Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΡΑΝΤΟΥ
της 22ας Φεβρουαρίου 2022 [1]

Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-14/21 και C-15/21

Sea Watch eV
κατά
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)

[αιτήσεις του Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia
(περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου της Σικελίας, Ιταλία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Θαλάσσιες μεταφορές – Δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα – Καθεστώς που διέπει τα πλοία – Οδηγία 2009/16/ΕΚ– Εξουσίες ελέγχου του κράτους λιμένα – Άρθρο 3 – Πεδίο εφαρμογής – Άρθρο 11 – Προϋποθέσεις διεξαγωγής πρόσθετης επιθεώρησης – Άρθρο 13 – Λεπτομερέστερη επιθεώρηση – Έκταση των εξουσιών ελέγχου – Άρθρο 19 – Κράτηση πλοίων»

I. Εισαγωγή

1. Οι υπό κρίση αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως υποβλήθηκαν από το Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο της Σικελίας, Ιταλία) στο πλαίσιο δύο ένδικων διαφορών μεταξύ, αφενός, της Sea Watch eV και, αφετέρου, του Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Ιταλία) καθώς και, στη μεν πρώτη υπόθεση, του Capitaneria di Porto di Palermo (Λιμεναρχείου του Παλέρμου, Ιταλία), στη δε δεύτερη υπόθεση, του Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (Λιμεναρχείου του Porto Empedocle, Ιταλία), με αντικείμενο δύο διαταγές κράτησης εκδοθείσες από τα ως άνω Λιμεναρχεία για τα πλοία Sea Watch 4 και Sea Watch 3 αντιστοίχως (στο εξής: επίμαχα πλοία).

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2. Τα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν, κατ' ουσίαν, την έκταση των εξουσιών τις οποίες διαθέτει, δυνάμει της οδηγίας 2009/16/ΕΚ [2] και των λοιπών εφαρμοστέων διεθνών κανόνων, το κράτος λιμένα όσον αφορά τους ελέγχους επί των ιδιωτικών πλοίων που ασκούν συστηματικώς και αποκλειστικώς τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης προσώπων τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα (στο εξής: δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα). Το Δικαστήριο καλείται ειδικότερα να παράσχει διευκρινίσεις ως προς το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16, τη συχνότητα και ένταση των ελέγχων, καθώς και τη βάση για τη λήψη μέτρων κράτησης.

3. Η βασική δυσκολία στις υπό κρίση υποθέσεις έγκειται στην έλλειψη διεθνούς ή ευρωπαϊκής νομοθεσίας που να ρυθμίζει τη συστηματική άσκηση της δραστηριότητας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα από ιδιωτικούς φορείς [3], η οποία έχει λάβει σημαντικές διαστάσεις κατά τα τελευταία έτη λόγω της αδυναμίας των κρατικών και διεθνών οργανισμών να αντιμετωπίσουν την ολοένα επισφαλέστερη κατάσταση των προσώπων που διασχίζουν τη Μεσόγειο Θάλασσα με αναξιόπλοα σκάφη.

4. Μέχρι σήμερα ο νομοθέτης, τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δεν έχει καλύψει το εν λόγω κενό και, επομένως, δεν έχει τοποθετηθεί ευθέως έναντι του φαινομένου αυτού [4], του οποίου η τρέχουσα έκταση καταδεικνύεται από το γεγονός ότι τα ιδιωτικά πλοία που ασκούν συστηματικώς τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα συνεργάζονται, στην πράξη, με τον εκάστοτε κρατικό μηχανισμό έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα [5]. Εν πάση περιπτώσει, η έλλειψη ειδικών κανόνων ως προς τη συγκεκριμένη πρακτική ευνοεί την εμφάνιση διφορούμενων καταστάσεων στις οποίες η παρουσία ιδιωτικών πλοίων που ασκούν σε τακτική βάση τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα, ή ακόμη και να ενθαρρύνει, την καταστρατήγηση των κανόνων εισόδου στο έδαφος της Ένωσης. Πρέπει πάντως να επισημάνω, ευθύς εξ αρχής, ότι οι υπό κρίση υποθέσεις δεν άπτονται της δραστηριότητας έρευνας και διάσωσης αυτής καθεαυτήν, αλλά αφορούν ένα διακριτό και μεταγενέστερο στάδιο, ήτοι την επιθεώρηση των πλοίων μετά την αποβίβαση των «ναυαγών».

[2] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ 2009, L 131, σ. 57, και διορθωτικό ΕΕ 2013, L 32, σ. 23), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2013/38/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Αυγούστου 2013 (ΕΕ 2013, L 218, σ. 1), με τους κανονισμούς (ΕΕ) 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013 (ΕΕ 2013, L 330, σ. 1), και 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015 (ΕΕ 2015, L 23, σ. 55), καθώς και με την οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017 (ΕΕ 2017, L 315, σ. 61) (στο εξής: οδηγία 2009/16).

[3] Η μόνη ρύθμιση η οποία αναφέρεται στα ιδιωτικά πλοία και, ως εκ τούτου, στον εφοπλιστή τους είναι η οδηγία 2002/90/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2002, για τον ορισμό της υποβοήθησης της παράνομης εισόδου, διέλευσης και διαμονής (ΕΕ 2002, L 328, σ. 17) (πρβλ. 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, σ. 305 έως 327). Αντιθέτως, οι κανόνες οι οποίοι διέπουν τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα στο πλαίσιο των επιχειρήσεων επιτήρησης των συνόρων που διεξάγονται από τα κράτη μέλη στα εξωτερικά θαλάσσια σύνορά τους θεσπίζονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 656/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, περί κανόνων επιτηρήσεως των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων στο πλαίσιο της επιχειρησιακής συνεργασίας που συντονίζεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ 2014, L 189, σ. 93). Επιπλέον, οι υφιστάμενες διεθνείς συμβάσεις καλύπτουν τη διάσωση στη θάλασσα μόνον υπό συνθήκες οι οποίες χαρακτηρίζονται από ορισμένα βασικά στοιχεία, και δη από τον «τυχαίο» και «εξαιρετικό» χαρακτήρα της διάσωσης. Οι σχετικές διατάξεις πρέπει, πάντως, να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται με τον ευρύτερο δυνατό τρόπο που επιτρέπουν το γράμμα τους και το όλο νομικό τους πλαίσιο, χωρίς ωστόσο να υπερβαίνουν τα όριά τους.

[4] Η μοναδική «ρύθμιση» της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία αφορά ρητώς το ζήτημα αυτό είναι, εξ όσων γνωρίζω, η σύσταση (ΕΕ) 2020/1365 της Επιτροπής, της 23ης Σεπτεμβρίου 2020, σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις επιχειρήσεις που διεξάγονται από σκάφη που ανήκουν σε ιδιωτικούς φορείς ή τελούν υπό τη διαχείρισή τους με σκοπό δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης (ΕΕ 2020, L 317, σ. 23), η οποία δεν έχει, ως εκ της φύσεώς της, δεσμευτικό χαρακτήρα και περιορίζεται, συνεπώς, στη μνεία της υποχρέωσης συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών των οικείων κρατών μελών.

[5] Για παράδειγμα, οι οργανισμοί που διαχειρίζονται τα εν λόγω πλοία πρέπει να συνεργάζονται με τα κέντρα συντονισμού διάσωσης στη θάλασσα των παράκτιων κρατών μελών, τα οποία τους παρέχουν οδηγίες σε σχέση με τις δυνατότητες αποβίβασης και μετεπιβίβασης των διασωθέντων στο οικείο κράτος μέλος.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

5. Η οδηγία 2009/16[6] αφορά τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Η αιτιολογική σκέψη 6 της οδηγίας αυτής έχει ως εξής:

«Η ευθύνη για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, αποτελεί αρμοδιότητα πρωτίστως του κράτους σημαίας. Το κράτος σημαίας, βασιζόμενο, ανάλογα με την περίπτωση, σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων κάθε τύπου που αναλαμβάνονται προκειμένου να εκδοθούν τα σχετικά πιστοποιητικά. Η ευθύνη για τη διατήρηση της κατάστασης του πλοίου και του πληρώματος μετά την επιθεώρηση, ώστε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των συμβάσεων που εφαρμόζονται στο πλοίο, υπάγεται στην αρμοδιότητα της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Έχει παρατηρηθεί, ωστόσο, σοβαρό κενό όσον αφορά την εφαρμογή και την επιβολή των διεθνών αυτών προτύπων από ορισμένα κράτη σημαίας. Εφεξής, ως δεύτερη γραμμή άμυνας κατά της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας, πρέπει επίσης να διασφαλίζονται από το κράτος λιμένα ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, μολονότι αναγνωρίζεται ότι η επιθεώρηση ελέγχου του κράτους λιμένα δεν αποτελεί επιθεώρηση (“survey”) και ότι τα αντίστοιχα έντυπα επιθεώρησης δεν αποτελούν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας.»

6. Το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει τα εξής:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία και τα πληρώματά τους τα οποία καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους προκειμένου να εκτελέσουν διασύνδεση πλοίου/λιμένα.

[…]

Το παρόν άρθρο δεν θίγει τα δικαιώματα επέμβασης ενός κράτους μέλους δυνάμει των σχετικών συμβάσεων.

[…]

4. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

[6] Η οδηγία 2009/16 εκδόθηκε βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 2, ΕΚ (νυν άρθρου 100, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ) προκειμένου να αναδιατυπωθεί η οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, περί ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ 1995, L 157, σ. 1), η οποία είχε τροποποιηθεί επανειλημμένως, και να ενισχυθούν οι μηχανισμοί που θεσπίζονταν με την οδηγία εκείνη. Η οδηγία 2009/16 εντάσσεται σε μια δέσμη πράξεων του παράγωγου δικαίου της Ένωσης που εκδόθηκαν την ίδια ημέρα, στην οποία περιλαμβάνονται επίσης η οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (ΕΕ 2009, L 131, σ. 132), η οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (ΕΕ 2009, L 131, σ. 47), καθώς και ο κανονισμός (ΕΚ) 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων (ΕΕ 2009, L 131, σ. 11).

[…]»

7. Το άρθρο 11 της ίδιας οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Συχνότητα των επιθεωρήσεων», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες ή αγκυροβόλια εντός της [Ένωσης] υπόκεινται σε περιοδικές επιθεωρήσεις ή σε πρόσθετες επιθεωρήσεις, ως εξής:

α) Τα πλοία υπόκεινται σε περιοδικές επιθεωρήσεις σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα ανάλογα με την κατηγορία κινδύνου στην οποία έχουν καταταγεί […].

β) Τα πλοία υπόκεινται σε πρόσθετες επιθεωρήσεις ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει μετά την τελευταία περιοδική τους επιθεώρηση, ως εξής:

– η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει την επιθεώρηση των πλοίων για τα οποία ισχύουν προεξέχοντες παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα I μέρος II 2A,

– είναι δυνατή η επιθεώρηση των πλοίων για τα οποία ισχύουν μη αναμενόμενοι παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα I μέρος II 2B. Η απόφαση διενέργειας πρόσθετης επιθεώρησης επαφίεται στην επαγγελματική κρίση της αρμόδιας αρχής.»

8. Στο άρθρο 13 της οδηγίας 2009/16, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αρχική και λεπτομερέστερη επιθεώρηση», ορίζονται τα ακόλουθα:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που επιλέγονται προς επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 12 ή το άρθρο 14α υποβάλλονται σε αρχική επιθεώρηση ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ως εξής:

1. Για κάθε αρχική επιθεώρηση πλοίου, η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι ο επιθεωρητής, τουλάχιστον:

α) ελέγχει τα πιστοποιητικά […] τα οποία απαιτείται να τηρούνται επί του πλοίου σύμφωνα με [τη] ναυτιλιακή νομοθεσία [της Ένωσης] και τις Συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφάλεια·

[…]

γ) βεβαιώνεται για τη γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών υγιεινής του πλοίου, του μηχανοστασίου και των χώρων ενδιαίτησης.

[…]

3. Διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση, συμπεριλαμβανομένου του περαιτέρω ελέγχου της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των λειτουργικών διαδικασιών επί του πλοίου, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις για να θεωρηθεί, έπειτα από την επιθεώρηση κατά το σημείο 1, ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του εξοπλισμού του, ή του πληρώματός του, δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης.

Υπάρχουν “σαφείς ενδείξεις” όταν ο επιθεωρητής έχει ενδείξεις οι οποίες, κατά την επαγγελματική του κρίση, δικαιολογούν λεπτομερέστερη επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του.

Το παράρτημα V περιλαμβάνει παραδείγματα “σαφών ενδείξεων”.»

9. Το άρθρο 19 της οδηγίας αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αποκατάσταση ελλείψεων και κράτηση πλοίου», ορίζει τα εξής:

«1. Η αρμόδια αρχή βεβαιώνεται ότι όλες οι ελλείψεις που επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται κατά την επιθεώρηση, αποκαθίστανται ή θα αποκατασταθούν σύμφωνα με τις συμβάσεις.

