Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
ATHANASIOS RANTOS IŠVADA,
pateikta 2022 m. vasario 22 d.[1]

Sujungtos bylos C-14/21 ir C-15/21

Sea Watch eV
prieš
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)

(*Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas, Italija) pateikti prašymai priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Jūrų transportas – Paieškos ir gelbėjimo jūroje veikla – Laivams taikoma tvarka – Direktyva 2009/16/EB – Uosto valstybės kontrolės įgaliojimai – 3 straipsnis – Taikymo sritis – 11 straipsnis – Papildomo inspektavimo sąlygos – 13 straipsnis – Išsamus inspektavimas – Kontrolės įgaliojimų apimtis – 19 straipsnis – Laivų sulaikymas“

I. Įvadas

1. Šiuos prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikė *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas, Italija), nagrinėdamas du ginčus – tarp *Sea Watch eV* ir *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (Infrastruktūros ir transporto ministerija, Italija) bei *Capitaneria di Porto di Palermo* (Palermo uosto administracija, Italija) pirmojoje byloje ir tarp *Sea Watch E.V.* ir *Capitaneria di Porto di Porto Empedocle* (Empedoklio uosto administracija, Italija) antrojoje byloje – dėl dviejų nurodymų sulaikyti laivus „Sea Watch 4“ ir „Sea Watch 3“ (toliau – aptariami laivai).

2. Prejudiciniai klausimai iš esmės susiję su uosto valstybės pagal Direktyvą 2009/16/EB[2] ir kitas taikomas tarptautines normas atliekamos privačių laivų, sistemingai ir išimtinai vykdančių į sunkią padėtį ar pavojų jūroje patekusių asmenų paieškos ir gelbėjimo veiklą (toliau – paieškos ir

[1] Originalo kalba: prancūzų.

[2] 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009, p. 57, ir klaidų ištaisymas OL L 32, 2013, p. 23), iš dalies pakeista 2013 m. rugpjūčio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/38/ES (OL L 218, 2013, p. 1, ir klaidų ištaisymas OL L 360, 2014, p. 111), 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1257/2013 (OL L 330, 2013, p. 1) ir 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu 2015/757 (OL L 23, 2015, p. 55), taip pat 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 (OL L 315, 2017, p. 61) (toliau – Direktyva 2009/16).

gelbėjimo jūroje veikla), kontrolės įgaliojimų apimtimi. Kalbant konkrečiau, Teisingumo Teismo prašoma paaiškinti Direktyvos 2009/16 taikymo sritį, patikrinimų dažnumą bei intensyvumą ir sulaikymo priemonių pagrįstumą.

3. Pagrindinis sunkumas šiose bylose kyla dėl to, kad nėra tarptautinių ar Europos teisės aktų, reglamentuojančių sistemingą privačių subjektų paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą[3], kurios mastas pastaraisiais metais labai išaugo, nes valstybinės ir tarptautinės organizacijos nesugeba įveikti vis kritiškesnės padėties, susijusios su asmenų, plaukiančių per Vidužemio jūrą tokioms kelionėms netinkamomis valtimis, saugumu.

4. Iki šiol tarptautinės ir ES teisės aktų leidėjai neužpildė šios spragos ir tiesiogiai neišreiškė pozicijos dėl šio reiškinio[4], kurio svarba šiuo metu įrodyta, nes privatūs laivai, sistemingai atliekantys paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą, iš tikrųjų bendradarbiauja su valstybinėmis paieškos ir gelbėjimo jūroje sistemomis[5]. Tačiau, nesant specialių šiai praktikai taikytinų taisyklių, gali susidaryti dviprasmiškos situacijos, kai dėl privačių laivų, nuolat vykdančių paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą, buvimo gali būti apeinamos atvykimo į Sąjungos teritoriją taisyklės ir net skatinama tokio pobūdžio veikla. Vis dėlto norėčiau iš karto pažymėti, kad šios bylos susijusios ne su pačia paieškos ir gelbėjimo veikla, o su paskesniu etapu, t. y. laivų inspektavimu, kai „skendusieji“ išlaipinami.

II. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

5. Direktyva 2009/16[6] susijusi su uosto valstybės vykdoma laivų kontrole. Šios direktyvos 6 konstatuojamoji dalis suformuluota taip:

„Atsakomybė stebėti, ar laivai laikosi tarptautinių saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų pirmiausiai tenka vėliavos valstybei. Tinkamais atvejais pasitelkdama pripažintąsias organizacijas, vėliavos valstybė besąlygiškai garantuoja, kad dėl atitinkamų

[3] Vienintelis teisės aktas, kuriuo reglamentuojami privatūs laivai, taigi, ir jų valdytojai, yra 2002 m. lapkričio 28 d. Tarybos direktyva 2002/90/EB, apibrėžianti padėjimą neteisėtai atvykti, vykti tranzitu ir apsigyventi (OL L 328, 2002, p. 17) (šiuo klausimu žr. 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, p. 305–327). Tačiau taisyklės, susijusios su paieškos ir gelbėjimo jūroje veikla vykdant valstybių narių išorės jūros sienų stebėjimo operacijas, yra numatytos 2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 656/2014, kuriuo nustatomos išorės jūrų sienų stebėjimo vykdant Europos operatyvaus bendradarbiavimo prie Europos Sąjungos valstybių narių išorės sienų valdymo agentūros koordinuojamą operatyvų bendradarbiavimą taisyklės (OL L 189, 2014, p. 93). Be to, tiktai galiojančių sutarčių tekstuose kalbama apie gelbėjimą jūroje esant situacijoms, kurioms būdingi tam tikri esminiai elementai, t. y. „atsitiktinis“ ir „išimtinis“ gelbėjimo pobūdis. Vis dėlto šios nuostatos turi būti aiškinamos ir taikomos kuo plačiau, kiek tai įmanoma pagal jų formuluotę ir teisinį kontekstą, tačiau jų neviršijant.

