v projednávané věci, přijme na palubu řekněme kolem 400 osob.

[29] – Odstavec 1 tohoto ustanovení, nadepsaného „Povinnost poskytnout pomoc“, zní: „Každý stát je povinen požadovat od kapitána lodi plující pod jeho vlajkou, aby, pokud tak může učinit bez vážného ohrožení lodi, její posádky nebo cestujících: a) poskytl pomoc kterékoli osobě nalezené na moři, která je v nebezpečí života; b) se s největší rychlostí vydal na záchranu osob, které jsou v nebezpečí, je-li zpraven o tom, že potřebují pomoc, a pokud lze takový jeho zákrok rozumně očekávat; […]“.

[30] – V tomto ohledu především připomínám, že čl. IV písm. b) Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři, na který odkazuje čl. 2 bod 1 písm. b) směrnice 2009/16, stanoví, že k osobám, které se nacházejí se na palubě lodi zejména v důsledku povinnosti velitele lodi přepravovat trosečníky, se nepřihlíží, pokud jde o posouzení, zda se na loď vztahují kterékoli požadavky této úmluvy, dále, že přílohy Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí podepsané dne 2. listopadu 1973 v Londýně, pozměněné protokolem k této úmluvě ze dne 17. února 1978, na kterou se odkazuje v čl. 2 bodě 1 písm. c) této směrnice, stanoví výjimky z režimu týkajícího se vypouštění do moře v případě, kdy je to nezbytné pro bezpečnost lidského života na moři, a konečně, že Úmluva o práci na moři z roku 2016, na kterou se odkazuje v čl. 2 bodě 1 písm. i) uvedené směrnice, stanoví právo velitele požadovat od námořníků prodloužení pracovní doby nad rámec smluvně sjednané doby, pokud je to nezbytné k poskytnutí pomoci jiným lodím nebo osobám v nouzi na moři.

[31] – Vnitrostátní soud správně vyloučil, že by důvody uvedené příslušnými vnitrostátními orgány mohly představovat „významné faktory“ ve smyslu článku 11 a bodu 2A části II přílohy I směrnice 2009/16. Žádný z důvodů uvedených těmito orgány totiž neodpovídá případům taxativně vyjmenovaným v seznamu „významných faktorů“.

[32] – Pokud jde o dotčené nedostatky, mohlo by tomu tak být například u porušení předpisů v souvislosti s použitými doplňkovými zařízeními, která vypouštějí odpadní vody přímo do moře.

47. S ohledem na výše uvedené navrhuji odpovědět na druhou předběžnou otázku tak, že článek 11 a body 2A a 2B části II přílohy I směrnice 2009/16, vykládané s ohledem na povinnost záchrany osob na moři, stanovenou mimo jiné v článku 98 Úmluvy o mořském právu, musí být vykládány v tom smyslu, že pouhou skutečnost, že loď přepravovala po provedení záchranných operací na moři vyšší počet osob, než kolik činí její maximální kapacita uvedená v osvědčení o bezpečnostním zařízení, nelze samu o sobě považovat za „významný faktor“ nebo „neočekávaný faktor“, který by v prvním případě vyžadoval nebo ve druhém případě odůvodňoval provedení dodatečných inspekcí ve smyslu těchto ustanovení. Nelze však v zásadě vyloučit, že systematická přeprava osob v počtu vysoce přesahujícím kapacitu lodi může loď ovlivnit tak, že to může vést k riziku pro osoby, majetek nebo životní prostředí, což by představovalo „neočekávaný faktor“ ve smyslu uvedených ustanovení, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu.

C. Ke třetí a čtvrté předběžné otázce (rozsah inspekčních pravomocí ve smyslu článku 13 směrnice 2009/16, článku I písm. b) Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři a bodu 1.3.1 přílohy rezoluce IMO o státní přístavní inspekci)

48. Podstatou třetí a čtvrté předběžné otázky položené předkládajícím soudem, které je namístě posoudit společně, je, zda článek 13 směrnice 2009/16 na straně jedné, případně článek I písm. b) Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři a bod 1.3.1 přílohy rezoluce IMO o státní přístavní inspekci na straně druhé, umožňují státní přístavní inspekci ověřit, zda má loď potřebná osvědčení a dodržuje mezinárodní pravidla o bezpečnosti, zamezení znečištění a životních a pracovních podmínkách na lodi týkající se činnosti, kterou tato loď skutečně vykonává, v projednávané věci výkon pátracích a záchranných operací na moři, a to bez ohledu na činnost, pro kterou byla klasifikována [33].