2. Εάν οι ελλείψεις συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, η αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα στον οποίο επιθεωρείται το πλοίο φροντίζει να επιβληθεί κράτηση ή να παύσει η λειτουργία στο πλαίσιο της οποίας εντοπίστηκαν οι ελλείψεις. Η διαταγή κράτησης ή η παύση λειτουργίας αίρεται μόνον όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος ή όταν η αρμόδια αρχή βεβαιωθεί ότι το πλοίο μπορεί, υπό τις τυχόν αναγκαίες προϋποθέσεις, να αποπλεύσει ή ότι μπορεί να αναληφθεί εκ νέου η λειτουργία, χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει υπερβολική απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

[…]

6. Σε περίπτωση κράτησης, η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως, γραπτώς και συμπεριλαμβάνοντας την έκθεση επιθεώρησης, τις αρχές του κράτους σημαίας ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό, τον πρόξενο ή, εν απουσία του, τον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο του κράτους αυτού, για όλες τις περιστάσεις οι οποίες κατέστησαν αναγκαία αυτή την επέμβαση. Επιπλέον, απευθύνεται κοινοποίηση, εφόσον απαιτείται, στους οριζόμενους επιθεωρητές ή στους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών κλάσης ή των υποχρεωτικών πιστοποιητικών σύμφωνα με τις συμβάσεις. […]

[…]»

10. Στο παράρτημα I της εν λόγω οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Στοιχεία του κοινοτικού συστήματος επιθεώρησης από το κράτος λιμένα», και πιο συγκεκριμένα στο μέρος II, τμήμα 2, το οποίο επιγράφεται «Πρόσθετες επιθεωρήσεις», περιλαμβάνεται το σημείο 2Β που τιτλοφορείται «Μη αναμενόμενοι παράγοντες» και έχει ως εξής:

«Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι ακόλουθοι μη αναμενόμενοι παράγοντες μπορούν να επιθεωρούνται ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που παρήλθε από την τελευταία τους περιοδική επιθεώρηση. Η απόφαση διεξαγωγής πρόσθετης επιθεώρησης επαφίεται στην επαγγελματική κρίση της αρμόδιας αρχής.

[…]

– πλοία που έχουν λειτουργήσει κατά τρόπο ώστε να θέσουν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον,

– […]».

11. Το παράρτημα V της ίδιας οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Παραδείγματα "σαφών ενδείξεων"», προβλέπει στον κατάλογο των «σαφών ενδείξεων για λεπτομερέστερη επιθεώρηση» (μέρος Α) τα ακόλουθα παραδείγματα:

«1. Πλοία περί των οποίων το παράρτημα II μέρος II 2A και 2B.

[…]

3. Κατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των λοιπών εγγράφων, διαπιστώθηκαν ανακρίβειες.

[…]»

Β. Το ιταλικό δίκαιο

12. Η οδηγία 2009/16 μεταφέρθηκε στο ιταλικό δίκαιο με το decreto legislativo nº 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 (νομοθετικό διάταγμα αριθ. 53 – Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο της οδηγίας [2009/16] σχετικά με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της Ένωσης και διέρχονται από ύδατα υπαγόμενα στη δικαιοδοσία κράτους μέλους), της 24ης Μαρτίου 2011 [7].

III. Οι διαφορές της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

13. Η Sea Watch είναι μη κερδοσκοπική ανθρωπιστική οργάνωση με έδρα το Βερολίνο (Γερμανία), η οποία έχει ως καταστατικό σκοπό τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και ασκεί τη δραστηριότητα αυτή στα διεθνή ύδατα της Μεσογείου Θάλασσας με σκάφη των οποίων είναι τόσο πλοιοκτήτρια όσο και εφοπλίστρια. Μεταξύ αυτών των σκαφών περιλαμβάνονται, ειδικότερα, τα επίμαχα πλοία τα οποία φέρουν γερμανική σημαία και είναι πιστοποιημένα ως «πλοία γενικού φορτίου – πολλαπλής χρήσης» από αναγνωρισμένο οργανισμό ταξινόμησης και πιστοποίησης, εγκατεστημένο στη Γερμανία (στο εξής: οργανισμός πιστοποίησης) [8].

14. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2020, αφότου ολοκλήρωσαν επιχειρήσεις διάσωσης στα διεθνή ύδατα της Μεσογείου Θάλασσας και αποβίβασαν τους διασωθέντες στη θάλασσα στους λιμένες του Παλέρμου (Ιταλία) και του Porto Empedocle (Ιταλία) κατόπιν αδείας και υπό τις οδηγίες των ιταλικών αρχών, τα επίμαχα πλοία υποβλήθηκαν σε διαδικασίες καθαρισμού και απολύμανσης καθώς και σε επιθεωρήσεις από τα Λιμεναρχεία των δύο αυτών πόλεων αντιστοίχως, και δη σε λεπτομερέστερες επιθεωρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 13 της οδηγίας 2009/16 [9].

[7] GURI αριθ. 96, της 27ης Απριλίου 2011, σ. 1, στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 53/2011.

[8] Όπως επιβεβαιώθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, τα επίμαχα πλοία έφεραν ολλανδική σημαία μέχρι το τέλος του 2019, λόγω δε του ότι οι αρμόδιες ολλανδικές αρχές εξέταζαν το ενδεχόμενο αλλαγής της ταξινόμησής τους κατόπιν αιτήματος των ιταλικών αρχών, νηολογήθηκαν στη συνέχεια στη Γερμανία.

[9] Όπως μεταφέρθηκε στην εσωτερική έννομη τάξη με το άρθρο 16 του νομοθετικού διατάγματος 53/2011.

15. Οι ως άνω λεπτομερέστερες επιθεωρήσεις βασίστηκαν στην ύπαρξη «προεξέχοντος παράγοντα» κατά την έννοια του άρθρου 11 της οδηγίας 2009/16 [10], ο οποίος έγκειται στο γεγονός ότι τα επίμαχα πλοία ασκούσαν τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα χωρίς να έχουν πιστοποιηθεί για την υπηρεσία αυτή και είχαν επιβιβάσει αριθμό προσώπων κατά πολύ μεγαλύτερο του προβλεπόμενου στα πιστοποιητικά ασφαλείας τους.

16. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, από τις λεπτομερέστερες αυτές επιθεωρήσεις προέκυψε μια σειρά τεχνικών και λειτουργικών πλημμελειών σε σχέση με τις διατάξεις της νομοθεσίας της Ένωσης και των εφαρμοστέων διεθνών συμβάσεων [11], ορισμένες από τις οποίες έπρεπε να γίνει δεκτό ότι, μεμονωμένα ή από κοινού, δημιουργούσαν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον και ήταν τόσο σοβαρές ώστε να δικαιολογούν την κράτηση των πλοίων αυτών, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 19 της οδηγίας 2009/16 [12]. Τα δύο αρμόδια Λιμεναρχεία διέταξαν, κατά συνέπεια, την κράτηση των εν λόγω πλοίων. Στη συνέχεια, η Sea Watch αποκατέστησε ορισμένες από τις πλημμέλειες αυτές, θεωρώντας ότι οι υπόλοιπες (στο εξής: επίδικες πλημμέλειες [13]) δεν είχαν αποδειχθεί.

17. Κατόπιν της κράτησης των επίμαχων πλοίων, η Sea Watch άσκησε ενώπιον του Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου της Σικελίας), δηλαδή του αιτούντος δικαστηρίου, δύο προσφυγές με αίτημα την ακύρωση των διαταγών κράτησης των πλοίων, των εκθέσεων επιθεωρήσεως που προηγήθηκαν των διαταγών αυτών και «κάθε άλλης προηγούμενης, συναφούς ή επακόλουθης πράξεως». Προς στήριξη των προσφυγών της υποστήριξε, κατ' ουσίαν, ότι τα Λιμεναρχεία τα οποία έλαβαν τα μέτρα αυτά υπερέβησαν τις εξουσίες που απονέμονται στο κράτος λιμένα από την οδηγία 2009/16, όπως ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του εφαρμοστέου διεθνούς εθιμικού και συμβατικού δικαίου.

18. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ως γενική παρατήρηση ότι υφίσταται, ως προς την ύπαρξη των επίδικων πλημμελειών, διάσταση απόψεων όχι μόνο μεταξύ των διαδίκων των κύριων δικών, αλλά και μεταξύ των αρμόδιων αρχών του κράτους λιμένα (Ιταλίας) και του κράτους σημαίας (Γερμανίας) [14], καθώς και ότι οι διαφορές των κύριων δικών εγείρουν σύνθετα, καινοφανή και ιδιαιτέρως σημαντικά νομικά ζητήματα τα οποία άπτονται, μεταξύ άλλων, του νομικού πλαισίου και του νομικού καθεστώτος που διέπουν τα σκάφη τα οποία εκμεταλλεύονται μη κυβερνητικές ανθρωπιστικές οργανώσεις προκειμένου να διεξάγουν, στοχευμένα και όχι απλά παρεμπιπτόντως, τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Κατόπιν των ανωτέρω,

[10] Όπως μεταφέρθηκε στην εσωτερική έννομη τάξη με το άρθρο 8 του νομοθετικού διατάγματος 53/2011.

[11] Το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει ειδικότερα στο άρθρο Ι, στοιχείο β', της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, η οποία συνήφθη στο Λονδίνο την 1η Νοεμβρίου 1974 (*Recueil des traités des Nations unies*, τ. 1185, αριθ. 18961, σ. 3, στο εξής: Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα), και στο σημείο 1.3.1 του παραρτήματος της αποφάσεως Α.1138(31) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), η οποία φέρει τον τίτλο «Διαδικασίες ελέγχου από το κράτος λιμένα, 2019» (στο εξής: ψήφισμα του ΙΜΟ περί ελέγχου από το κράτος λιμένα).

[12] Όπως μεταφέρθηκε στην εσωτερική έννομη τάξη με το άρθρο 22 του νομοθετικού διατάγματος 53/2011.

[13] Οι επίδικες πλημμέλειες σχετίζονται, κατ' ουσίαν, με το ότι, κατ' αρχάς, τα επίμαχα πλοία δεν είχαν πιστοποίηση για να επιβιβάζουν και να μεταφέρουν εκατοντάδες ανθρώπους, όπως έκαναν συστηματικώς κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2020· εν συνεχεία, τα ως άνω πλοία δεν διέθεταν τον κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό για την εκτέλεση τέτοιων δραστηριοτήτων, παρότι προορίζονταν –και στην πράξη χρησιμοποιούνταν αποκλειστικώς– για τις συγκεκριμένες δραστηριότητες (ειδικότερα, οι διαστάσεις των εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων τις οποίες διέθεταν ήταν κατάλληλες για 22 ή 30 άτομα αντιστοίχως, και όχι για πολλές εκατοντάδες άτομα, ενώ στα καταστρώματα είχαν εγκατασταθεί πρόσθετα αποχωρητήρια και λουτρά που απέρριπταν λύματα απευθείας στη θάλασσα)· τέλος, οι επιχειρήσεις διάσωσης τις οποίες εκτελούσαν τα μέλη του πληρώματος δεν συνυπολογίζονταν στις ώρες εργασίας τους.

[14] Πάντως, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Ιταλική Κυβέρνηση διευκρίνισε ότι, κατόπιν μεταγενέστερων επαφών μεταξύ των ιταλικών και των γερμανικών αρχών, οι τελευταίες απαίτησαν από τη Sea Watch, ως πλοιοκτήτρια, να προβεί στις απαραίτητες επισκευές προς αποκατάσταση των εν λόγω πλημμελειών. Η Sea Watch δήλωσε ότι προχώρησε σε αλλαγές για να συμμορφωθεί με τις σχετικές υποδείξεις, παρότι αυτές δεν εντάσσονταν σε οποιοδήποτε κανονιστικό πλαίσιο, προκειμένου να αποφύγει τον κίνδυνο τυχόν μεταγενέστερης κράτησης.

το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, αν η οδηγία 2009/16 έχει εφαρμογή στα επίμαχα πλοία, καθώς και σε ποιες προϋποθέσεις και βάσεις στηρίζονται οι εξουσίες ελέγχου και κράτησης του κράτους λιμένα.

19. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο της Σικελίας) αποφάσισε, σε αμφότερες τις διαφορές των κύριων δικών, να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα, τα οποία διατυπώνονται πανομοιότυπα σε αμφότερες τις υποθέσεις:

«1) α) Πρέπει να θεωρηθεί ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας [2009/16] καλύπτει –και επομένως η επιθεώρηση PSC [Port State Control, έλεγχος των πλοίων από το κράτος του λιμένα] δύναται επίσης να διενεργείται σε– πλοίο το οποίο έχει ταξινομηθεί ως φορτηγό από τον νηογνώμονα του κράτους σημαίας, αλλά in concreto ασκεί αποκλειστικώς και συστηματικώς μη εμπορική δραστηριότητα, όπως η λεγόμενη δραστηριότητα "search and rescue" [SAR, στο εξής: έρευνα και διάσωση] (όπως ασκήθηκε από την [Sea Watch] μέσω [των επίμαχων πλοίων] βάσει του καταστατικού της);

β) Στην περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας [2009/16] εμπίπτουν επίσης πλοία [που δεν ασκούν in concreto εμπορική δραστηριότητα], πρέπει να γίνει δεκτό περαιτέρω ότι η οδηγία, ερμηνευόμενη υπό την έννοια αυτή, αποκλείει ρύθμιση όπως η εθνική ρύθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του νομοθετικού διατάγματος 53/2011, με την οποία μεταφέρθηκε στο εσωτερικό δίκαιο το άρθρο 3 της ως άνω οδηγίας, το οποίο, αντιθέτως, ρητώς στην παράγραφο 1 προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής της επιθεώρησης PSC, περιορίζοντάς το μόνο στα πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς και αποκλείοντας όχι μόνο τα σκάφη αναψυχής, αλλά και τα φορτηγά πλοία που δεν ασκούν in concreto, και επομένως δεν χρησιμοποιούνται για εμπορική δραστηριότητα;

γ) Τέλος, δύναται βασίμως να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας [2009/16], στο μέτρο που καλύπτει και τα επιβατηγά πλοία, κατόπιν των τροποποιήσεων που επήλθαν το 2017, τα φορτηγά πλοία που ασκούν συστηματικώς τις δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης προσώπων τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, εξομοιώνοντας, κατά τον τρόπο αυτό, τη θαλάσσια μεταφορά προσώπων που διασώζονται στη θάλασσα επειδή διατρέχουν θανάσιμο κίνδυνο με τη μεταφορά επιβατών;

2) Πρέπει να θεωρηθεί ότι το γεγονός ότι το πλοίο μετέφερε αριθμό προσώπων πολύ μεγαλύτερο από τον αναγραφόμενο στο πιστοποιητικό εξοπλισμού ασφαλείας, έστω και κατά το πέρας της δραστηριότητας έρευνας και διάσωσης ή, εν πάση περιπτώσει, ότι διαθέτει πιστοποιητικό εξοπλισμού ασφαλείας το οποίο αναφέρεται σε αριθμό προσώπων σαφώς μικρότερο από εκείνα που πράγματι μεταφέρθηκαν δύναται νομίμως να υπαχθεί στους προεξέχοντες παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα I μέρος II 2A, ή στους μη αναμενόμενους παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα I μέρος II 2B, όπως αναφέρει το άρθρο 11 της οδηγίας [2009/16];

3) Πρέπει να γίνει δεκτό ότι η εξουσία λεπτομερέστερης επιθεώρησης PSC που προβλέπεται στο άρθρο 13 της οδηγίας [2009/16] για τα πλοία υπό σημαία κράτους μέλους δύναται ή/και πρέπει επίσης να περιλαμβάνει την εξουσία ελέγχου της συγκεκριμένης δραστηριότητας που πραγματικά ασκεί το πλοίο, ανεξαρτήτως της δραστηριότητας για την οποία έχουν χορηγηθεί από το κράτος σημαίας και τον οικείο νηογνώμονα το πιστοποιητικό κλάσης σκάφους και τα συναφή πιστοποιητικά ασφαλείας και, κατά συνέπεια, την εξουσία ελέγχου του κατά πόσο το

προαναφερθέν πλοίο φέρει τα πιστοποιητικά και, εν γένει, πληροί τις απαιτήσεις ή/και τις προδιαγραφές οι οποίες προβλέπονται από τους κανόνες που έχουν εγκριθεί σε διεθνές επίπεδο σχετικά με την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου; Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, δύναται η προαναφερθείσα εξουσία να ασκηθεί επίσης έναντι πλοίου που εκτελεί in concreto με συστηματικό τρόπο τις δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης;

4) α) Πώς πρέπει να ερμηνευθεί το [άρθρο I], στοιχείο β′, της Διεθνούς Σύμβασης [για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα] –[το οποίο] μνημονεύεται ρητώς στο άρθρο 2 της οδηγίας [2009/16] και του οποίου, ως εκ τούτου, πρέπει να διασφαλίζεται ομοιογενής ερμηνεία [στο δίκαιο της Ένωσης] για τους σκοπούς και εντός του πλαισίου της επιθεώρησης PSC– κατά το μέρος που ορίζει ότι "[τ]α συμβαλλόμενα Κράτη αναλαμβάνουν όπως εκδώσουν όλους τους Νόμους, τα Διατάγματα, τας Αποφάσεις και τους Κανονισμούς και λάβουν άπαντα τα λοιπά μέτρα άτινα θα ήτο δυνατόν να θεωρηθούν απαραίτητα ίνα η παρούσα Σύμβασις εφαρμοσθή πλήρως, εις τρόπον ώστε να καταστή βέβαιον ότι εξ επόψεως ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής, εν πλοίον είναι κατάλληλον διά τον σκοπόν διά τον οποίον προορίζεται". Ειδικότερα, αναφορικά με την κρίση της καταλληλότητας του πλοίου για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται[,] την οποία οφείλουν να διατυπώνουν τα κράτη του λιμένα μέσω των επιθεωρήσεων PSC, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ως μόνη παράμετρος ελέγχου οι προδιαγραφές που επιβάλλονται βάσει της ταξινομήσεως και των σχετικών πιστοποιήσεων ασφαλείας που αποκτήθηκαν βάσει της δηλωθείσας κατά τρόπο αφηρημένο δραστηριότητας ή δύναται, αντιθέτως, να ληφθεί υπόψη η υπηρεσία για την οποία το πλοίο συγκεκριμένα χρησιμοποιείται;

β) Ως εκ τούτου, αναφορικώς και με την αναφερθείσα διεθνή παράμετρο, έχουν οι διοικητικές αρχές του κράτους του λιμένα την εξουσία να ελέγχουν όχι μόνον τη συμμόρφωση του εξοπλισμού και των οργάνων του πλοίου προς τις προδιαγραφές τις οποίες προβλέπουν τα εκδιδόμενα από το κράτος σημαίας πιστοποιητικά και οι οποίες απορρέουν από την κατά τρόπο αφηρημένο ταξινόμηση του πλοίου, αλλά και την εξουσία εκτίμησης της συμμόρφωσης των πιστοποιητικών και των σχετικών εξοπλισμών και οργάνων που το πλοίο διαθέτει και φέρει ανάλογα με τη συγκεκριμένη δραστηριότητα που ασκείται, η οποία διαφέρει από την αναγραφόμενη στο πιστοποιητικό κλάσης;

γ) Οι ίδιες σκέψεις ισχύουν για το σημείο 1.3.1 [του παραρτήματος] του ψηφίσματος [του ΙΜΟ για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα], κατά το μέρος που ορίζει ότι: "[δ]υνάμει των διατάξεων των σχετικών συμβάσεων που μνημονεύονται στο σημείο 1.2 ανωτέρω, η [δ]ιοίκηση (ήτοι, η [κ]υβέρνηση του κράτους σημαίας) αναλαμβάνει να θεσπίσει τους νόμους και τις κανονιστικές πράξεις καθώς και να λάβει οποιοδήποτε άλλο μέτρο θα μπορούσε να είναι αναγκαίο για την πλήρη και ολοκληρωμένη εφαρμογή των συμβάσεων αυτών, ώστε να διασφαλίζεται ότι, από την άποψη της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης, κάθε πλοίο θα είναι κατάλληλο να εκτελέσει την υπηρεσία για την οποία προορίζεται καθώς και ότι οι ναυτικοί θα έχουν τα απαιτούμενα προσόντα και θα είναι ικανοί να εκπληρώσουν τα καθήκοντά τους".

5) α) [Σ]την περίπτωση που γίνει δεκτή η ύπαρξη εξουσίας του κράτους του λιμένα να ελέγχει αν το πλοίο κατέχει τις πιστοποιήσεις και πληροί τις απαιτήσεις ή/και προδιαγραφές βάσει της δραστηριότητας για την οποία αυτό προορίζεται in concreto, δύναται το κράτος του λιμένα που διενήργησε την επιθεώρηση PSC να απαιτήσει την κατοχή

πιστοποιητικών και την πλήρωση απαιτήσεων ή/και προδιαγραφών στον τομέα της ασφάλειας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, πέραν εκείνων που κατέχει και που αφορούν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, ιδίως στην περίπτωση που ασκεί τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης, προκειμένου να αποφευχθεί η κράτηση του πλοίου;

β) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο σημείο [α′], πρέπει να θεωρηθεί ότι η απαίτηση κατοχής πρόσθετων πιστοποιητικών και πληρώσεως πρόσθετων απαιτήσεων ή/και προδιαγραφών σε σχέση με αυτές που το πλοίο διαθέτει και οι οποίες αφορούν τη δραστηριότητα που συγκεκριμένα ασκείται, ειδικότερα στην περίπτωση που ασχολείται με τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης, είναι δυνατή, προκειμένου να αποφευχθεί η κράτηση του πλοίου, μόνον αν υφίσταται ένα σαφές και αξιόπιστο διεθνές ή/και [ενωσιακό] νομικό πλαίσιο όσον αφορά την ταξινόμηση της δραστηριότητας έρευνας και διάσωσης, καθώς και τα σχετικά πιστοποιητικά και απαιτήσεις ή/και προδιαγραφές ασφαλείας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης;

γ) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο σημείο [β′], πρέπει να γίνει δεκτό ότι η απαίτηση κατοχής πρόσθετων πιστοποιητικών και πληρώσεως πρόσθετων απαιτήσεων ή/και προδιαγραφών σε σχέση με αυτές που το πλοίο διαθέτει και οι οποίες αφορούν τη δραστηριότητα που συγκεκριμένα ασκείται, ειδικότερα στην περίπτωση που ασχολείται με τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης, πρέπει να τηρείται βάσει της εθνικής νομοθεσίας του κράτους σημαίας ή/και του κράτους του λιμένα, απαιτείται δε για τον σκοπό αυτό ρύθμιση πρωτογενούς δικαίου ή ενδείκνυται και ρύθμιση δευτερογενούς δικαίου ή και μόνο διοικητική ρύθμιση γενικού χαρακτήρα;

δ) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο σημείο [γ′], υποχρεούται το κράτος του λιμένα να προσδιορίσει, κατά την επιθεώρηση PSC, κατά τρόπο ακριβή και ειδικό, βάσει ποιας εθνικής ρυθμίσεως (οριζόμενης σύμφωνα με το σημείο [γ′]) με νομοθετική ή κανονιστική ισχύ ή ισχύ διοικητικής πράξεως γενικού χαρακτήρα πρέπει να προσδιοριστούν οι απαιτήσεις ή/και οι τεχνικές προδιαγραφές ασφαλείας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης τις οποίες πρέπει να πληροί το σκάφος που υποβάλλεται σε επιθεώρηση PSC προκειμένου να ασκεί τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης και ποιες δραστηριότητες διόρθωσης/αποκατάστασης απαιτούνται ακριβώς για τη διασφάλιση της τηρήσεως της προαναφερθείσας ρυθμίσεως;

ε) Σε περίπτωση που δεν υφίσταται ρύθμιση με νομοθετική ή κανονιστική ισχύ ή ισχύ διοικητικής πράξεως γενικού χαρακτήρα στο κράτος του λιμένα ή/και το κράτος σημαίας, δύναται η διοίκηση του κράτους του λιμένα να υποδείξει, στη συγκεκριμένη περίπτωση, τις απαιτήσεις ή/και τις τεχνικές προδιαγραφές ασφαλείας, πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης και προστασίας της ζωής και της εργασίας επί του πλοίου τις οποίες πρέπει να πληροί το πλοίο που υποβάλλεται σε επιθεώρηση PSC προκειμένου να ασκεί τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης;

στ) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στα σημεία [δ′] και [ε′], δύναται η δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης, ελλείψει συγκεκριμένων ενδείξεων του κράτους σημαίας στο πλαίσιο αυτό, να θεωρηθεί ότι εγκρίθηκε εν τω μεταξύ και, επομένως, δεν υπόκειται σε αναστολή με τη λήψη του μέτρου κράτησης, όταν το πλοίο που υποβάλλεται σε επιθεώρηση PSC πληροί τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις ή/και προδιαγραφές άλλης κατηγορίας (ιδίως φορτηγών πλοίων), της οποίας την ύπαρξη επιβεβαίωσε το κράτος σημαίας ακόμη και in concreto;»

IV. Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

20. Με τις αποφάσεις περί παραπομπής το Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο της Σικελίας) ζήτησε από το Δικαστήριο να εφαρμοστεί στις υπό κρίση υποθέσεις η ταχεία διαδικασία του άρθρου 105 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου.