[4] Mano žiniomis, vienintelis ES teisės aktas, kuriame aiškiai „reglamentuojamas“ šis klausimas, yra 2020 m. rugsėjo 23 d. Komisijos rekomendacija (ES) 2020/1365 dėl valstybių narių bendradarbiavimo dėl operacijų, kurias paieškos ir gelbėjimo tikslais vykdo privatiems subjektams priklausantys arba jų eksploatuojami laivai (OL L 317, 2020, p. 23), kuri nėra privalomojo pobūdžio, todėl joje tik nustatoma atitinkamų valstybių narių kompetentingų institucijų pareiga bendradarbiauti.

[5] Pavyzdžiui, šiuos laivus valdančios organizacijos turi bendradarbiauti su pakrantės valstybių narių gelbėjimo jūroje koordinavimo centrais, kurie joms duoda nurodymus dėl galimybių išlaipinti ir perlaipinti išgelbėtus asmenis atitinkamoje valstybėje narėje.

[6] Direktyva 2009/16 buvo priimta remiantis EB sutarties 80 straipsnio 2 dalimi (dabar – SESV 100 straipsnio 2 dalis), siekiant nauja redakcija išdėstyti 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/21/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 157, 1995, p. 1), kuri nuo jos priėmimo buvo daug kartų pakeista, ir sustiprinti toje direktyvoje nustatytus mechanizmus. Direktyva 2009/16 yra vienas iš tą pačią dieną priimtų Sąjungos antrinės teisės aktų, prie kurių taip pat priskiriama 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi (OL L 131, 2009, p. 132); 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/15/EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009, p. 47) ir 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009, p. 11).

liudijimų išdavimo vykdomas inspektavimas ir apžiūros būtų išsamūs ir efektyvūs. Už laivo būklės ir įrangos priežiūrą po apžiūros ir už tai, kad laivas atitiktų jam taikomų konvencijų reikalavimus, atsako laivybos kompanija Tačiau tam tikras skaičius vėliavos valstybių iš esmės nesusidorojo su tarptautinių standartų įgyvendinimo ir jų vykdymo užtikrinimo užduotimis. Todėl, siekiant išspręsti standartų neatitinkančių laivų problemą, nuo šiol taip pat ir uosto valstybė turėtų užtikrinti tarptautinių saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų laikymosi priežiūrą, tuo pačiu pripažįstant, kad uosto valstybės kontrolės inspektavimas nėra apžiūra ir susiję inspektavimo aktai nėra tinkamumo laivybai liudijimai.“

6. Tos pačios direktyvos 3 straipsnyje „Taikymo sritis“ nustatyta:

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

<…>

Jokia šio straipsnio nuostata neturi įtakos valstybės narės teisei įsikišti pagal atitinkamas konvencijas.

<…>

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

<…>“

7. Šios direktyvos 11 straipsnyje „Inspektavimų dažnumas“ numatyta:

„Į [Sąjungos] uostus arba į inkaravimo vietas įplaukiantys laivai periodiškai inspektuojami arba papildomai inspektuojami tokia tvarka:

a) Laivai periodiškai inspektuojami iš anksto nustatytais laiko tarpais priklausomai nuo jų rizikos lygio <…>.

b) Laivai papildomai inspektuojami nepaisant nuo paskiausio periodiško inspektavimo praėjusio laiko tarpo tokia tvarka:

   – kompetentinga institucija užtikrina, kad būtų inspektuojami laivai, kuriems taikomi I priedo II dalies 2A punkte išvardyti itin svarbūs veiksniai.

   – Laivai, kuriems taikomi I priedo II dalies 2B punkte išvardyti nenumatyti veiksniai, gali būti inspektuojami. Sprendimą dėl tokio papildomo inspektavimo atlikimo remdamasi profesiniu vertinimu priima kompetentinga institucija.“

8. Direktyvos 2009/16 13 straipsnyje „Pirminis ir išsamus inspektavimas“ nurodyta:

„Valstybės narės užtikrina, kad laivų, kurie yra atrenkami inspektavimui pagal 12 straipsnį arba 14a straipsnį, pirminis arba išsamus inspektavimas būtų atliekamas tokia tvarka:

1. Kiekvieną kartą atlikdama laivo pirminį inspektavimą, kompetentinga institucija užtikrina, kad inspektorius bent jau:

   a) patikrintų liudijimus ir dokumentus <…>, kurie pagal [Sąjungos] jūrų teisės aktus ir konvencijas, susijusius su sauga ir apsauga, turi būti laive;

<…>

   c) įsitikintų, kad bendroji laivo būklė, įskaitant mašinų skyrių ir gyvenamąsias patalpas bei higienos sąlygas laive, yra tinkama.

<…>

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

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

   „Akivaizdaus pagrindo“ pavyzdžiai pateikti V priede.“

9. Šios direktyvos 19 straipsnyje „Trūkumų pašalinimas ir laivo sulaikymas“ nustatyta:

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

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

<…>

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

<…>“

10. Minėtos direktyvos I priedo „Bendrijos uosto valstybės atliekamo inspektavimo sistemos elementai“ II dalies 2 punkte „Papildomi inspektavimai“ yra 2B papunktis „Nenumatyti veiksniai“, suformuluotas taip:

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

<…>

– Laivai, kurie buvo eksploatuojami taip, kad kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai.

– <…>“

11. Tos pačios direktyvos V priede „„Akivaizdaus pagrindo“ pavyzdžiai“ A dalyje „Akivaizdaus pagrindo atlikti išsamų inspektavimą pavyzdžiai“ nurodyti šie pavyzdžiai:

„1. I priedo II dalies 2.A ir 2.B punktuose nurodyti laivai.

<…>

3. Tikrinant liudijimus ir kitus dokumentus buvo nustatyta netikslumų.

<…>“

B. Italijos teisė

12. Direktyva 2009/16 į Italijos teisę perkelta 2011 m. kovo 24 d. *Decreto legislativo n° 53 – Attuazione della direttiva [2009/16] recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri* (Įstatyminis dekretas Nr.°53 – Direktyvos [2009/16] dėl laivų saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Sąjungos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse įgyvendinimas)[7].