49. Zmíněný soud má za to, že kontrolou vykonávanou státní přístavní inspekcí státu přístavu nemůže být zpochybněna kontrola prováděná a rozhodnutí přijatá ve státě vlajky, a konstatuje zaprvé, že ani mezinárodní úmluvy, ani unijní, italské či německé právo nestanoví přesné podmínky pro soukromé lodě, které systematicky provádějí pátrací a záchranné operace na moři [34], a zadruhé, že mezinárodní úmluvy se pro účely záchrany na moři výslovně odchylují od požadavků případně uložených v závislosti na klasifikaci lodi [35].

[33] – Konkrétně mám za to, že čtvrtá předběžná otázka, týkající se použití citovaných úmluv, je doplněním třetí předběžné otázky, týkající se použití čl. 13 odst. 3 směrnice 2009/16, v tom smyslu, že podstatou čtvrté předběžné otázky položené předkládajícím soudem je, zda v případě, že státní přístavní inspekce nemůže mít pravomoc kontrolovat dodržování platných požadavků s ohledem na skutečnou činnost vykonávanou touto lodí na základě uvedené směrnice, může být tato pravomoc přesto založena na některé z uvedených úmluv.

[34] – Neexistenci takových podmínek v mezinárodním právu nebo unijním právu podle zmíněného soudu potvrzuje doporučení 2020/1365, v jehož bodě 12 odůvodnění se uvádí, že je věcí veřejného pořádku, a rovněž i bezpečnosti, aby byla tato plavidla náležitě registrována a řádně vybavena tak, aby splňovala příslušné požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví spojené s touto činností, aby nebyla ohrožena posádka nebo zachráněné osoby. V opačném případě by podle tohoto soudu nebyl důvod dovolávat se pro tyto účely veřejného pořádku.

[35] – Zmíněný soud má dále za to, že pokud uvedené smluvní nástroje stanoví, že se smluvní vlády v podstatě zavazují přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že z hlediska bezpečnosti lidského života na moři a předcházení znečištění je loď „způsobilá k výkonu činnosti, pro kterou je určena“, je třeba tuto způsobilost k výkonu činnosti, pro kterou je loď určena, chápat abstraktně, s ohledem na druh klasifikace lodi, a nikoliv konkrétně, s ohledem na konkrétní druh skutečně vykonávaných činností, protože jinak by byl použit pojem „používána“ nebo obdobný pojem. Tento soud nicméně uznává, že použití pojmu „určena“ umožňuje i výklad, podle kterého se může toto určení vztahovat nikoliv na vlastnosti dané lodi nebo na způsob užití, k němuž tyto vlastnosti slouží, ale právě rovněž na účel, k němuž je loď skutečně určena jejím majitelem.

50. Podle čl. 13 odst. 3 směrnice 2009/16 podrobná inspekce, jako byly inspekce, jež jsou předmětem věcí v původním řízení, zahrnuje „další kontrol[u] dodržování souladu s požadavky lodního provozu“ a provede se, pokud se lze po prvotní inspekci na základě „zřejmých důvodů“ domnívat, že stav lodě nebo jejího vybavení nebo posádky podstatným způsobem nevyhovují příslušným požadavkům úmluvy [36]. Příklady „zřejmých důvodů“ jsou uvedeny v příloze V [37].

51. Pokud jde o projednávanou věc, podrobné inspekce na základě čl. 13 odst. 3 směrnice 2009/16 byly podle předkládacího rozhodnutí založeny na „zřejmém důvodu“ uvedeném v bodě 3 části A přílohy V této směrnice, a sice že „[b]ěhem prohlídky osvědčení a ostatní dokumentace byly objeveny nepřesnosti“, v projednávaném případě při kontrole bezpečnostního osvědčení podle pravidla 9 kapitoly XI-2 Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři [38]. Italská vláda ve svém písemném vyjádření dále uvádí, že pravomoc provést podrobné inspekce byla v původním řízení založena mimo jiné na pravidle 19 kapitoly I přílohy této úmluvy [39].

52. V této souvislosti čl. 13 odst. 3 směrnice 2009/16 sice stanoví rámec, v němž je podrobná inspekce povolena, avšak nespecifikuje jasně meze této inspekce. Otázkou tedy je, zda je „další kontrola dodržování souladu s požadavky lodního provozu“ omezena na požadavky použitelné na základě klasifikace lodi, nebo zda se týká rovněž požadavků použitelných na činnost, kterou loď skutečně vykonává.