21. Με απόφαση του Προέδρου του Δικαστηρίου της 2ας Φεβρουαρίου 2021 αποφασίστηκε η συνεκδίκαση των υπό κρίση υποθέσεων προς διευκόλυνση της έγγραφης και της προφορικής διαδικασίας, ενώ με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 25ης Φεβρουαρίου 2021 απορρίφθηκε το αίτημα υπαγωγής στην ταχεία διαδικασία, αλλά διαπιστώθηκε ότι, λόγω των ιδιαίτερων περιστάσεων των υπό κρίση υποθέσεων, δικαιολογείται η κατά προτεραιότητα εξέτασή τους από το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 53, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας.

22. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η Sea Watch, η Ιταλική, η Ισπανική και η Νορβηγική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι ως άνω μετέχουσες στη διαδικασία ανέπτυξαν επίσης προφορικώς τις παρατηρήσεις τους κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση που διεξήχθη στις 30 Νοεμβρίου 2021.

V. Ανάλυση

23. Τα προδικαστικά ερωτήματα που υποβλήθηκαν από το αιτούν δικαστήριο αφορούν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16 (Α) και την έκταση των εξουσιών ελέγχου του κράτους λιμένα όσον αφορά, κατ' αρχάς, τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για τη διενέργεια πρόσθετης λεπτομερέστερης επιθεώρησης δυνάμει του άρθρου 11 της οδηγίας αυτής (Β), στη συνέχεια, την έκταση των εξουσιών επιθεώρησης όπως απορρέουν από το άρθρο 13 της εν λόγω οδηγίας, από τη Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και από το ψήφισμα του ΙΜΟ περί ελέγχου από το κράτος λιμένα (Γ), και, τέλος, τις προϋποθέσεις κράτησης πλοίου δυνάμει του άρθρου 19 της ίδιας οδηγίας (Δ).

A. Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος (πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16)

24. Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν η οδηγία 2009/16 εφαρμόζεται σε πλοία τα οποία, μολονότι έχουν ταξινομηθεί και πιστοποιηθεί ως φορτηγά πλοία, χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς και συστηματικώς για τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα (υποερώτημα α'), και αν η δραστηριότητα των πλοίων αυτών μπορεί ενδεχομένως να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της ίδιας οδηγίας ως δραστηριότητα εξομοιούμενη με δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών (υποερώτημα γ'). Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν συνάδει με την οδηγία το άρθρο 3 του νομοθετικού διατάγματος 53/2011, το οποίο μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής περιορίζοντας το πεδίο εφαρμογής της μόνον στα πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς (υποερώτημα β').

25. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η οδηγία 2009/16 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν εφαρμόζεται σε πλοία όπως τα επίμαχα, με συνέπεια τα πλοία αυτά να μην μπορούν να υποβληθούν σε επιθεώρηση που διενεργείται βάσει της συγκεκριμένης οδηγίας.

26. Πρώτον, σε αντίθεση με το αιτούν δικαστήριο, εκτιμώ ότι η οδηγία 2009/16 έχει εφαρμογή επί πλοίων όπως τα επίμαχα, τα οποία, καίτοι έχουν νηολογηθεί ως «φορτηγά πλοία πολλαπλής χρήσης», ασκούν τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

27. Ειδικότερα, το μεν άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/16 προβλέπει ότι η οδηγία αυτή εφαρμόζεται σε όλα τα *πλοία* και τα πληρώματά τους τα οποία καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους προκειμένου να εκτελέσουν *διασύνδεση πλοίου/λιμένα*. Εν προκειμένω, τα επίμαχα σκάφη είναι όντως νηολογημένα ως «πλοία» [15]. Επιπλέον, κατά τη γνώμη μου, είναι προφανές ότι τα πλοία αυτά ασκούν δραστηριότητα η οποία συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, τη μετακίνηση προσώπων από το πλοίο προς το λιμένα και ότι, ως εκ τούτου, εκτελούν «διασύνδεση πλοίου/λιμένα» [16], χωρίς ο εν λόγω ορισμός να επηρεάζεται από το γεγονός ότι η συχνότητα με την οποία ασκείται η δραστηριότητα δεν είναι τακτική ή προβλέψιμη.

28. Το δε άρθρο 3, παράγραφος 4, της οδηγίας 2009/16 προβλέπει ότι εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής, μεταξύ άλλων, τα *σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς* και τα *σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς*. Εν προκειμένω, μολονότι τα επίμαχα πλοία χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς, όπως και οι δύο προαναφερθείσες κατηγορίες σκαφών, δεν είναι δυνατόν να εξομοιωθούν, εξ αυτού και μόνον του λόγου, με «σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές» ή με «σκάφη αναψυχής».

29. Ως προς το ζήτημα αυτό, επισημαίνω κατ' αρχάς ότι, καίτοι τα επίμαχα πλοία συμβάλλουν de facto στην εκπλήρωση της αποστολής έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, η οποία εμπίπτει κατ' αρχήν στην αρμοδιότητα των δημόσιων αρχών του παράκτιου κράτους, και υποχρεούνται, σε κάποιο βαθμό, να συνεργάζονται με τον μηχανισμό συντονισμού των δραστηριοτήτων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα [17], δεν αποτελούν, παρά ταύτα, σκάφη «που ανήκουν σε δημόσιες αρχές» κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 4, της οδηγίας 2009/16. Εξάλλου, φρονώ ότι η παρέκκλιση αυτή δεν συνδέεται με την άσκηση δραστηριότητας δημοσίου συμφέροντος, αλλά μάλλον με την πλήρη ετεροδικία έναντι οποιουδήποτε άλλου κράτους πλην του κράτους της σημαίας, όπως κατοχυρώνεται ειδικότερα στο άρθρο 96 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας [18], υπέρ των «πλοί[ων] των οποίων η κυριότητα ή η εκμετάλλευση ανήκει σε κράτος και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο για κρατική μη εμπορική υπηρεσία».

30. Περαιτέρω, τα επίμαχα πλοία δεν είναι δυνατόν να χαρακτηριστούν «σκάφη αναψυχής», δεδομένου ότι έχουν νηολογηθεί ως φορτηγά πλοία πολλαπλής χρήσης και χρησιμοποιούνται για δραστηριότητα η οποία είναι μεν ασφαλώς αξιέπαινη, πλην όμως δεν έχει ψυχαγωγικό, αθλητικό ή παρεμφερή χαρακτήρα.

[15] Το άρθρο 2, σημείο 5, της οδηγίας 2009/16 διευκρινίζει επ' αυτού ότι, για τους σκοπούς της οδηγίας, ως «πλοίο» νοείται «κάθε θαλασσοπλοούν σκάφος στο οποίο ισχύει μία τουλάχιστον από τις συμβάσεις και φέρει σημαία διαφορετική από τη σημαία του κράτους λιμένα».

[16] Το άρθρο 2, σημεία 5 και 6, της οδηγίας 2009/16 διευκρινίζει επ' αυτού ότι ως «διασύνδεση πλοίου/λιμένα» νοούνται «οι αλληλεπιδράσεις που πραγματοποιούνται όταν πλοίο επηρεάζεται κατευθείαν και άμεσα από ενέργειες που περιλαμβάνουν τη διακίνηση προσώπων ή εμπορευμάτων ή την παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο».

[17] Υπενθυμίζω ότι, σύμφωνα με την πρακτική που έχει παγιωθεί κατά τα τελευταία έτη, οι αποβιβάσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν μετά το πέρας των επιχειρήσεων διάσωσης στις υποθέσεις των κύριων δικών εγκρίθηκαν από το Ministero degli Interni (Υπουργείο Εσωτερικών, Ιταλία) και συντονίστηκαν από το Ιταλικό Maritime Rescue Coordination Centre (Ιταλικό Κέντρο Συντονισμού Θαλάσσιας Διάσωσης).

[18] Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, συναφθείσα στο Montego Bay στις 10 Δεκεμβρίου 1982 (*Recueil des traités des Nations unies*, τ. 1833, 1834 και 1835, σ. 3, στο εξής: Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας). Η Σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994. Η σύναψή της εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 98/392/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1998 (ΕΕ 1998, L 179, σ. 1).

31. Τέλος, εκτιμώ ότι η ρητή εξαίρεση των δύο ανωτέρω κατηγοριών σκαφών που ασκούν μη εμπορική δραστηριότητα δεν μπορεί να θεωρηθεί ως πρόσθετη ένδειξη της βούλησης του νομοθέτη της Ένωσης να αποκλείσει συνολικά από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16 την κατηγορία των σκαφών τα οποία δεν ασκούν δραστηριότητες εμπορικού χαρακτήρα. Αντιθέτως, θεωρώ ότι το γεγονός ότι γίνεται αναφορά σε δύο πολύ συγκεκριμένες παρεκκλίσεις οι οποίες αφορούν σκάφη που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς (ήτοι, τα σκάφη τα οποία ανήκουν σε δημόσιες αρχές και τα σκάφη αναψυχής) συνηγορεί υπέρ της άποψης ότι η βούληση του νομοθέτη ήταν να περιορίσει την εν λόγω εξαίρεση στις δύο αυτές κατηγορίες.

32. Επομένως, με βάση το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφοι 1 και 4, της οδηγίας 2009/16, διαπιστώνεται ότι τα σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς εμπίπτουν στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής, με την εξαίρεση των δύο κατηγοριών που προαναφέρθηκαν.

33. Η ως άνω διαπίστωση επιβεβαιώνεται, κατά τη γνώμη μου, από την τελολογική ερμηνεία της οδηγίας 2009/16, σκοπός της οποίας είναι, όπως προκύπτει από το άρθρο 1 και την αιτιολογική σκέψη 4, να συμβάλει στο να περιοριστούν δραστικά εντός των υδάτων που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών οι θαλάσσιες μεταφορές με πλοία τα οποία δεν ανταποκρίνονται στα σχετικά πρότυπα, προκειμένου, μεταξύ άλλων, *να βελτιωθεί η ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων*. Εν προκειμένω, το γεγονός ότι τα επίμαχα πλοία ασκούν συστηματικώς τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα για μη εμπορικούς σκοπούς δεν αρκεί για να εξαιρεθούν και να μην υπόκεινται τα πλοία αυτά στις εξουσίες του κράτους λιμένα, ιδίως όσον αφορά τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων. Δεν μπορεί, παραδείγματος χάριν, να αποκλειστεί κατ' αρχήν το ενδεχόμενο να ανακύψουν, σε σχέση με τα επίμαχα πλοία και λόγω του τρόπου χρήσης τους, προβλήματα αναφορικά με την ασφάλεια, τη ρύπανση και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων αυτών[19]. Μια τέτοια παρέκκλιση θα αντέβαινε, εξάλλου, προς τον δεδηλωμένο σκοπό της οδηγίας, λαμβανομένου υπόψη ότι οι υποχρεώσεις που προβλέπονται από την οδηγία θα ίσχυαν για όσα πλοία ασκούν την ίδια ή παρεμφερή δραστηριότητα για κερδοσκοπικούς σκοπούς, παρότι ενέχουν, ως εκ της φύσης τους, τον ίδιο κίνδυνο για την ασφάλεια, τη ρύπανση και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων.

34. Επιπλέον, διαφωνώ με τους ισχυρισμούς της Sea Watch οι δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα δεν είναι δυνατόν, ως δραστηριότητες μη εμπορικού χαρακτήρα, να ρυθμίζονται από νομοθετική πράξη της Ένωσης όπως η οδηγία 2009/16, η οποία έχει εκδοθεί βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 2, ΕΚ (νυν άρθρου 100, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ). Τούτο διότι η διάταξη αυτή προβλέπει, κατ' ουσίαν, ότι ο νομοθέτης της Ένωσης μπορεί να θεσπίζει κατάλληλες ρυθμίσεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, χωρίς να γίνεται διάκριση μεταξύ εμπορικών και μη εμπορικών δραστηριοτήτων. Εξάλλου, η οδηγία 2009/16, η οποία εκδόθηκε βάσει της εν λόγω διατάξεως, δεν αφορά άμεσα τη δραστηριότητα των πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, αλλά τις συνθήκες ναυσιπλοΐας και, ειδικότερα, τις εξουσίες ελέγχου τις οποίες έχει σχετικά το κράτος λιμένα.

[19] Άλλωστε, όπως επισήμανε η Ιταλική Κυβέρνηση με τις γραπτές παρατηρήσεις της, οι κατηγορίες που αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16 δεν εξαιρούνται διότι συνεπάγονται λιγότερους κινδύνους σε σύγκριση με τα πλοία επί των οποίων εφαρμόζεται η οδηγία αυτή. Για καθεμία από τις εξαιρούμενες κατηγορίες, οι ειδικοί λόγοι μη εφαρμογής της επίμαχης ρυθμίσεως ανάγονται σε συγκεκριμένες πηγές της ενωσιακής και της διεθνούς έννομης τάξης.