III. Pagrindinės bylos ir prejudiciniai klausimai

13. *Sea Watch* yra humanitarinė organizacija, turinti buveinę Berlyne (Vokietija); jos įstatuose nustatytas tikslas, be kita ko, yra paieškos ir gelbėjimo jūroje veikla, ir ji šią veiklą vykdo Vidužemio jūros tarptautiniuose vandenyse, naudodama jai nuosavybės teise priklausančius ir jos pačios eksploatuojamus laivus. Vieni iš šių laivų visų pirma yra aptariami laivai, plaukiojantys su Vokietijos vėliava, kuriuos Vokietijoje įsteigta pripažinta klasifikavimo ir sertifikavimo įstaiga (toliau – sertifikavimo įstaiga) sertifikavo kaip „bendrosios paskirties universalius krovininius laivus“[8].

[7] GURI, Nr. 96, 2011 m. balandžio 27 d., p. 1, toliau – Įstatyminis dekretas Nr. 53/2011.

[8] Kaip buvo patvirtinta per teismo posėdį, iki 2019 m. pabaigos aptariami laivai plaukiojo su Nyderlandų vėliava ir, kadangi kompetentingos Nyderlandų valdžios institucijos buvo numačiusios Italijos valdžios institucijų prašymu pakeisti jų klasifikavimą, vėliau jie buvo įregistruoti Vokietijoje.

14. 2020 m. vasarą, atlikus gelbėjimo operacijas Viduržemio jūros tarptautiniuose vandenyse ir išlaipinus jūroje išgelbėtus asmenis Palermo (Italija) ir Porto Empedoklio (Italija) uostuose, Italijos valdžios institucijų leidimu ir nurodymu minėti laivai buvo valomi ir dezinfekuojami, o vėliau šių dviejų miestų uostų administracijos laivuose atliko patikrinimus ir, be kita ko, išsamų inspektavimą, apibrėžtą Direktyvos 2009/16 13 straipsnyje [9].

15. Šis išsamus inspektavimas buvo grindžiamas tuo, kad egzistuoja „itin svarbus veiksnys“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 11 straipsnį [10], susijęs su aplinkybe, jog aptariami laivai buvo naudojami paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklai, nors nebuvo sertifikuoti šiai paslaugai teikti ir į juos įlaipintų asmenų skaičius gerokai viršijo šių laivų saugos liudijimuose nurodytą skaičių.

16. Italijos valdžios institucijų teigimu, šio išsamaus inspektavimo metu buvo nustatyta nemažai techninių ir eksploatavimo trūkumų, susijusių su Sąjungos teisės aktų ir taikytinų tarptautinių konvencijų nuostatomis [11], o kai kurie iš jų atskirai ar kartu turėjo būti laikomi keliančiais akivaizdų pavojų saugai, sveikatai ar aplinkai ir tokiais rimtais, kad jais buvo galima pagrįsti šių laivų sulaikymą pagal Direktyvos 2009/16 19 straipsnį [12]. Todėl abi aptariamos uostų administracijos nurodė sulaikyti minėtus laivus. Nuo to laiko *Sea Watch* nutraukė tam tikrus pažeidimus ir nusprendė, kad likę pažeidimai (toliau – nagrinėjami pažeidimai [13]) nebuvo įrodyti.

17. Po aptariamų laivų sulaikymo organizacija *Sea Watch* pateikė *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas) – prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui – du skundus, reikalaudama panaikinti pranešimus apie šių laivų sulaikymą, inspektavimo ataskaitas, kurias pateikus buvo parengti šie pranešimai, ir „visus kitus išankstinius, susijusius ar vėlesnius aktus“. Grįsdama skundus ji iš esmės teigė, kad uostų administracijos, kurios ėmėsi šių priemonių, viršijo uosto valstybės įgaliojimus, jai suteiktus pagal Direktyvą 2009/16, aiškinamą atsižvelgiant į taikytiną tarptautinę paprotinę ir sutarčių teisę.

18. Prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas apskritai pažymėjo, kad yra nesutarimas dėl nagrinėjamų pažeidimų ne tik tarp pagrindinių bylų šalių, bet ir tarp atitinkamų uosto valstybės (Italija) ir vėliavos valstybės (Vokietija) institucijų [14], ir kad pagrindinėse bylose keliami sudėtingi, nauji ir itin svarbūs teisės klausimai, be kita ko, susiję su teisiniu pagrindu ir teisine sistema, taikytinais laivams, kuriuos nevyriausybinės organizacijos naudoja humanitariniais tikslais, kad galėtų specialiai, o ne vien atsitiktinai vykdyti paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą. Tai nurodęs prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, pirma, ar Direktyva 2009/16 taikoma aptariamiems laivams ir, antra, kokiomis sąlygomis ir kokiu pagrindu uosto valstybės įgyvendina kontrolės ir sulaikymo įgaliojimus.

[9] Jis į nacionalinę teisę perkeltas Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011 16 straipsniu.

[10] Jis į nacionalinę teisę perkeltas Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011 8 straipsniu.

[11] Prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas visų pirma remiasi 1974 m. lapkričio 1 d. Londone sudarytos Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje I straipsnio b punktu (Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, t. 1185, Nr. 18961, p. 3, toliau – Konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje) 1 straipsnio b punktu ir Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) rezoliucijos A.1138(31) „Laivų kontrolės uosto valstybėje procedūra, 2019 m.“ (toliau – TJO rezoliucija dėl uosto valstybės kontrolės) priedo 1.3.1 punktu.

[12] Jis į nacionalinę teisę perkeltas Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011 22 straipsniu.

[13] Šie pažeidimai iš esmės susiję su tuo, kad, pirma, aptariami laivai nėra sertifikuoti keliems šimtams žmonių įlaipinti ir gabenti, nors tai sistemingai buvo daroma 2020 m. vasarą; be to, šiuose laivuose nėra tokiai veiklai vykdyti pritaikytų techninių įrenginių, nors iš tikrųjų jie yra skirti – ir faktiškai naudojami – tik tokiems tikslams (kalbant konkrečiai, juose įrengti nuotekų valymo įrenginiai buvo skirti atitinkamai 22 ar 30 žmonių, o ne keliems šimtams žmonių, ir jų deniuose buvo įrengti papildomi tualetai ir dušai, iš kurių nuotekos buvo išleidžiamos tiesiai į jūrą); galiausiai įgulos narių atliktos gelbėjimo operacijos nebuvo įtrauktos į jų darbo laiko apskaitą.