53. Za účelem určení rozsahu státní přístavní inspekce ve smyslu tohoto ustanovení je podle mého názoru třeba uvést zaprvé, že toto ustanovení zakládá pravomoc k provádění inspekce, která nutně přesahuje rámec „prvotní inspekce“ stanovené v čl. 13 odst. 1 uvedené směrnice, jež se v podstatě týká osvědčení a celkového stavu lodi, a zadruhé, že účelem této inspekce je ověřit soulad s „příslušnými požadavky úmluvy“. Taková inspekce proto nemůže být omezena pouze na formální požadavky stanovené v osvědčeních týkajících se klasifikace lodi určené certifikačním orgánem, ale naopak se týká souladu této lodi se všemi platnými pravidly mezinárodních úmluv o bezpečnosti, zabránění znečištění a životních a pracovních podmínkách na lodi, přičemž se přihlíží ke skutečnému stavu lodi a jejího vybavení a k činnostem, které tato loď skutečně vykonává, zejména pokud se liší od činností spojených s její klasifikací [40].

[36] – V tomto ustanovení se upřesňuje, že takové „zřejmé důvody“ existují, pokud inspektor podle svého odborného úsudku považuje takovou inspekci za odůvodněnou.

[37] – Kromě toho se domnívám, že jelikož čl. 13 odst. 3 směrnice 2009/16 odkazuje na požadavky příslušné *úmluvy*, včetně Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři uvedené v jejím článku 2, musí být vykládán mimo jiné s ohledem na čl. I písm. b) této úmluvy. Ačkoli totiž není Unie smluvní stranou této úmluvy (naproti tomu všechny členské státy jejími smluvními stranami jsou), může Soudní dvůr při výkladu právního nástroje sekundárního práva přihlédnout k jejím ustanovením [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. června 2008, Intertanko a další (C-308/06, EU:C:2008:312, body 47 až 52)].

[38] – Pravidlo 9 kapitoly XI-2 Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři stanoví omezenou kontrolu týkající se platnosti osvědčení uvedených v bodě 1.1 uvedeného pravidla, mimo jiné mezinárodního osvědčení o bezpečnosti. V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že podrobné kontroly byly nařízeny z důvodu, že byly nesprávně vyplněny formuláře obsahující informace o bezpečnosti předkládané před příjezdem, neboť v nich chybělo mimo jiné číslo společnosti, stav lodí v době, kdy byly vypracovány zprávy, orgán, který vydal mezinárodní osvědčení o bezpečnosti, a datum skončení platnosti těchto osvědčení. Dále v nich bylo uvedeno, že byly schváleny výsledky plánů bezpečnosti lodí, ačkoli tomu tak ještě nebylo.

[39] – Pravidlo 19 kapitoly I Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři, které se týká kontroly lodních osvědčení, stanoví pod písm. b), že tato osvědčení, jsou-li platná, jsou přijímána, pokud neexistují zřejmé důvody se domnívat, že stav lodi nebo jejího vybavení v podstatných ohledech neodpovídá údajům v některém z osvědčení nebo že loď a její vybavení nesplňují ustanovení pravidla 11 písm. a) a b) uvedené kapitoly. Pravidlo 11 písm. a) téže kapitoly vyžaduje, aby byl stav lodi a jejího vybavení udržován v souladu s ustanoveními úmluvy, aby bylo zajištěno, že loď zůstane ve všech ohledech způsobilá k plavbě, aniž by představovala nebezpečí pro loď nebo osoby na palubě. Naproti tomu pravidlo 11 písm. b) kapitoly I Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři není v projednávané věci relevantní, jelikož se týká zákazu změn po inspekci provedené v souladu s pravidly 7 až 10 obsaženými v této kapitole.

[40] – Tento závěr není navíc podle mého názoru zpochybněn ani výkladem čl. 13 odst. 1 směrnice 2009/16 s ohledem na čl. I písm. b) Úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři a bodu 1.3.1 přílohy rezoluce IMO o státní přístavní inspekci. Tato ustanovení, v části, v níž stanoví možnost prověřit, zda je loď „způsobilá k výkonu činnosti, pro kterou je určena“, lze totiž vykládat v tom smyslu, že jakékoli posouzení způsobilosti lodi musí být provedeno s ohledem na činnost, kterou loď skutečně vykonává, jakož i na použitelné předpisy.