35. Τέλος, το αιτούν δικαστήριο αναφέρεται και στο ενδεχόμενο να χωρεί εφαρμογή της οδηγίας 2009/16 στα επίμαχα πλοία με τη λογική ότι η δραστηριότητά τους μπορεί να εξομοιωθεί με τη δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών, πλην όμως εκτιμώ ότι, εφόσον η οδηγία καταλαμβάνει τα πλοία αυτά ανεξαρτήτως της ταξινόμησής τους σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους της σημαίας, η εξομοίωση της δραστηριότητάς τους με τη δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών δεν είναι αναγκαία ούτε κρίσιμη για την ενδεχόμενη εφαρμογή της οδηγίας στα επίμαχα πλοία [20].

36. Δεύτερον, όσον αφορά τη συμβατότητα του άρθρου 3 του νομοθετικού διατάγματος 53/2011 με το δίκαιο της Ένωσης στον βαθμό που η διάταξη αυτή φαίνεται να περιορίζει την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16 μόνον στα πλοία τα οποία ασκούν εμπορική δραστηριότητα, σημειώνω ότι η οδηγία υιοθετεί ενιαία προσέγγιση αναφορικά με τη διασφάλιση της αποτελεσματικής τήρησης των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων που πλέουν σε ύδατα τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών και χρησιμοποιούν τους λιμένες τους [21], με σκοπό να συμβάλει στο να περιοριστούν δραστικά, εντός των προαναφερθέντων υδάτων, οι θαλάσσιες μεταφορές που δεν ανταποκρίνονται στα σχετικά πρότυπα [22]. Φρονώ, επομένως, ότι η οδηγία δεν καταλείπει στα κράτη μέλη περιθώριο εκτιμήσεως το οποίο να τους επιτρέπει να περιορίσουν το πεδίο εφαρμογής της, ώστε να καταλαμβάνει μόνον τα πλοία που ασκούν εμπορική δραστηριότητα.

37. Κατόπιν των ανωτέρω, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να ελέγξει αν το άρθρο 3 του νομοθετικού διατάγματος 53/2011 περιορίζει κατ' αρχήν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16 και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, να κρίνει αν είναι δυνατή η ερμηνεία της διατάξεως αυτής με τρόπο σύμφωνο προς το άρθρο 3 της οδηγίας ή, σε αντίθετη περίπτωση, να συναγάγει τις συνέπειες από τη μερική ασυμβατότητα της εν λόγω διατάξεως προς το δίκαιο της Ένωσης, αφήνοντάς την, ενδεχομένως, ανεφάρμοστη [23].

38. Προτείνω, συνεπώς, να δοθεί στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα η απάντηση ότι η οδηγία 2009/16 εφαρμόζεται στα πλοία τα οποία, μολονότι έχουν ταξινομηθεί και πιστοποιηθεί από το κράτος σημαίας ως «φορτηγά πλοία πολλαπλής χρήσης», ασκούν αποκλειστικώς και συστηματικώς τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και ότι εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να συναγάγει εξ αυτού όλες τις σχετικές συνέπειες ως προς την ερμηνεία και την εφαρμογή των εθνικών κανόνων με τους οποίους μεταφέρεται η ως άνω οδηγία στο εθνικό δίκαιο.

Β. Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος (προϋποθέσεις πρόσθετης επιθεώρησης δυνάμει του άρθρου 11 της οδηγίας 2009/16)

39. Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί, κατ' ουσίαν, αν το γεγονός ότι, κατά τις επιχειρήσεις διάσωσης οι οποίες οδήγησαν στην επιβολή των μέτρων που αμφισβητούνται στο πλαίσιο των κύριων δικών, μεταφέρθηκε αριθμός ατόμων ανώτερος του μέγιστου αριθμού ατόμων τον οποίο επιτρέπεται να μεταφέρουν τα επίμαχα πλοία βάσει των

[20] Εν πάση περιπτώσει, προσθέτω ότι οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την ταξινόμηση των πλοίων αυτών από τον οργανισμό πιστοποίησης εμπίπτει στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας και δεν ασκεί επιρροή ως προς τις εξουσίες τις οποίες διαθέτει το κράτος λιμένα δυνάμει της οδηγίας 2009/16. Εξάλλου, όπως παρατήρησε και η Ισπανική Κυβέρνηση, είναι αμφίβολο αν η δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα μπορεί να εξομοιωθεί με τη δραστηριότητα μεταφοράς επιβατών, λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών της τελευταίας, και δη της απόλυτης προβλεψιμότητας της υπηρεσίας μεταφοράς (η οποία παρέχεται σε αριθμό σαφώς προσδιορισμένων προσώπων, βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων και όρων) και της συμβατικής της φύσης.

[21] Βλ., μεταξύ άλλων, αιτιολογική σκέψη 7 της οδηγίας 2009/16 και σημείο 12 της σύστασης 2020/1365, όπου γίνεται μνεία για «κατάλληλα εξοπλισμένα» σκάφη.

[22] Βλ., μεταξύ άλλων, άρθρο 1 της οδηγίας 2009/16.

[23] Απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Torubarov (C-556/17, EU:C:2019:626, σκέψη 77 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

πιστοποιητικών ασφαλείας τους μπορεί να συνιστά «προεξέχοντα παράγοντα» ή «μη αναμενόμενο παράγοντα», κατά την έννοια του παραρτήματος I, μέρος II, σημεία 2A και 2B, της οδηγίας 2009/16, και συγκεκριμένα, να εξομοιωθεί με τον μη αναμενόμενο παράγοντα ο οποίος συνίσταται στο γεγονός ότι «[τα επίμαχα] πλοία […] έχουν λειτουργήσει κατά τρόπο ώστε να θέσουν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον»[24], όπερ θα δικαιολογούσε τη διενέργεια πρόσθετης επιθεώρησης στα επίμαχα πλοία, βάσει του άρθρου 11 της οδηγίας αυτής.

40. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, μολονότι η διάσωση προσώπων στη θάλασσα και η ενδεχόμενη ανεπάρκεια των πιστοποιητικών ασφαλείας που εκδίδονται από το κράτος της σημαίας σε σχέση με τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται πράγματι επί του πλοίου δεν αποτελούν ούτε «προεξέχοντες παράγοντες» ούτε «μη αναμενόμενους παράγοντες» κατά την έννοια των εν λόγω διατάξεων, η πρόδηλη διαφορά και αναντιστοιχία μεταξύ των προσώπων που επιτρέπεται να μεταφέρονται σύμφωνα με τα πιστοποιητικά και των προσώπων που πράγματι μεταφέρονται κατά τις επιχειρήσεις διάσωσης θα μπορούσαν, απεναντίας, να χαρακτηριστούν ως «μη αναμενόμενος παράγοντας».

41. Επισημαίνω επ’ αυτού ότι από την αιτιολογική σκέψη 6 της οδηγίας 2009/16 προκύπτει ότι, ενώ η ευθύνη για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου βαρύνει πρωτίστως το κράτος σημαίας, πρέπει επίσης να διασφαλίζεται από το κράτος λιμένα ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τα πρότυπα αυτά ως δεύτερη γραμμή άμυνας κατά των θαλάσσιων μεταφορών που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα αυτά, μολονότι αναγνωρίζεται ότι η επιθεώρηση ελέγχου του κράτους λιμένα δεν αποτελεί επιθεώρηση [(«survey»)] για την έκδοση πιστοποιητικών] και ότι τα αντίστοιχα έντυπα επιθεώρησης δεν αποτελούν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας[25].

42. Βάσει του άρθρου 11 της ως άνω οδηγίας, τα πλοία υπόκεινται σε πρόσθετες επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα μόνον εφόσον συντρέχουν «προεξέχοντες παράγοντες» ή «μη αναμενόμενοι παράγοντες» οι οποίοι απαριθμούνται περιοριστικώς στο παράρτημα I, μέρος II, σημεία 2A και 2B, της οδηγίας αυτής αντιστοίχως[26]. Το αιτούν δικαστήριο αναφέρεται στον παράγοντα σχετικά με τα «πλοία που έχουν λειτουργήσει κατά τρόπο ώστε να θέσουν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον», οποίος καταλέγεται μεταξύ των μη αναμενόμενων παραγόντων και προκαλεί ερμηνευτικές δυσχέρειες στο δικαστήριο αυτό.

[24] Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, καίτοι στα έντυπα των εκθέσεων επιθεώρησης, η ιταλική Διοίκηση χαρακτηρίζει την περίσταση αυτή ως «προεξέχοντα παράγοντα» κατά την έννοια του παραρτήματος I, μέρος II, σημείο 2A, της οδηγίας 2009/16, και όχι ως «μη αναμενόμενο παράγοντα» κατά την έννοια του παραρτήματος I, μέρος II, σημείο 2B, της οδηγίας αυτής, τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι τα σχετικά έντυπα δεν περιλαμβάνουν ειδικό τμήμα για την αναγραφή των μη αναμενόμενων παραγόντων και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι, στο τμήμα όπου γίνεται λόγος για «προεξέχοντα παράγοντα», αναφέρονται με γενικευμένο τρόπο στις προϋποθέσεις διενέργειας της πρόσθετης επιθεώρησης που προβλέπεται στο άρθρο 11 της οδηγίας 2009/16.

[25] Ο νομοθέτης της Ένωσης λαμβάνει υπόψη συναφώς το μνημόνιο συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου 1982 και αναφέρει, στην τέταρτη και πέμπτη αιτιολογική του σκέψη, ότι η ευθύνη για την αποτελεσματική εφαρμογή των προτύπων που θεσπίζονται στις διεθνείς συμβάσεις βαρύνει πρωτίστως τις αρχές του κράτους σημαίας, προσθέτοντας παράλληλα ότι τα κράτη λιμένα πρέπει να λαμβάνουν αποτελεσματικά μέτρα προκειμένου να αποτρέπουν την εκμετάλλευση πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα.

[26] Όσον αφορά τη διαφορά μεταξύ των δύο παραγόντων, οι «μη αναμενόμενοι παράγοντες» είναι κατά κανόνα λιγότερο σοβαροί ή δεν έχουν εκ πρώτης όψεως την ίδια βαρύτητα, σχετίζονται δε με προβλήματα παρόμοιας φύσεως, όπως παραβάσεις των ισχυόντων κανόνων, ελλείψεις, καταγγελίες και προηγούμενες κρατήσεις (βλ. 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, σ. 872). Επιπλέον, από το άρθρο 11, στοιχείο β′, της οδηγίας 2009/16 προκύπτει ότι εφόσον συντρέχουν προεξέχοντες παράγοντες, η πρόσθετη επιθεώρηση καθίσταται υποχρεωτική, ενώ σε περίπτωση συνδρομής μη αναμενόμενων παραγόντων η απόφαση διενέργειας τέτοιας επιθεώρησης εμπίπτει στη διακριτική ευχέρεια της αρμόδιας αρχής.

43. Ως προς το ανωτέρω ζήτημα, δεν χωρεί αμφιβολία, κατά τη γνώμη μου, ότι πλοίο το οποίο μεταφέρει συστηματικώς περισσότερα άτομα από τον μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό ατόμων που μπορούν να μεταφέρονται βάσει των πιστοποιητικών του ενδέχεται, υπό ορισμένες περιστάσεις, να θέτει σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον. Το γεγονός αυτό μπορεί κατ' αρχήν να συνιστά «μη αναμενόμενο παράγοντα» κατά την έννοια του παραρτήματος I, μέρος II, σημείο 2Β, της οδηγίας 2009/16 και να δικαιολογεί τη διενέργεια «πρόσθετης επιθεώρησης» δυνάμει του άρθρου 11 της ίδιας οδηγίας.

44. Απαιτείται όμως κατά περίπτωση έλεγχος των πραγματικών περιστατικών από το εθνικό δικαστήριο, το οποίο δεν αρκεί να περιοριστεί σε μια τυπική διαπίστωση της διαφοράς μεταξύ του αριθμού των μεταφερόμενων προσώπων και του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού ατόμων που μπορούν να μεταφέρονται βάσει των πιστοποιητικών[27], αλλά οφείλει να αξιολογήσει συγκεκριμένα τους κινδύνους που ενέχει μια τέτοια συμπεριφορά[28].

45. Επιπλέον, πρέπει να τονιστεί ότι η κατάσταση αυτή μπορεί, ενίοτε, όπως εν προκειμένω, να αποτελεί άμεση και αναγκαία συνέπεια μιας μεταφοράς που πραγματοποιείται προκειμένου να τηρηθεί η υποχρέωση διάσωσης στη θάλασσα την οποία υπέχει ο πλοίαρχος από το διεθνές εθιμικό δίκαιο και η οποία κατοχυρώνεται, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 98 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας[29] (στο εξής: υποχρέωση διάσωσης στη θάλασσα). Πράγματι, βάσει του εθιμικού δικαίου της θάλασσας, τα πλοία που εκπληρώνουν την προαναφερθείσα υποχρέωση απαλλάσσονται από τις απαιτήσεις τις οποίες επιβάλλει η ταξινόμηση του πλοίου[30]. Υπό τέτοιες περιστάσεις, το γεγονός και μόνον ότι το πλοίο μετέφερε αριθμό ατόμων που απλώς υπερέβαινε τη μέγιστη χωρητικότητά του δεν μπορεί να θεωρηθεί, αυτό καθ' εαυτό, ως «μη αναμενόμενος παράγοντας» κατά την έννοια του άρθρου 11 και του παραρτήματος I, μέρος II, σημείο 2Β, της οδηγίας 2009/16[31].