[14] Vis dėlto per teismo posėdį Italijos vyriausybė pažymėjo, kad vėliau susisiekus Italijos ir Vokietijos valdžios institucijos įpareigojo *Sea Watch*, kaip laivo savininkę, atlikti remontą, būtiną šiems pažeidimams pašalinti. *Sea Watch* nurodė, jog, siekdama išvengti vėlesnio sulaikymo pavojaus, atliko tam tikrus pakeitimus šiems nurodymams įgyvendinti, nors jie buvo duoti nesiremiant jokiais teisės aktais.

19. Šiomis aplinkybėmis *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas) nutarė sustabdyti abiejų pagrindinių bylų nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos abiejose bylose vienodai suformuluotus prejudicinius klausimus.

„1. a) Ar į [Direktyvos 2009/16] taikymo sritį patenka laivas (taigi, ar jo atžvilgiu gali būti vykdoma PSC (angl. *Port State Control* – uosto valstybės atliekama laivybos kontrolė), kurį vėliavos valstybės klasifikavimo institucija klasifikuoja kaip krovininį ir kuris vykdo išimtinę ir sistemingą nekomercinę veiklą, t. y. vadinamąją SAR (angl. *search and rescue* – paieška ir gelbėjimas) veiklą (kaip antai [aptariami laivai], remdamiesi savo taisyklėmis)?

b) Jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad į [Direktyvos 2009/16] taikymo sritį patenka ir [aptariami laivai], toliau Teisingumo Teismo teiraujamasi, ar tokiam direktyvos aiškinimui neprieštarauja nacionalinės teisės nuostata, nustatyta Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011 3 straipsnyje, kuriuo į nacionalinę teisę buvo perkeltas [šios direktyvos] 3 straipsnis; [minėto įstatyminio dekreto 3 straipsnio] 1 dalyje nurodyta PSC taikymo sritis, apsiribojant tik laivais, naudojamais komerciniais tikslais, neįtraukiant ne tik pramoginių, bet ir krovininių laivų, kurie iš tiesų nevykdo komercinės veiklos, taigi nėra jai naudojami?

c) Galiausiai, ar galima pagrįstai svarstyti, ar į [Direktyvos 2009/16] taikymo sritį patenka – tiek, kiek po 2017 m. atliktų pakeitimų ji apima ir keleivinius laivus – krovininiai laivai, sistemingai vykdantys jūroje nelaimės ištiktų asmenų [paieškos ir gelbėjimo] veiklą, ir taip jūroje išgelbėtų žmonių, kurių gyvybei kilo pavojus, gabenimas sutapatinamas su keleivių gabenimu?

2. Ar aplinkybės, kad laive gabenama gerokai daugiau žmonių, nei nurodyta saugos įrangos sertifikate, nors tai daroma dėl [paieškos ir gelbėjimo] veiklos, arba turimas saugos įrangos sertifikatas, kuriame nurodytas gerokai mažesnis nei faktiškai gabenamas žmonių skaičius, gali teisėtai būti laikomos itin svarbiais veiksniais, išvardytais I priedo II dalies 2A punkte, arba nenumatytais veiksniais, išvardytais I priedo II dalies 2B punkte, kaip nurodyta [Direktyvos 2009/16] 11 straipsnyje?

3. Ar PSC išsamaus inspektavimo įgaliojimai, nurodyti Direktyvos 2009/16/EB 13 straipsnyje, susiję su laivais, plaukiojančiais su valstybių narių vėliavomis, galėtų ir (arba) turėtų apimti ir įgaliojimą patikrinti, kokia šiuo atžvilgiu yra laivo faktiškai vykdoma veikla, neatsižvelgiant į veiklą, nurodytą vėliavos valstybės ir atitinkamos klasifikavimo institucijos išduotuose laivo klasės liudijime ir saugos sertifikatuose, ir atitinkamai įgaliojimą patikrinti, ar tas laivas turi sertifikatus ir apskritai atitinka reikalavimus ir (arba) nurodymus, numatytus tarptautinių saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų reikalavimuose, o jei atsakymas būtų teigiamas, ar tuos įgaliojimus galima taikyti net ir tikrinant laivą, kuris šiuo atžvilgiu sistemingai vykdo [paieškos ir gelbėjimo] veiklą?

4. a) Kaip reikėtų aiškinti [Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje], kuri aiškiai nurodyta Direktyvos [2009/16] 2 straipsnyje ir kurios vienodas aiškinimas dėl to turi būti užtikrintas [Sąjungoje] PSC tikslu ir ją vykdant, [I straipsnio] b punktą, kiek jame nurodyta, kad „Susitariančiosios Vyriausybės įsipareigoja skelbti visus įstatymus, potvarkius, įsakymus bei taisykles ir imtis visų kitų būtinų priemonių tam, kad būtų vykdomi visi Konvencijos reikalavimai ir kad žmonių gyvybės saugumo požiūriu bet kuris laivas [būtų tinkamas naudoti] pagal jo paskirtį“; būtent ar atsižvelgiant į laivo tinkamumo paslaugai, kuriai jis skirtas, vertinimą, kurį uostų valstybės turi atlikti vykdydamos PSC

patikrinimus, reikėtų apsiriboti išskirtiniu inspektavimo standartu, atsižvelgiant į tai, ar pagal klasę nustatyti reikalavimai ir atitinkami turimi saugos sertifikatai gauti vertinant abstrakčiai deklaruotą veiklą, arba, jei galima, taip pat į paslaugą, kuriai laivas yra konkrečiai naudojamas?

b) Ar, atsižvelgiant ir į minėtą tarptautinį standartą, uosto valstybės administracinės institucijos turi ne tik teisę patikrinti, ar borto įranga atitinka sertifikatuose, kuriuos išdavė vėliavos valstybė, nurodytus reikalavimus ir abstraktaus laivų klasifikavimo reikalavimus, bet ir teisę įvertinti, ar atitinkama borto įranga, sumontuota ir turima laive, atitinka sertifikatus pagal konkrečią vykdomą, nesusijusią ir kitokią veiklą, nei nurodyta klasifikavimo sertifikate?

c) Tas pats turi būti taikytina [TJO] rezoliucijos [dėl uosto valstybės kontrolės] [priedo] 1.3.1 punkto nuostatai, kurioje nurodyta: „[p]agal 1.2 punkte nurodytų atitinkamų konvencijų nuostatas administracija (t. y. vėliavos valstybės vyriausybė) yra atsakinga už įstatymų ir kitų teisės aktų paskelbimą ir už visus kitus veiksmus, kurių gali prireikti imtis siekiant visiškai įgyvendinti atitinkamas konvencijas, kad būtų užtikrinta, jog žmogaus gyvybės apsaugos ir taršos prevencijos požiūriu laivas būtų tinkamas naudoti pagal paskirtį bei jūreiviai būtų kvalifikuoti ir pajėgūs vykdyti savo pareigas“.