54. Lze tedy v zásadě dospět k závěru, jak tvrdí italská vláda, že okolnost, že loď není provozována v souladu s jejími osvědčeními, může představovat porušení požadavků provozu této lodi a může zejména představovat nebezpečí pro osoby, majetek nebo životní prostředí, což musí prokázat příslušný správní orgán na základě pravidel použitelných na činnost, kterou uvedená loď skutečně vykonává.

55. V návaznosti na tento závěr je nicméně třeba upřesnit, jak to činí předkládající soud, že v unijním ani v mezinárodním právu neexistuje klasifikace lodí provádějících pátrací a záchranné operace na moři [41]. Vzhledem k neexistenci takové klasifikace tudíž nelze dospět k závěru, že pouhá klasifikace dotčených lodí jako „obecné nákladní lodě – víceúčelové" sama o sobě představuje „zřejmý důvod" se domnívat, že stav lodi nebo jejího vybavení nebo její posádky v podstatných ohledech nevyhovuje „příslušným požadavkům úmluvy" v souladu s čl. 13 odst. 3 směrnice 2009/16, pokud systematické používání této lodi neporušuje pravidla týkající se její klasifikace [42].

56. Navrhuji tedy odpovědět na třetí předběžnou otázku tak, že pravomoc státu přístavu provést podrobnou inspekci lodi plující pod vlajkou členského státu v souladu s článkem 13 směrnice 2009/16 zahrnuje pravomoc ověřit, zda loď splňuje požadavky týkající se bezpečnosti, zamezení znečištění a životních a pracovních podmínek na lodi, které se vztahují na činnosti, jež loď skutečně vykonává, s přihlédnutím k činnostem, pro které byla klasifikována.

D. K páté předběžné otázce (možnost zadržení lodě na základě článku 19 směrnice 2009/16 z důvodu výkonu jiné činnosti, než pro jakou je loď certifikována)

57. Podstatou páté předběžné otázky položené předkládajícím soudem je zaprvé, zda jsou orgány státu přístavu oprávněny požadovat, aby loď měla osvědčení a splňovala požadavky nebo předpisy o bezpečnosti a zabránění znečištění moře pro činnosti, které skutečně vykonává, v projednávané věci k provádění pátracích a záchranných operací na moři, aby nebyla zadržena [podotázka a)], a v případě kladné odpovědi, zda lze tato osvědčení a splnění těchto požadavků nebo předpisů vyžadovat pouze v případě, že existuje jasný a spolehlivý mezinárodní nebo unijní právní rámec, pokud jde o klasifikaci pátracích a záchranných operací na moři a s nimi souvisejících osvědčení, požadavků nebo předpisů [podotázka b)], nebo zda mají být naopak tato osvědčení a splnění těchto požadavků nebo předpisů vyžadovány podle vnitrostátního práva státu vlajky nebo státu přístavu, a zda je pro tyto účely nutná primární právní úprava či sekundární právní úprava, nebo zda postačují pouze obecné správní předpisy [podotázka c)].

58. Dále pokládá tento soud otázku, zda je stát přístavu při provádění inspekce povinen uvést, na základě jakých vnitrostátních předpisů (právních či správních) mají být určeny uložené požadavky nebo předpisy a jaké opravy nebo nápravná opatření jsou nutné k zajištění souladu s touto právní úpravou [podotázka d)], a zda v případě neexistence takové právní úpravy může správa vykonávající státní přístavní inspekci uvést v každém jednotlivém případě požadavky, které musí loď podléhající inspekci splňovat [podotázka e)].

[41] – Tato klasifikace navíc zřejmě neexistuje ani v německém nebo italském právu.

[42] – Přiznávám, že mohu jen sotva souhlasit s tím, že by přeprava osob v tísni mohla být do jisté míry považována za obdobnou přepravě „nákladu", přičemž zároveň uznávám, že nelze zpochybňovat klasifikaci dotčených lodí určenou klasifikačním orgánem státu vlajky. Kromě toho, pokud stát přístavu nesouhlasí s klasifikací lodi, stanoví Úmluva o mořském právu postup podávání zpráv, podle kterého stát, který má zcela zjevné důvody se domnívat, že nebyla vykonána řádná jurisdikce a kontrola týkající se určité lodi, může podat zprávu o těchto skutečnostech státu vlajky, který je povinen záležitost vyšetřit a v případě potřeby učinit nezbytná opatření k nápravě daného stavu (viz čl. 94 odst. 6 této úmluvy). Tento přístup je v souladu s přístupem uvedeným v bodě 1.3.3 přílohy rezoluce IMO o státní přístavní inspekci.