[27] Πράγματι, ο έλεγχος της τήρησης των όρων που προβλέπονται στο πιστοποιητικό ασφαλείας ενός πλοίου, και ειδικότερα του όρου ο οποίος αφορά τον αριθμό των ατόμων που μεταφέρονται επί του πλοίου, εμπίπτει στην αρμοδιότητα του κράτους σημαίας. Το ίδιο ισχύει όσον αφορά την επάρκεια, in abstracto, του πιστοποιητικού που χορηγείται για την άσκηση της δραστηριότητας για την οποία προορίζονται τα πλοία, ζήτημα που εξακολουθεί να εμπίπτει στην αρμοδιότητα του κράτους σημαίας.

[28] Θεωρώ ότι είναι ιδιαίτερα δύσκολο να αποδειχθεί ότι ένα πλοίο που επιτρέπεται να μεταφέρει, για παράδειγμα, εκατό άτομα μπορεί να θέσει σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον όταν μεταφέρει ορισμένα άτομα επιπλέον. Είναι όμως διαφορετική η κατάσταση όταν ένα πλοίο το οποίο δεν προορίζεται κατ' αρχήν για τη μεταφορά ατόμων και έχει λάβει πιστοποιητικά ασφαλείας που προβλέπουν επιβίβαση το πολύ 30 ατόμων, μελών του πληρώματος επιβιβάζει, φερ' ειπείν, όπως εν προκειμένω περί τα 400 άτομα.

[29] Η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρέωση παροχής βοήθειας», έχει ως εξής: «Κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες[:] α) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί· β) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, εφόσον ήθελε πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται απ' αυτόν[·] […]».

[30] Επ' αυτού υπενθυμίζω, πρώτον, ότι το άρθρο IV, στοιχείο β', της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η οποία μνημονεύεται στο άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο β', της οδηγίας 2009/16, ορίζει ότι άτομα που βρίσκονται να επιβαίνουν σε πλοίο λόγω, ειδικότερα, της υποχρέωσης την οποία υπέχει ο πλοίαρχος να μεταφέρει τυχόν ναυαγούς δεν συνυπολογίζονται όταν πρόκειται να ελεγχθεί κατά πόσον έχει εφαρμοστεί στο πλοίο αυτό οποιαδήποτε απαίτηση προβλεπόμενη από την ως άνω Σύμβαση, δεύτερον, ότι τα παραρτήματα της Σύμβασης του Λονδίνου της 2ας Νοεμβρίου 1973, η οποία συμπληρώθηκε με το πρωτόκολλο της 17ης Φεβρουαρίου 1978 και μνημονεύεται επίσης στο άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο γ', της εν λόγω οδηγίας, προβλέπουν εξαιρέσεις από το καθεστώς το οποίο ισχύει για τις απορρίψεις στη θάλασσα στην περίπτωση που αυτό είναι απαραίτητο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και, τρίτον, ότι η Σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006, η οποία επίσης μνημονεύεται στο άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο θ', της ίδιας οδηγίας, προβλέπει το δικαίωμα του πλοιάρχου να απαιτεί από τους ναυτικούς την παράταση του ωραρίου τους πέραν των συμβατικών ορίων, όταν αυτό είναι απαραίτητο για την παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία ή σε πρόσωπα τα οποία αντιμετωπίζουν δυσχέρειες στη θάλασσα.

[31] Το αιτούν δικαστήριο ορθώς δεν δέχθηκε ότι η αιτιολογία την οποία προέβαλαν οι αρμόδιες εθνικές αρχές μπορεί να συνιστά «προεξέχοντα παράγοντα» κατά την έννοια του άρθρου 11 και του παραρτήματος I, μέρος II, σημείο 2Α, της οδηγίας 2009/16. Πράγματι, ουδείς από τους λόγους τους οποίους επικαλέστηκαν οι αρχές αυτές αντιστοιχεί στις περιπτώσεις που απαριθμούνται εξαντλητικώς ως «προεξέχοντες παράγοντες».

46. Δεν μπορεί πάντως να αποκλειστεί κατ' αρχήν το ενδεχόμενο τα πλοία, παρότι εκπληρώνουν την υποχρέωση διάσωσης στη θάλασσα, να χρησιμοποιούνται, σε συγκεκριμένη περίπτωση, με τέτοιον τρόπο που να θέτουν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον, όπερ μπορεί να συνιστά «μη αναμενόμενο παράγοντα» κατά την έννοια του άρθρου 11 και του παραρτήματος I, μέρος II, σημείο 2Β, της οδηγίας 2009/16. Τούτο μπορεί να συμβαίνει, παραδείγματος χάριν, όταν αποδεικνύεται ότι ένα πλοίο παραβιάζει συστηματικώς, μέσω της κύριας δραστηριότητάς του, τους κανόνες ασφάλειας των πλοίων, ανεξαρτήτως των προτύπων που διέπουν την ταξινόμησή τους[32]. Εναπόκειται εν τέλει στις αρμόδιες εθνικές αρχές να αποδείξουν ότι, εν προκειμένω, τα επίμαχα πλοία χρησιμοποιήθηκαν με τέτοιον τρόπο που έθεσαν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον, και δη υπερβαίνοντας τα όρια των δραστηριοτήτων που ήταν απολύτως αναγκαίες για τη συμμόρφωση με την υποχρέωση διάσωσης στη θάλασσα.

47. Προτείνω, επομένως, να δοθεί στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα η απάντηση ότι το άρθρο 11 και το παράρτημα I, μέρος II, σημεία 2Α και 2Β, της οδηγίας 2009/16, ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα της υποχρέωσης διάσωσης στη θάλασσα η οποία προβλέπεται, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 98 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, έχουν την έννοια ότι το γεγονός και μόνον ότι ένα πλοίο μετέφερε, κατόπιν επιχειρήσεων διάσωσης στη θάλασσα, αριθμό ατόμων που υπερβαίνει τη μέγιστη χωρητικότητα η οποία αναγράφεται στο πιστοποιητικό ασφάλειας εξοπλισμού, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί αυτό καθ' εαυτό ως «προεξέχων παράγοντας» ή «μη αναμενόμενος παράγοντας» ο οποίος να επιβάλλει ή να δικαιολογεί, αντιστοίχως, τη διενέργεια πρόσθετων επιθεωρήσεων κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων. Ωστόσο, δεν μπορεί να αποκλειστεί κατ' αρχήν το ενδεχόμενο η συστηματική μεταφορά αριθμού ατόμων που υπερβαίνει σημαντικά τη χωρητικότητα του πλοίου να έχει επιπτώσεις για το πλοίο, με συνέπεια αυτό να μπορεί να θέσει σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον, όπερ θα συνιστούσε «μη αναμενόμενο παράγοντα» κατά την έννοια των εν λόγω διατάξεων, ζήτημα για τον έλεγχο του οποίου αρμόδιο είναι το αιτούν δικαστήριο.

Γ. Επί του τρίτου και του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος (έκταση των εξουσιών επιθεώρησης δυνάμει του άρθρου 13 της οδηγίας 2009/16, του άρθρου I, στοιχείο β', της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, και του σημείου 1.3.1 του παραρτήματος του ψηφίσματος του ΙΜΟ περί ελέγχου από το κράτος λιμένα)

48. Με το τρίτο και το τέταρτο ερώτημά του, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 13 της οδηγίας 2009/16, αφενός, ή το άρθρο I, στοιχείο β', της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και το σημείο 1.3.1 του παραρτήματος του ψηφίσματος του ΙΜΟ περί ελέγχου από το κράτος λιμένα, αφετέρου, επιτρέπουν στο κράτος λιμένα να ελέγχει κατά πόσον ένα πλοίο διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά και συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανόνες που αφορούν την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, όπως ισχύουν για τη δραστηριότητα την οποία ασκεί στην πράξη το συγκεκριμένο πλοίο, εν προκειμένω τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, ανεξαρτήτως για ποια δραστηριότητα έχει ταξινομηθεί[33].

[32] Όσον αφορά τις επίδικες πλημμέλειες, τούτο θα μπορούσε να ισχύει, παραδείγματος χάριν, για τις παραβάσεις που αφορούν πρόσθετες εγκαταστάσεις οι οποίες απορρίπτουν τα λύματα απευθείας στη θάλασσα.

[33] Θεωρώ ειδικότερα ότι το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, σχετικά με την εφαρμογή των μνημονευόμενων διεθνών πράξεων, είναι παρεπόμενο του τρίτου ερωτήματος, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 13, σημείο 3, της οδηγίας 2009/16, υπό την έννοια ότι με το τέταρτο ερώτημά του το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί κατά πόσον, σε περίπτωση που το κράτος λιμένα δεν έχει τη δυνατότητα να ελέγξει την τήρηση των απαιτήσεων που ισχύουν λαμβανομένης υπόψη της πραγματικής δραστηριότητας του πλοίου κατά την έννοια της οδηγίας, μια τέτοια εξουσία μπορεί, παρά ταύτα, να στηριχθεί σε κάποια από τις διεθνείς πράξεις για τις οποίες γίνεται λόγος.

49. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι ο έλεγχος ο οποίος ασκείται από το κράτος λιμένα δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τον έλεγχο που έχει διενεργηθεί και τις αποφάσεις που έχουν εκδοθεί στο κράτος σημαίας, ενώ παράλληλα διαπιστώνει, κατ' αρχάς, ότι ούτε στις διεθνείς συμβάσεις ούτε στο δίκαιο της Ένωσης ή στο ιταλικό ή το γερμανικό δίκαιο προβλέπονται συγκεκριμένες προϋποθέσεις για τα ιδιωτικά πλοία τα οποία ασκούν συστηματικώς τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα [34], και εν συνεχεία, ότι οι διεθνείς συμβάσεις παρεκκλίνουν ρητώς, όταν πρόκειται για διάσωση στη θάλασσα, από τις απαιτήσεις οι οποίες επιβάλλονται, κατά περίπτωση, σε συνάρτηση με την ταξινόμηση του πλοίου [35].

50. Κατά το άρθρο 13, σημείο 3, της οδηγίας 2009/16, οι λεπτομερέστερες επιθεωρήσεις, όπως αυτές που αποτελούν το αντικείμενο των υποθέσεων των κύριων δικών, περιλαμβάνουν «[τον] περαιτέρω [έλεγχο] της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των λειτουργικών διαδικασιών επί του πλοίου» και διεξάγονται όταν, έπειτα από την αρχική επιθεώρηση, υπάρχουν «σαφείς ενδείξεις» ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης [36]. Το παράρτημα V της οδηγίας παρέχει παραδείγματα τέτοιων «σαφών ενδείξεων» [37].

51. Όσον αφορά τις υπό κρίση υποθέσεις, οι λεπτομερέστερες επιθεωρήσεις δυνάμει του άρθρου 13, σημείο 3, της οδηγίας 2009/16 βασίστηκαν, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, στη «σαφή ένδειξη» για την οποία γίνεται λόγος στο παράρτημα V, μέρος Α, σημείο 3, της οδηγίας, ήτοι στο γεγονός ότι «[κ]ατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των λοιπών εγγράφων, διαπιστώθηκαν ανακρίβειες», εν προκειμένω δε κατά την εξέταση του πιστοποιητικού ασφαλείας που προβλέπεται στον κανονισμό 9 του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα [38]. Εξάλλου, η Ιταλική

[34] Η απουσία τέτοιων προϋποθέσεων στο διεθνές δίκαιο ή στη νομοθεσία της Ένωσης επιβεβαιώνεται από τη σύσταση 2020/1365, όπου επισημαίνεται, στην αιτιολογική σκέψη 12, ότι είναι απολύτως απαραίτητο για λόγους «δημόσιας πολιτικής», και δη για λόγους ασφάλειας, τα σκάφη αυτά να είναι δεόντως νηολογημένα και κατάλληλα εξοπλισμένα κατά τρόπο ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας που συνδέονται με τη δραστηριότητα αυτή, έτσι ώστε να μην τίθενται σε κίνδυνο το πλήρωμα ή τα διασωθέντα άτομα. Όπως παρατηρεί το αιτούν δικαστήριο, διαφορετικά δεν θα υπήρχε λόγος να γίνει επίκληση της δημόσιας τάξης στο πλαίσιο αυτό.