5. a) [A]r yra pripažintas uosto valstybės įgaliojimas tikrinti, ar yra sertifikatai ir atitinkami reikalavimai ir (arba) nurodymai pagal veiklą, kuriai konkrečiai yra skirtas laivas: ar, siekiant išvengti laivo sulaikymo, PSC inspektavimą atlikusi uosto valstybė galėtų reikalauti turėti kitus sertifikatus nei turimi ir atitikti kitus jūrų saugumo ir jūrų taršos prevencijos reikalavimus ir (arba) nurodymus nei susiję su konkrečia vykdoma veikla, ypač tuo atveju, kai toks laivas vykdo [paieškos ir gelbėjimo] veiklą?

b) Jei į [a] punkte pateiktą klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar, siekiant išvengti laivo sulaikymo, reikalavimas turėti kitus sertifikatus nei turimi ir atitikti kitus reikalavimus ir (arba) nurodymus, susijusius su konkrečia vykdoma veikla, ypač tuo atveju, kai laivas vykdo [paieškos ir gelbėjimo] veiklą, galėtų būti taikomas tik tuo atveju, kai egzistuoja aiški ir patikima tarptautinė ir (arba) [Sąjungos] teisinė sistema, kurioje taikomas [paieškos ir gelbėjimo] veiklos klasifikavimas ir atitinkami sertifikatai bei jūrų saugumo ir jūrų taršos prevencijos reikalavimai ir (arba) nurodymai?

c) jei į [b] punkte pateiktą klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar reikalavimas turėti kitus sertifikatus nei turimi ir atitikti kitus reikalavimus ir (arba) nurodymus, susijusius su konkrečia vykdoma veikla, ypač tuo atveju, kai laivas vykdo [paieškos ir gelbėjimo] veiklą, turėtų būti taikomas vadovaujantis vėliavos valstybės ir (arba) uosto valstybės nacionalinės teisės aktais, taip pat, ar minėtais tikslais reikėtų taikyti pirminės teisės aktus, ar būtų galima remtis ir antrinės teisės aktais, o gal tik bendrojo pobūdžio administracinės teisės nuostatomis?

d) Jei į [c] punkte pateiktą klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar uosto valstybė, atlikdama PSC inspektavimą vietoje, privalo konkrečiai nurodyti, kokiomis nacionalinėmis normomis, turinčiomis įstatymo galią, teisės normomis ar normomis, įtvirtintomis bendrojo pobūdžio administraciniuose aktuose, remiamasi (nurodyti pagal [c] punktą), ar turėtų būti nurodyti jūrų saugumo ir jūrų taršos prevencijos techniniai reikalavimai ir (arba)

nurodymai, ar laivas, kuriam taikomas PSC inspektavimas, turi juos atitikti, kad galėtų vykdyti [paieškos ir gelbėjimo] veiklą, ir kokius tiksliai trūkumų šalinimo ar taisomuosius veiksmus reikia atlikti, kad laivas atitiktų minėtus teisės aktus?

e) Jei uosto valstybės ir (arba) vėliavos valstybės normų, turinčių įstatymo galią, teisės normų ar normų, įtvirtintų bendrojo pobūdžio administraciniuose aktuose, nėra, ar uosto valstybės administracija konkrečiu atveju galėtų nurodyti saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose techninius reikalavimus ir (arba) nurodymus, kuriuos turi atitikti laivas, kuriam taikomas PSC inspektavimas, kad galėtų vykdyti [paieškos ir gelbėjimo] veiklą?

f) Jei į [d] ir [e] punktuose pateiktus klausimus būtų atsakyta neigiamai, ar, nesant konkrečių šios srities vėliavos valstybės nurodymų, [paieškos ir gelbėjimo] veikla šiuo metu galėtų būti laikoma patvirtinta, taigi nebūtų apribota taikant laivo sulaikymą, kai laivas, kuriam taikomas PSC inspektavimas, atitinka kitos klasės išvardytus reikalavimus ir (arba) nurodymus (ypač krovininis laivas), o šio laivo vėliavos valstybė jų egzistavimą patvirtino ir praktiškai?“

IV. Procesas Teisingumo Teisme

20. Nutartyse dėl prašymų priimti prejudicinį sprendimą *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas) paprašė Teisingumo Teismo nagrinėti šias bylas pagal pagreitintą procedūrą, numatytą Teisingumo Teismo procedūros reglamento 105 straipsnyje.

21. 2021 m. vasario 2 d. Teisingumo Teismo pirmininko sprendimu šios bylos buvo sujungtos rašytinei ir žodinei proceso stadijoms, o 2021 m. vasario 25 d. nutartimi Teisingumo Teismo pirmininkas atmetė prašymą taikyti pagreitintą procedūrą, bet pažymėjo, kad atsižvelgdamas į ypatingas šių bylų aplinkybes Teisingumo Teismas, vadovaudamasis Procedūros reglamento 53 straipsnio 3 dalimi, jas išnagrinės pirmiausia.

22. Rašytines pastabas pateikė *Sea Watch*, Italijos, Ispanijos ir Norvegijos vyriausybės, taip pat Europos Komisija. Per 2021 m. lapkričio 30 d. įvykusį teismo posėdį šios šalys taip pat pateikė žodines pastabas.