59. Konečně se zmíněný soud ptá, zda v případě neexistence takové právní úpravy a v případě neexistence konkrétních pokynů ze strany státu vlajky může být provádění pátracích a záchranných operací považováno za povolené (a tedy za činnost, kterou nelze zakázat vydáním rozhodnutí o zadržení), pokud loď splňuje výše uvedené požadavky nebo podmínky stanovené pro jinou kategorii (konkrétně požadavky nebo podmínky stanovené pro nákladní lodi), jejichž skutečné splnění potvrdil rovněž stát vlajky [podotázka f)].

60. Úvodem je třeba uvést, že podle čl. 19 odst. 1 směrnice 2009/16 se příslušný orgán přesvědčí, že každá závada potvrzená nebo zjištěná inspekcí je nebo bude odstraněna v souladu s úmluvami, a podle čl. 19 odst. 2 uvedené směrnice v případě závad potvrzených nebo zjištěných při inspekcích, které zjevně ohrožují mimo jiné bezpečnost, zajistí příslušný orgán státu přístavu zadržení lodi.

61. Jak vyplývá z navrhovaných odpovědí na předchozí předběžné otázky, je stát přístavu v souladu s čl. 13 bod 3 směrnice 2009/16 oprávněn zajistit dodržování mezinárodních úmluv a unijních právních předpisů o námořní bezpečnosti, ochraně mořského prostředí a životních a pracovních podmínek na lodi s přihlédnutím k činnostem, které loď skutečně vykonává, za předpokladu, že taková kontrola nezasahuje do pravomoci státu vlajky, pokud jde o klasifikaci lodi nebo dodržování povinnosti záchrany osob na moři.

62. Skutečnost, že loď systematicky provádí pátrací a záchranné operace na moři, tudíž sama o sobě neznamená, že by tato loď nemusela splňovat požadavky, které se na ni vztahují podle mezinárodního nebo unijního práva, a nebrání tomu, aby byla vydána rozhodnutí o jejím zadržení na základě článku 19 uvedené směrnice, pokud tato pravidla porušuje. Jinými slovy, ačkoli jsou lodě vyňaty z působnosti mezinárodních pravidel o bezpečnosti plavby a ochraně mořského prostředí, pokud provádějí konkrétní záchrannou akci na moři, nejsou vyňaty z působnosti všech ostatních pravidel použitelných na lodě na základě požadavků mezinárodního práva s ohledem na skutečně prováděnou činnost.

63. Navrhuji tedy odpovědět na pátou předběžnou otázku v první řadě tak, že směrnice 2009/16 musí být vykládána v tom smyslu, že orgány státu přístavu jsou oprávněny vyžadovat držení osvědčení a splnění požadavků nebo předpisů o bezpečnosti a zabránění znečištění moře vztahujících se na činnosti, pro které je loď klasifikována, jakož i veškerých ostatních osvědčení, požadavků nebo předpisů založených na mezinárodním nebo unijním právním rámci [43].

64. Dále mám za to, že tato směrnice musí být vykládána v tom smyslu, že stát přístavu musí při inspekci uvést, na základě jaké právní úpravy mají být určeny požadavky nebo předpisy, jejichž porušení bylo zjištěno, a jaké opravy nebo nápravná opatření jsou nutné k zajištění souladu s touto právní úpravou.

[43] – Naproti tomu, pokud loď nevyhovuje požadavkům vyžadovaným na základě právních předpisů státu vlajky nebo státu přístavu, nebo pokud posledně uvedený stát nesouhlasí s klasifikací lodi, může (nebo případně musí) tuto skutečnost oznámit státu vlajky a poskytnout mu součinnost za účelem vyřešení zjištěných nedostatků.

65. Konečně musí být podle mého názoru uvedená směrnice vykládána v tom smyslu, že loď, která systematicky provádí pátrací a záchranné operace na moři, nelze jako takovou považovat za loď, vůči níž nelze vydat rozhodnutí o zadržení, pokud porušuje požadavky, které se na ni vztahují podle mezinárodního nebo unijního práva, aniž je dotčena povinnost záchrany osob na moři [44].