[35] Επιπλέον, κατά το αιτούν δικαστήριο, στον βαθμό που οι μνημονευόμενες διεθνείς πράξεις προβλέπουν ότι τα συμβαλλόμενα κράτη δεσμεύονται, κατ' ουσίαν, να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλιστεί ότι, από πλευράς διαφύλαξης της ανθρώπινης ζωής, ένα πλοίο είναι «κατάλληλον διά τον σκοπόν διά τον οποίον προορίζεται», η καταλληλότητα για τον σκοπό που προορίζεται το πλοίο νοείται in abstracto, λαμβανομένου υπόψη του είδους του πλοίου ανάλογα με την ταξινόμησή του, και όχι in concreto, λαμβανομένου υπόψη του συγκεκριμένου είδους των δραστηριοτήτων που ασκεί στην πράξη, δεδομένου ότι, διαφορετικά, θα είχε χρησιμοποιηθεί η λέξη «χρησιμοποιείται» ή άλλη παρεμφερής. Το αιτούν δικαστήριο αναγνωρίζει πάντως ότι η λέξη «προορίζεται» επιδέχεται ενδεχομένως ερμηνεία και υπό την έννοια ότι ο προορισμός θα μπορούσε να μην αναφέρεται μόνο στα εγγενή χαρακτηριστικά του πλοίου ή στη συνήθη χρήση την οποία εξυπηρετούν τα εν λόγω χαρακτηριστικά, αλλά και στον σκοπό για τον οποίο προορίζεται στην πραγματικότητα το πλοίο από τον πλοιοκτήτη του.

[36] Η διάταξη αυτή διευκρινίζει ότι τέτοιες «σαφείς ενδείξεις» υπάρχουν όταν ο επιθεωρητής εκτιμά, κατά την επαγγελματική του κρίση, ότι δικαιολογείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση.

[37] Επιπλέον φρονώ ότι το άρθρο 13, σημείο 3, της οδηγίας 2009/16, εφόσον αναφέρεται στις σχετικές απαιτήσεις μιας *σύμβασης*, όπως η Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα η οποία μνημονεύεται στο άρθρο 2 της οδηγίας, πρέπει να ερμηνεύεται σε συνδυασμό, μεταξύ άλλων, με το άρθρο Ι, στοιχείο β', της Σύμβασης αυτής. Πράγματι, έστω και αν η Ένωση δεν αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος της ως άνω Σύμβασης (σε αντίθεση με όλα τα κράτη μέλη τα οποία την έχουν υπογράψει), το Δικαστήριο μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις διατάξεις της κατά την ερμηνεία νομοθετικών διατάξεων του παράγωγου δικαίου (πρβλ. απόφαση της 3ης Ιουνίου 2008, Intertanko κ.λπ., C-308/06, EU:C:2008:312, σκέψεις 47 έως 52).

[38] Ο κανονισμός 9 του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα προβλέπει περιορισμένο έλεγχο του κύρους των πιστοποιητικών για τα οποία γίνεται λόγος στο σημείο 1.1 του κανονισμού αυτού, και δη του διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας. Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι οι λεπτομερέστερες επιθεωρήσεις διατάχθηκαν με την αιτιολογία ότι τα έντυπα διαβίβασης πληροφοριών για θέματα ασφάλειας πριν από τον κατάπλου των πλοίων στον λιμένα δεν ήταν ορθώς συμπληρωμένα, αφού δεν αναγράφονταν, μεταξύ άλλων, ο αριθμός μητρώου της εταιρίας, ο τόπος στον οποίο βρίσκονταν τα πλοία κατά τον χρόνο κατάρτισης της δήλωσης, η διοικητική αρχή που χορήγησε τα διεθνή πιστοποιητικά ασφαλείας, καθώς και η ημερομηνία λήξης των πιστοποιητικών αυτών. Επιπλέον, είχε δηλωθεί ότι τα πορίσματα των σχεδίων ασφαλείας των πλοίων ήταν εγκεκριμένα, καίτοι τούτο δεν ίσχυε ακόμη.

Κυβέρνηση επισημαίνει στις γραπτές παρατηρήσεις της ότι, στις υποθέσεις των κύριων δικών, η εξουσία διενέργειας λεπτομερέστερων επιθεωρήσεων βασίστηκε, μεταξύ άλλων, στον κανονισμό 19 του κεφαλαίου I του παραρτήματος της ως άνω Σύμβασης [39].

52. Το άρθρο 13, σημείο 3, της οδηγίας 2009/16 θέτει μεν το πλαίσιο εντός του οποίου επιτρέπεται η διενέργεια λεπτομερέστερης επιθεώρησης, πλην όμως, δεν καθορίζει επακριβώς τα όρια της επιθεώρησης αυτής. Τίθεται επομένως το ζήτημα, κατά πόσον ο «περαιτέρω [έλεγχος] της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των λειτουργικών διαδικασιών επί του πλοίου» περιορίζεται μόνο στις απαιτήσεις που ισχύουν βάσει της ταξινόμησης του πλοίου ή καλύπτει και τις απαιτήσεις οι οποίες ισχύουν για τη δραστηριότητα που εκτελείται in concreto από το πλοίο.

53. Προκειμένου να προσδιοριστεί η έκταση του ελέγχου από το κράτος λιμένα κατά την έννοια της προαναφερθείσας διατάξεως, πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να επισημανθεί ότι η διάταξη αυτή παρέχει εξουσία ελέγχου που υπερβαίνει οπωσδήποτε τα όρια της «αρχικής επιθεώρησης» η οποία προβλέπεται στο άρθρο 13, σημείο 1, της οδηγίας αυτής και αφορά, κατ' ουσίαν, τα πιστοποιητικά και τη γενική κατάσταση του πλοίου, καθώς και ότι σκοπός του σχετικού ελέγχου είναι να εξακριβωθεί η συμμόρφωση προς τις «σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης». Συνεπώς, ο έλεγχος αυτός δεν είναι δυνατόν να περιορίζεται μόνο στις τυπικής φύσεως απαιτήσεις που προβλέπονται από τα πιστοποιητικά τα οποία σχετίζονται με την ταξινόμηση του πλοίου από τον οργανισμό τυποποίησης, αλλά αφορά μάλλον τη συμμόρφωση του πλοίου με όλους τους εφαρμοστέους κανόνες του διεθνούς συμβατικού δικαίου που ρυθμίζουν ζητήματα ασφάλειας, πρόληψης της ρύπανσης και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, λαμβανομένων υπόψη της πραγματικής κατάστασης του πλοίου και του εξοπλισμού του καθώς και των δραστηριοτήτων που ασκούνται στην πράξη από αυτό, ιδίως αν οι τελευταίες διαφέρουν από εκείνες που συνδέονται με την ταξινόμησή του [40].

54. Ως εκ τούτου, μπορεί κατ' αρχήν να γίνει δεκτό ότι, όπως υποστηρίζει η Ιταλική Κυβέρνηση, το γεγονός ότι η εκμετάλλευση ενός πλοίου δεν αντιστοιχεί στα πιστοποιητικά του μπορεί να συνιστά παράβαση των απαιτήσεων των λειτουργικών διαδικασιών επί του πλοίου αυτού και να συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, κίνδυνο για πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον, όπερ εναπόκειται στην αρμόδια αρχή να αποδείξει, βάσει των κανόνων που ισχύουν για τη δραστηριότητα για την οποία χρησιμοποιείται στην πράξη το πλοίο.

55. Παρά ταύτα πρέπει να διευκρινιστεί ότι, όπως παρατηρεί το αιτούν δικαστήριο, δεν υπάρχει ούτε στο δίκαιο της Ένωσης ούτε στο διεθνές δίκαιο ειδική ταξινόμηση για τα σκάφη τα οποία ασκούν δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα [41]. Επομένως, ελλείψει τέτοιας ταξινόμησης, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι απλώς και μόνον το γεγονός ότι τα επίμαχα πλοία

[39] Στον κανονισμό 19 του κεφαλαίου I της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, ο οποίος αφορά τον έλεγχο των πιστοποιητικών του πλοίου, διευκρινίζεται, πιο συγκεκριμένα στο στοιχείο β', ότι τέτοια πιστοποιητικά, εφόσον είναι έγκυρα, γίνονται δεκτά εκτός αν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να θεωρηθεί ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται ουσιωδώς στις ενδείξεις ενός από τα πιστοποιητικά ή ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν συνάδουν με τις διατάξεις του κανονισμού 11, στοιχεία α' και β', του εν λόγω κεφαλαίου. Σύμφωνα με τον κανονισμό 11, στοιχείο α', του ίδιου κεφαλαίου, το πλοίο και ο εξοπλισμός του πρέπει να διατηρούνται σε κατάσταση σύμφωνη με τις προδιαγραφές της Σύμβασης, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι το πλοίο μπορεί να αποπλεύσει χωρίς να τίθενται σε κίνδυνο ούτε το ίδιο ούτε τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε αυτό. Αντιθέτως, ο κανονισμός 11, στοιχείο β', του κεφαλαίου I της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω, δεδομένου ότι αφορά την απαγόρευση να πραγματοποιούνται αλλαγές κατόπιν επιθεώρησης που έχει διενεργηθεί βάσει των κανονισμών 7 έως 10 του ως άνω κεφαλαίου.

[40] Επιπλέον, φρονώ ότι το συμπέρασμα αυτό δεν αίρεται από την ερμηνεία του άρθρου 13, σημείο 1, της οδηγίας 2009/16 υπό το πρίσμα του άρθρου I, στοιχείο β', της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, καθώς και του σημείου 1.3.1 του παραρτήματος της αποφάσεως του ΙΜΟ περί ελέγχου από το κράτος λιμένα. Πράγματι, οι διατάξεις αυτές, στον βαθμό που προβλέπουν τη δυνατότητα να ελεγχθεί κατά πόσον το πλοίο είναι «κατάλληλον διά τον σκοπόν διά τον οποίον προορίζεται», μπορούν να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι οποιαδήποτε αξιολόγηση της καταλληλότητας του πλοίου πρέπει να διενεργείται λαμβάνοντας υπόψη τον σκοπό τον οποίο εξυπηρετεί πράγματι το πλοίο, καθώς και τους σχετικούς κανονισμούς.

[41] Εξάλλου, τέτοια ταξινόμηση δεν φαίνεται να υφίσταται ούτε στο γερμανικό ούτε στο ιταλικό δίκαιο.

έχουν ταξινομηθεί ως «πλοία γενικών φορτίων – πολλαπλής χρήσης» συνιστά «σαφή ένδειξη» ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις «σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης» κατά την έννοια του άρθρου 13, σημείο 3, της οδηγίας 2009/16, εκτός αν η συστηματική χρήση του πλοίου αντιβαίνει στους κανόνες που αφορούν την ταξινόμησή του[42].

56. Ως εκ τούτου, προτείνω στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα να δοθεί η απάντηση ότι η εξουσία του κράτους λιμένα να διεξαγάγει λεπτομερέστερη επιθεώρηση, δυνάμει του άρθρου 13 της οδηγίας 2009/16, σε πλοίο που φέρει σημαία κράτους μέλους περιλαμβάνει την εξουσία να ελέγχει ότι το πλοίο αυτό πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, όπως ισχύουν για τις δραστηριότητες για τις οποίες πράγματι χρησιμοποιείται το πλοίο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη και τις δραστηριότητες για τις οποίες έχει ταξινομηθεί.

Δ. Επί του πέμπτου προδικαστικού ερωτήματος (δυνατότητα κράτησης πλοίου δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2009/16 λόγω άσκησης διαφορετικής δραστηριότητας από εκείνη που αναγράφεται στο πιστοποιητικό)

57. Με το πέμπτο ερώτημά του το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' αρχάς να διευκρινιστεί, κατ' ουσίαν, αν οι αρχές του κράτους λιμένα μπορούν να απαιτούν την κατοχή πιστοποιητικών και τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ή προδιαγραφές ασφάλειας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, σε σχέση με τις δραστηριότητες τις οποίες ασκεί στην πράξη το πλοίο, εν προκειμένω τις δραστηριότητας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, ως προϋπόθεση για τη μη κράτηση του πλοίου (υπό α′) και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, αν τα προαναφερθέντα πιστοποιητικά και οι προαναφερθείσες απαιτήσεις ή προδιαγραφές μπορούν να απαιτούνται μόνον εφόσον υπάρχει σαφές και αξιόπιστο διεθνές ή ενωσιακό νομικό πλαίσιο που να ρυθμίζει την ταξινόμηση των δραστηριοτήτων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα καθώς και τα σχετικά πιστοποιητικά και τις σχετικές απαιτήσεις ή προδιαγραφές (υπό β′) ή, αντιθέτως, αν τα στοιχεία αυτά πρέπει να απαιτούνται βάσει του εθνικού δικαίου του κράτους σημαίας ή του κράτους λιμένα και αν, προς τον σκοπό αυτό, απαιτείται ρύθμιση του πρωτογενούς ή του παράγωγου δικαίου, ή αν αρκεί διοικητική ρύθμιση γενικού χαρακτήρα (υπό γ′).