V. Analizė

23. Prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pateikti klausimai yra susiję su Direktyvos 2009/16 taikymo sritimi (A) ir su uosto valstybės kontrolės įgaliojimų apimtimi, visų pirma kiek jie susiję su papildomam išsamiam inspektavimui pagal šios direktyvos 11 straipsnį taikomais reikalavimais (B), su inspektavimo įgaliojimų apimtimi pagal tos direktyvos 13 straipsnį arba pagal Konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje ir TJO rezoliuciją dėl uosto valstybės kontrolės (C), galiausiai su laivo sulaikymo sąlygomis pagal tos pačios direktyvos 19 straipsnį (D).

A. Dėl pirmojo prejudicinio klausimo (Direktyvos 2009/16 taikymo sritis)

24. Pirmuoju klausimu prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyva 2009/16 taikoma laivams, kurie, nors buvo suklasifikuoti ir sertifikuoti kaip krovininiai laivai, yra sistemingai ir išimtinai naudojami paieškos ir gelbėjimo jūroje tikslais (klausimo a punktas), ir, jei taip, ar šių laivų veikla gali patekti į šios direktyvos taikymo sritį kaip veikla, prilyginama keleivių vežimo veiklai (klausimo c punktas). Jeigu atsakymas būtų teigiamas, šis teismas klausia, ar Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011 3 straipsnis, kuriuo į nacionalinę teisę perkeltas minėtos direktyvos 3 straipsnis, jo taikymo sritį apribojant tik komerciniais tikslais naudojamais laivais, yra suderinamas su šia direktyva (klausimo b punktas).

25. Minėtas teismas mano, kad Direktyva 2009/16 turi būti suprantama taip, kad ji netaikoma laivams, kaip antai aptariamiems, todėl jie negali būti inspektuojami pagal šią direktyvą.

26. Pirma, priešingai nei prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, manau, kad Direktyva 2009/16 taikoma tokiems laivams, kaip aptariami, kurie, nors buvo įregistruoti kaip „universalūs krovininiai laivai“, vykdo paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą.

27. Iš tikrųjų, pirma, Direktyvos 2009/16 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad ši direktyva taikoma kiekvienam *laivui*, įplaukiančiam į valstybės narės uostą ar inkaravimo vietą *laivo ir uosto sąveikos* tikslu, ir jo įgulai. Aptariami laivai yra įregistruoti kaip „laivai“ [15]. Be to, man akivaizdu, kad šie laivai vykdo veiklą, be kita ko, susijusią su asmenų judėjimu iš laivo į uostą, taigi vykdo „laivo ir uosto sąveiką“ [16], ir aplinkybė, kad ši veikla nevykdoma reguliariai ar nuspėjamai, neturi įtakos nagrinėjamai apibrėžčiai.

28. Antra, Direktyvos 2009/16 3 straipsnio 4 dalyje nurodyta, kad į šios direktyvos taikymo sritį nepatenka, be kita ko, *valstybiniai laivai, naudojami nekomerciniais tikslais, ir pramoginės jachtos, nenaudojamos prekybai*. Nors tiesa, kad aptariami laivai naudojami nekomerciniais tikslais, panašiai kaip dviejų pirma minėtų kategorijų laivai, vien dėl šios priežasties jie negali būti prilyginami „valstybiniams laivams“ ar „pramoginiams laivams“.

29. Šiuo klausimu pirmiausia pažymiu, kad nors šiais laivais *de facto* prisidedama vykdant paieškos ir gelbėjimo jūroje misijas, už kurias iš principo atsakingos pakrantės valstybės valdžios institucijos, ir tam tikra apimtimi privalo bendradarbiauti su paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklos koordinavimo sistema [17], jie nėra „valstybiniai“ laivai, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 3 straipsnio 4 dalį. Be to, man atrodo, ši išimtis susijusi ne su vykdomos veiklos viešuoju interesu, o veikiau su visišku imunitetu nuo bet kurios valstybės, išskyrus vėliavos valstybę, jurisdikcijos, kurį pagal Jūrų teisės konvencijos 96 straipsnį [18] garantuotai turi „laivai, kurie priklauso valstybei ar yra jos eksploatuojami ir kurie yra naudojami tik valstybės ne komerciniais tikslais“.

[15] Šiuo klausimu Direktyvos 2009/16 2 straipsnio 5 punkte nurodyta, kad šioje direktyvoje vartojama sąvoka „laivas“ reiškia „bet kurį jūrų laivą, kuriam taikoma viena ar daugiau sutarčių ir kuris plaukioja su kita nei uosto valstybės vėliava“.

[16] Šiuo klausimu Direktyvos 2009/16 2 straipsnio 5 ir 6 punktuose pažymėta, kad sąvoka „laivo ir uosto sąveika“ reiškia „sąveikas, atsirandančias, kai laivui tiesiogiai ir betarpiškai įtakos turi veiksmai, susiję su asmenų ar prekių judėjimu iš laivo ar į laivą, arba laivui ar laivo teikiamomis paslaugomis“.

[17] Primenu, kad pagal per pastaruosius kelerius metus įsigalėjusią praktiką leidimą išlaipinti po pagrindinėse bylose aptariamų gelbėjimo operacijų davė *Ministero degli Interni* (Vidaus reikalų ministerija, Italija), o koordinavo *Italian Maritime Rescue Coordination Centre* (Italijos gelbėjimo jūroje koordinavimo centras).

[18] 1982 m. gruodžio 10 d. Montego Bėjuje sudaryta Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija (Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, t. 1833, 1834 ir 1835, p. 3, toliau – Jūrų teisės konvencija). Ši konvencija įsigaliojo 1994 m. lapkričio 16 d. Jos sudarymas Europos Bendrijos vardu buvo patvirtintas 1998 m. kovo 23 d. Tarybos sprendimu 98/392/EB (OL L 179, 1998, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 33 t., p. 208).

30. Be to, aptariami laivai negali būti laikomi „pramoginiais laivais“, nes jie įregistruoti kaip universalūs krovininiai laivai, kuriais naudojantis vykdoma neabejotinai pagirtina, bet ne rekreacinė, sporto ar panaši veikla.