VI. Závěry

66. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (regionální správní soud pro Sicílii, Itálie) následovně:

„1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16 ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/38/EU ze dne 12. srpna 2013, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 ze dne 20. listopadu 2013 a č. 2015/757 ze dne 29. dubna 2015, jakož i směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 se vztahuje na lodě, které jsou sice státem vlajky klasifikovány a certifikovány jako „multifunkční nákladní lodě“, avšak provádějí výhradně pátrací a záchranné operace na moři. Předkládajícímu soudu přísluší vyvodit z této skutečnosti veškeré důsledky, pokud jde o výklad a uplatňování vnitrostátních právních předpisů, kterými byla tato směrnice provedena.

2) Článek 11 a body 2A a 2B části II přílohy I směrnice 2009/16, vykládané s ohledem na povinnost záchrany osob na moři, kterou má kapitán této lodi na základě mezinárodního zvykového práva a která je stanovena mimo jiné v článku 98 Úmluvy Organizace Spojených národů o mořském právu, uzavřené v Montego Bay dne 10. prosince 1982, musí být vykládány v tom smyslu, že skutečnost, že loď přepravovala po provedení záchranných operací na moři vyšší počet osob, než kolik činí její maximální kapacita uvedená v osvědčení o bezpečnostním zařízení, nelze samu o sobě považovat za „významný faktor“ nebo „neočekávaný faktor“, který by v prvním případě vyžadoval nebo ve druhém případě odůvodňoval provedení dodatečných inspekcí ve smyslu těchto ustanovení. Nelze však v zásadě vyloučit, že systematická přeprava osob v počtu vysoce přesahujícím kapacitu lodi může loď ovlivnit tak, že to může vést k riziku pro osoby, majetek nebo životní prostředí, což by představovalo „neočekávaný faktor“ ve smyslu uvedených ustanovení, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu.

3) Pravomoc státu přístavu provést podrobnou inspekci lodi plující pod vlajkou členského státu v souladu s článkem 13 směrnice 2009/16 zahrnuje pravomoc ověřit, zda loď splňuje požadavky týkající se bezpečnosti, zamezení znečištění a životních a pracovních podmínek na lodi, které se vztahují na činnosti, jež loď skutečně vykonává, s přihlédnutím k činnostem, pro které byla klasifikována.

[44] – V tomto stadiu si dovolím uvést poslední poznámku. Lidský život a jeho záchrana je samozřejmě hodnotou, která je nadřazena všem ostatním úvahám. „Povinnost milosrdného Samaritána“ však není bez závazků. Například je pravda, že starozákonní Samaritán kdykoli, kdy to bylo potřeba, bez váhání zachránil člověka v tísni. Avšak sám jej pak dopravil na bezpečné místo, do hostince, a to na vlastní náklady, s použitím co nejbezpečnějšího dopravního prostředku, tedy na svém mezku, a postaral se o něj, aniž by přenášel toto břímě na jiné, a dal hostinskému své denáry, aby se o zachráněného zatím postaral, přičemž mu přislíbil, že „cokoli bys vynaložil navíc, to ti zaplatím, až se vrátím“. Srovnání někdy pokulhávají…

4) a) Směrnice 2009/16, ve znění směrnice 2013/38, nařízení č. 1257/2013 a 2015/757, jakož i směrnicí 2017/2110, musí být vykládána v tom smyslu, že orgány státu přístavu jsou oprávněny vyžadovat držení osvědčení a splnění požadavků nebo předpisů o bezpečnosti a zabránění znečištění moře vztahujících se na činnosti, pro které je loď klasifikována, jakož i veškerých ostatních osvědčení, požadavků nebo předpisů založených na mezinárodním nebo unijním právním rámci;

b) Tato směrnice musí být vykládána v tom smyslu, že stát přístavu musí při inspekci uvést, na základě jaké právní úpravy mají být určeny požadavky nebo předpisy, jejichž porušení bylo zjištěno, a jaké opravy nebo nápravná opatření jsou nutné k zajištění souladu s touto právní úpravou;

c) Uvedená směrnice musí být vykládána v tom smyslu, že loď, která systematicky provádí pátrací a záchranné operace na moři, nelze jako takovou považovat za loď, vůči níž nelze vydat rozhodnutí o zadržení, pokud porušuje požadavky, které se na ni vztahují podle mezinárodního nebo unijního práva, aniž je dotčena povinnost záchrany osob na moři“.