58. Στη συνέχεια, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν εναπόκειται στο κράτος λιμένα να υποδείξει, κατά την επιθεώρηση, βάσει ποιας εθνικής ρυθμίσεως (νομοθετικής, κανονιστικής ή διοικητικής) πρέπει να καθοριστούν οι επιβαλλόμενες απαιτήσεις ή προδιαγραφές και ποιες διορθώσεις ή επισκευές απαιτούνται για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τη ρύθμιση αυτή (υπό δ′) και αν, ελλείψει τέτοιας ρυθμίσεως, η αρχή του κράτους λιμένα μπορεί να υποδείξει, σε εξατομικευμένη βάση, τις απαιτήσεις τις οποίες οφείλει να πληροί το πλοίο που υπόκειται σε επιθεώρηση (υπό ε′).

[42] Ομολογώ ότι δυσκολεύομαι να αποδεχθώ ότι η μεταφορά προσώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο μπορεί, σε κάποιο βαθμό, να εξομοιωθεί με τη μεταφορά «φορτίων», παρότι αναγνωρίζω ότι δεν πρέπει να αμφισβητηθεί η ταξινόμηση των επίμαχων πλοίων από τον οργανισμό τυποποίησης του κράτους σημαίας. Άλλωστε, σε περίπτωση που το κράτος λιμένα διαφωνεί ως προς την ταξινόμηση ενός πλοίου, η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας προβλέπει μια διαδικασία αναφοράς, με την οποία κάθε κράτος που έχει σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι δεν έχουν ασκηθεί δεόντως η δικαιοδοσία και ο έλεγχος επί ενός πλοίου μπορεί να το αναφέρει στο κράτος της σημαίας, το οποίο οφείλει να διερευνήσει το θέμα και, αν χρειαστεί, να προβεί σε οποιαδήποτε απαραίτητη ενέργεια για να επανορθώσει την κατάσταση (βλ. άρθρο 94, παράγραφος 6, της ως άνω Σύμβασης). Η ως άνω προσέγγιση συνάδει με αυτή που περιγράφεται στο σημείο 1.3.3 του παραρτήματος του ψηφίσματος του ΙΜΟ περί ελέγχου από το κράτος λιμένα.

59. Τέλος, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν, ελλείψει τέτοιας ρυθμίσεως και ελλείψει ειδικών υποδείξεων του κράτους σημαίας, μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης επιτρέπονται (και ότι, επομένως, απαγορεύεται να παρεμποδιστούν με την έκδοση διαταγής κράτησης), όταν το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις ή τις προδιαγραφές άλλης κατηγορίας, των οποίων η τήρηση έχει επιβεβαιωθεί στην πράξη από το κράτος σημαίας (υπό στ').

60. Υπενθυμίζω ευθύς εξ αρχής ότι, κατά το άρθρο 19, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/16, η αρμόδια αρχή βεβαιώνεται ότι όλες οι ελλείψεις που επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται κατά την επιθεώρηση, αποκαθίστανται ή θα αποκατασταθούν όπως ορίζουν οι συμβάσεις, καθώς και ότι, κατά το άρθρο 19, παράγραφος 2, της οδηγίας, η αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα φροντίζει να επιβληθεί κράτηση του πλοίου αν οι ελλείψεις που επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται κατά την επιθεώρηση συνιστούν σαφή κίνδυνο, μεταξύ άλλων, για την ασφάλεια.

61. Όπως προκύπτει από τις απαντήσεις που προτείνω να δοθούν στα προηγούμενα προδικαστικά ερωτήματα, το κράτος λιμένα μπορεί, δυνάμει του άρθρου 13, σημείο 3, της οδηγίας 2009/16, να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις και τη νομοθεσία της Ένωσης περί ασφαλούς ναυτιλίας, ασφάλειας στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, λαμβανομένων υπόψη των δραστηριοτήτων που ασκούνται στην πράξη από το πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι ο έλεγχος αυτός δεν θίγει την αρμοδιότητα του κράτους σημαίας όσον αφορά την ταξινόμηση του πλοίου, ούτε την τήρηση της υποχρέωσης διάσωσης στη θάλασσα.

62. Ως εκ τούτου, το γεγονός και μόνον ότι ένα πλοίο ασκεί συστηματικώς δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα δεν το απαλλάσσει από την υποχρέωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή επ' αυτού βάσει του διεθνούς ή του ενωσιακού δικαίου, ούτε αποκλείει την επιβολή μέτρων κράτησης στο εν λόγω πλοίο δυνάμει του άρθρου 19 της ως άνω οδηγίας, όταν παραβιάζει τους σχετικούς κανόνες. Με άλλα λόγια, μολονότι, όπως παρατηρεί το αιτούν δικαστήριο, τα πλοία εξαιρούνται από την εφαρμογή των διεθνών κανόνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στον βαθμό που εκτελούν ad hoc αποστολές διάσωσης στη θάλασσα, δεν απαλλάσσονται από οποιονδήποτε άλλο κανόνα ο οποίος ισχύει για τα πλοία βάσει των απαιτήσεων του διεθνούς δικαίου, λαμβανομένης υπόψη της πράγματι ασκούμενης δραστηριότητας.

63. Προτείνω, συνεπώς, στο πέμπτο προδικαστικό ερώτημα να δοθεί κατ' αρχάς η απάντηση ότι η οδηγία 2009/16 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι αρχές του κράτους λιμένα μπορούν να απαιτούν την κατοχή πιστοποιητικών και τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ή προδιαγραφές ασφάλειας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης σε σχέση με τις δραστηριότητες για τις οποίες έχει ταξινομηθεί το πλοίο, καθώς και οποιαδήποτε άλλα πιστοποιητικά, απαιτήσεις ή προδιαγραφές που βασίζονται στο διεθνές ή ενωσιακό νομικό πλαίσιο [43].

64. Περαιτέρω εκτιμώ ότι η οδηγία αυτή πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εναπόκειται στο κράτος λιμένα να υποδείξει, κατά την επιθεώρηση, βάσει ποιας ρυθμίσεως πρέπει να καθοριστούν οι απαιτήσεις ή οι προδιαγραφές που αποκαλύφθηκε ότι έχουν παραβιαστεί και ποιες διορθώσεις ή επισκευές απαιτούνται για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση προς την αντίστοιχη ρύθμιση.

[43] Αν, απεναντίας, το πλοίο δεν πληροί τους όρους που απαιτούνται βάσει της νομοθεσίας του κράτους σημαίας ή του κράτους λιμένα ή αν το κράτος λιμένα διαφωνεί ως προς την ταξινόμηση πλοίου, το κράτος αυτό δύναται (ή και οφείλει) να ενημερώσει σχετικά το κράτος σημαίας και να συνεργαστεί μαζί του για την εξεύρεση λύσης ως προς τις διαπιστωθείσες πλημμέλειες.

65. Τέλος, φρονώ ότι η εν λόγω οδηγία πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ένα πλοίο το οποίο ασκεί συστηματικώς τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα δεν θεωρείται, αυτό καθ' εαυτό, ως μη υποκείμενο σε μέτρα κράτησης όταν παραβιάζει τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή επ' αυτού δυνάμει του διεθνούς ή του ενωσιακού δικαίου, ανεξαρτήτως της υποχρέωσης διάσωσης στη θάλασσα την οποία μπορεί να υπέχει [44].

VI. Πρόταση

66. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο της Σικελίας, Ιταλία) ως ακολούθως:

1) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2013/38/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Αυγούστου 2013, με τους κανονισμούς (ΕΕ) 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, και 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, καθώς και με την οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, εφαρμόζεται στα πλοία τα οποία, μολονότι έχουν ταξινομηθεί και πιστοποιηθεί από το κράτος σημαίας ως «φορτηγά πλοία πολλαπλής χρήσης», ασκούν αποκλειστικώς και συστηματικώς τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να συναγάγει εξ αυτού όλες τις σχετικές συνέπειες ως προς την ερμηνεία και την εφαρμογή των εθνικών κανόνων με τους οποίους μεταφέρεται η ως άνω οδηγία στο εθνικό δίκαιο.

2) Το άρθρο 11 και το παράρτημα I, μέρος II, σημεία 2Α και 2Β, της οδηγίας 2009/16, ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα της υποχρέωσης διάσωσης στη θάλασσα την οποία υπέχει ο πλοίαρχος δυνάμει του διεθνούς εθιμικού δικαίου και η οποία κατοχυρώνεται, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 98 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, που συνήφθη στο Montego Bay στις 10 Δεκεμβρίου 1982, έχουν την έννοια ότι το γεγονός και μόνον ότι ένα πλοίο μετέφερε, κατόπιν επιχειρήσεων διάσωσης στη θάλασσα, αριθμό ατόμων που υπερβαίνει τη μέγιστη χωρητικότητα η οποία αναγράφεται στο πιστοποιητικό ασφάλειας εξοπλισμού, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί αυτό καθ' εαυτό ως «προεξέχων παράγοντας» ή «μη αναμενόμενος παράγοντας» ο οποίος να επιβάλλει ή να δικαιολογεί, αντιστοίχως, τη διενέργεια πρόσθετων επιθεωρήσεων κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων. Ωστόσο, δεν μπορεί να αποκλειστεί κατ' αρχήν το ενδεχόμενο η συστηματική μεταφορά αριθμού ατόμων που υπερβαίνει σημαντικά τη χωρητικότητα του πλοίου να έχει επιπτώσεις για το πλοίο, με συνέπεια αυτό να μπορεί να θέσει σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον, όπερ θα συνιστούσε «μη αναμενόμενο παράγοντα» κατά την έννοια των εν λόγω διατάξεων, ζήτημα για τον έλεγχο του οποίου αρμόδιο είναι το αιτούν δικαστήριο.

[44] Θα ήθελα, στο στάδιο αυτό, να κάνω ένα τελευταίο σχόλιο. Η ανθρώπινη ζωή και η διάσωσή της είναι, ασφαλώς, η αξία που υπερισχύει έναντι οποιασδήποτε άλλης εκτίμησης. Ωστόσο, το «καθήκον του καλού Σαμαρείτη» συνοδεύεται από υποχρεώσεις. Για παράδειγμα, στον βαθμό που έχει σημασία και για την υπόθεσή μας, ο καλός Σαμαρείτης της Βίβλου έσωσε βεβαίως τον άνθρωπο που κινδύνευε χωρίς να διστάσει. Τον μετέφερε όμως σε ασφαλές μέρος, σε ένα πανδοχείο, με δικά του έξοδα, με το ασφαλέστερο μεταφορικό μέσο, το γαϊδουράκι του· τον περιέθαλψε χωρίς να μεταθέσει αυτό το βάρος σε άλλους και έδωσε δικά του χρήματα στον πανδοχέα για να τον φροντίσει εντωμεταξύ, με την υπόσχεση ότι «όσα ξοδέψεις παραπάνω, θα στα ξεπληρώσω όταν γυρίσω». Οι συγκρίσεις είναι ενίοτε δύσκολες...

3) Η εξουσία του κράτους λιμένα να διεξαγάγει λεπτομερέστερη επιθεώρηση, δυνάμει του άρθρου 13 της οδηγίας 2009/16, σε πλοίο που φέρει σημαία κράτους μέλους περιλαμβάνει την εξουσία να ελέγχει ότι το πλοίο αυτό πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, όπως ισχύουν για τις δραστηριότητες για τις οποίες πράγματι χρησιμοποιείται το πλοίο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη και τις δραστηριότητες για τις οποίες έχει ταξινομηθεί.

4) α) Η οδηγία 2009/16, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2013/38, με τους κανονισμούς 1257/2013 και 2015/757, καθώς και με την οδηγία 2017/2110, έχει την έννοια ότι οι αρχές του κράτους λιμένα μπορούν να απαιτούν την κατοχή πιστοποιητικών και τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ή προδιαγραφές ασφάλειας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης σε σχέση με τις δραστηριότητες για τις οποίες έχει ταξινομηθεί το πλοίο, καθώς και οποιαδήποτε άλλα πιστοποιητικά, απαιτήσεις ή προδιαγραφές που βασίζονται στο διεθνές ή ενωσιακό νομικό πλαίσιο.

β) Η οδηγία αυτή έχει την έννοια ότι εναπόκειται στο κράτος λιμένα να υποδείξει, κατά την επιθεώρηση, βάσει ποιας ρυθμίσεως πρέπει να καθοριστούν οι απαιτήσεις ή οι προδιαγραφές που αποκαλύφθηκε ότι έχουν παραβιαστεί και ποιες διορθώσεις ή επισκευές απαιτούνται για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση προς την αντίστοιχη ρύθμιση.

γ) Η εν λόγω οδηγία έχει την έννοια ότι ένα πλοίο το οποίο ασκεί συστηματικώς τη δραστηριότητα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα δεν θεωρείται, αυτό καθ' εαυτό, ως μη υποκείμενο σε μέτρα κράτησης όταν παραβιάζει τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή επ' αυτού δυνάμει του διεθνούς ή του ενωσιακού δικαίου, ανεξαρτήτως της υποχρέωσης διάσωσης στη θάλασσα την οποία μπορεί να υπέχει.