31. Galiausiai manau, kad aiškus šių dviejų nekomercinę veiklą vykdančių laivų kategorijų neįtraukimas negali būti laikomas papildomu rodikliu, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas norėjo į Direktyvos 2009/16 taikymo sritį neįtraukti visos laivų, kuriuose nevykdoma komercinio pobūdžio veikla, kategorijos. Atvirkščiai, man atrodo, kad nustatant dvi labai specifines išimtis, susijusias su nekomerciniais tikslais naudojamais laivais (t. y. valstybiniais laivais ir pramoginiais laivais), veikiau patvirtinama, kad šis teisės aktų leidėjas norėjo aptariamą išimtį taikyti tik šioms dviem kategorijoms.

32. Taigi, atsižvelgiant į šios direktyvos 3 straipsnio 1 ir 4 dalių formuluotę, reikia konstatuoti, kad nekomerciniams tikslams naudojami laivai, išskyrus dvi minėtas kategorijas, patenka į minėtos direktyvos materialinę taikymo sritį.

33. Mano nuomone, teleologinis Direktyvos 2009/16 aiškinimas patvirtina šią išvadą, nes, remiantis jos 1 straipsniu ir 4 konstatuojamąja dalimi, ja siekiama padėti radikaliai sumažinti jūrų transportą, vykdomą naudojant standartų neatitinkančius laivus, kurie plaukioja valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, be kita ko, siekiant *pagerinti saugą*, *taršos prevenciją ir gyvenimo bei darbo sąlygas laivuose*. Tačiau vien tai, kad aptariami laivai sistemingai vykdo paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą nekomerciniais tikslais, nėra pagrindas atimti iš uosto valstybės įgaliojimus šių laivų atžvilgiu, visų pirma susijusius su atitikties tarptautiniams saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo laivuose sąlygų standartams kontrole. Iš esmės negalima atmesti galimybės, kad, atsižvelgiant į tai, kaip minėti laivai naudojami, dėl jų gali kilti problemų, susijusių su sauga, tarša ir gyvenimo bei darbo laivuose sąlygomis[19]. Be to, tokia išimtis prieštarautų deklaruojamam šios direktyvos tikslui, turint omenyje, kad šioje direktyvoje numatyti įpareigojimai taikomi laivams, kuriuose ta pati ar panaši veikla vykdoma siekiant pelno ir kurie dėl savo pobūdžio kelia tokį patį pavojų saugai, taršos prevencijai ir gyvenimo bei darbo laive sąlygoms.

34. Be to, priešingai, nei teigia *Sea Watch*, nemanau, kad paieškos ir gelbėjimo jūroje veikla, kaip nekomercinio pobūdžio veikla, negali būti Sąjungos teisėkūros procedūra priimto akto, kaip antai Direktyvos 2009/16, priimtos remiantis EB 80 straipsnio 2 dalimi (dabar – SESV 100 straipsnio 2 dalis), dalykas. Iš tikrųjų šioje nuostatoje iš esmės numatyta, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas gali nustatyti atitinkamas jūrų ir oro navigacijos nuostatas ir nedaro skirtumo tarp komercinės ir nekomercinės veiklos. Be to, Direktyva 2009/16, priimta remiantis minėta nuostata, tiesiogiai susijusi ne su laivų, kuriems ji taikoma, veikla, o su laivybos sąlygomis, konkrečiau – su atitinkamais uosto valstybės turimais kontrolės įgaliojimais.

35. Galiausiai dėl prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodytos galimybės taikyti Direktyvą 2009/16 aptariamiems laivams dėl to, kad jų veikla gali būti prilyginta keleivių vežimo veiklai, manau, kad, atsižvelgiant į tai, jog ši direktyva taikoma šiems laivams,

[19] Be to, kaip savo rašytinėse pastabose pažymėjo Italijos vyriausybė, į Direktyvos 2009/16 taikymo sritį nepatenkančios kategorijos į ją neįtrauktos dėl to, kad jos kelia mažesnę riziką nei laivai, kuriems ši direktyva taikoma. Kiekvienos kategorijos, kuriai nagrinėjamas teisės aktas netaikomas, neįtraukimo priežastys nurodomos konkrečiuose Sąjungos ir tarptautinės teisės šaltiniuose.

neatsižvelgiant į jų klasifikaciją pagal vėliavos valstybės teisę, tokios veiklos prilyginimas keleivių vežimo veiklai nėra nei būtinas, nei svarbus, kad aptariamiems laivams būtų galima taikyti minėtą direktyvą [20].

36. Antra, vertinant Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011 3 straipsnio suderinamumą su Sąjungos teise, pažymėtina: kadangi atrodo, jog pagal šią nuostatą Direktyva 2009/16 taikoma tik laivams, vykdantiems komercinę veiklą, darytina išvada, kad šioje direktyvoje nustatytas vienodas požiūris, kuriuo siekiama užtikrinti, kad laivuose, plaukiojančiuose valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse ir įplaukiančiuose į jų uostus, būtų veiksmingai laikomasi tarptautinių saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo laivuose sąlygų standartų [21], siekiant prisidėti prie radikalaus laivybos, vykdomos naudojant standartų neatitinkančius laivus, plaukiojančius šiuose vandenyse, sumažėjimo [22]. Todėl man atrodo, kad pagal minėtą direktyvą valstybėms narėms nepalikta jokios diskrecijos, kuria naudodamosis jos galėtų į jos taikymo sritį įtraukti tik komercinei veiklai naudojamus laivus.

37. Atkreipus į tai dėmesį, prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui teks patikrinti, ar Įstatyminio dekreto Nr. 53/2011 3 straipsnis iš esmės riboja Direktyvos 2009/16 taikymo sritį, o jei taip – įvertinti, ar galima šią nuostatą aiškinti taip, kad ji atitiktų šios direktyvos 3 straipsnį, ar, atvirkščiai, reikia atsižvelgti į tai, kad ši nuostata iš dalies nesuderinama su Sąjungos teise, ir padaryti atitinkamas išvadas – prireikus jos netaikyti [23].

38. Taigi į pirmąjį prejudicinį klausimą siūlau atsakyti taip, kad Direktyva 2009/16 taikoma laivams, kurie, nors yra vėliavos valstybės suklasifikuoti ir sertifikuoti kaip „universalūs krovininiai laivai“, išimtinai ir sistemingai vykdo paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą, ir kad prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi į tai visapusiškai atsižvelgti, darydamas išvadas dėl nacionalinės teisės aktų, kuriais ši direktyva perkelta į nacionalinę teisę, aiškinimo ir taikymo.

B. Dėl antrojo prejudicinio klausimo (papildomo inspektavimo pagal Direktyvos 2009/16 11 straipsnį sąlygos)

39. Antruoju klausimu prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar aplinkybė, kad vykdant gelbėjimo operacijas, dėl kurių buvo imtasi pagrindinėse bylose nagrinėjamų priemonių, aptariamais laivais gabentų asmenų skaičius viršijo didžiausią leistiną asmenų skaičių, kurį buvo galima gabenti pagal tų laivų saugos liudijimus, gali būti „itin svarbus veiksnys“ arba „nenumatytas veiksnys“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 I priedo II dalies 2.A ir 2.B punktus, konkrečiau – nenumatytas veiksnys, susijęs su tuo, kad aptariami „laivai [buvo] eksploatuojami taip, kad kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai“ [24], pateisinantis tai, kad šie laivai buvo papildomai inspektuojami pagal šios direktyvos 11 straipsnį.

[20] Bet kuriuo atveju reikia pridurti, kad bet koks klausimas, susijęs su sertifikavimo įstaigos atliekamu šių laivų klasifikavimu, priklauso laivo vėliavos valstybės jurisdikcijai ir nėra svarbus vertinant uosto valstybės įgaliojimus, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 2009/16. Be to, kaip pažymėjo Ispanijos vyriausybė, abejoju, ar paieškos ir gelbėjimo jūroje veikla gali būti prilyginama keleivių vežimo veiklai, nes ši turi visiškai kitokių savybių, pavyzdžiui, yra visiškai nuspėjama (teikiama aiškiai nustatytų asmenų skaičiui iš anksto nustatytais maršrutais ir sąlygomis), taip pat sutartinio pobūdžio.

[21] Žr., be kita ko, Direktyvos 2009/16 7 konstatuojamąją dalį ir Rekomendacijos 2020/1365 12 punktą, kuriuose nurodyti „tinkamai įrengti“ laivai.

[22] Žr., be kita ko, Direktyvos 2009/16 1 straipsnį.

[23] 2019 m. liepos 29 d. Sprendimas *Torubarov* (C-556/17, EU:C:2019:626, 77 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[24] Šis teismas pažymi, kad, nors su inspektavimo ataskaitomis susijusių dokumentų formose Italijos valdžios institucija šią aplinkybę kvalifikavo kaip „itin svarbų veiksnį“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 I priedo II dalies 2.A punktą, o ne kaip „nenumatytą veiksnį“, kaip tai suprantama pagal šios direktyvos I priedo II dalies 2.B punktą, reikia atsižvelgti į tai, kad šiose formose nėra dalies, skirtos būtent nenumatytiems veiksniams nurodyti, todėl turėtų būti laikoma, kad šių formų dalyje, kurioje nurodomas „itin svarbus veiksnys“, daroma bendra nuoroda į Direktyvos 2009/16 11 straipsnyje nurodytas papildomo inspektavimo atlikimo sąlygas.

40. Šis teismas mano, kad nors asmenų gelbėjimas jūroje ir galimas laivo vėliavos valstybės išduotų saugos liudijimų neatitikimas, palyginti su faktiškai laive esančių asmenų skaičiumi, nėra nei „itin svarbūs veiksniai“, nei „nenumatyti veiksniai“, kaip tai suprantama pagal minėtas nuostatas, akivaizdus asmenų, kurie gali būti gabenami pagal liudijimus, ir asmenų, kurie faktiškai vežami vykdant gelbėjimo operacijas, skaičiaus skirtumas ir neatitikimas galėtų būti kvalifikuojami kaip „nenumatytas veiksnys“.

41. Šiuo klausimu pažymiu, jog iš Direktyvos 2009/16 6 konstatuojamosios dalies matyti, kad, jei atsakomybė už laivų atitikties tarptautiniams saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo laivuose sąlygų patikrinimą ir laivų atitiktį standartams dažniausiai tenka laivo vėliavos valstybei, ta laivo vėliavos valstybė taip pat turėtų užtikrinti antrąją gynybos nuo minėtų standartų neatitinkančio jūrų transporto liniją, turint omenyje tai, kad šiai valstybei atliekant patikrinimą vykdomas inspektavimas nėra apžiūra (siekiant išduoti liudijimus) ir kad atitinkamos inspektavimo ataskaitų formos nėra tinkamumo laivybai liudijimai [25].

42. Pagal šios direktyvos 11 straipsnį uosto valstybė turi papildomai tikrinti laivus tik esant „itin svarbių veiksnių“ arba „nenumatytų veiksnių“, kurie išsamiai išvardyti atitinkamai šios direktyvos I priedo II dalies 2A ir 2B punktuose [26]. Tarp nenumatytų veiksnių įvardyti ir prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodyti „laivai, kurie buvo eksploatuojami taip, kad kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai“, dėl kurių šiam teismui kyla aiškinimo sunkumų.

43. Šiuo atžvilgiu man atrodo akivaizdu, kad laivas, kuriuo sistemingai gabenama daugiau asmenų, nei gali būti vežama pagal liudijimus, tam tikromis aplinkybėmis gali kelti pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai. Tokia aplinkybė iš principo gali būti „nenumatytas veiksnys“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 I priedo II dalies 2B punktą, ir ja galima pateisinti „papildomą inspektavimą“ pagal šios direktyvos 11 straipsnį.

44. Vis dėlto nacionalinis teismas kiekvienu konkrečiu atveju turi atlikti faktinį patikrinimą ir jis negali tiktai formaliai konstatuoti, kad gabenamų asmenų skaičius ir asmenų, kuriuos leidžiama gabenti pagal liudijimus, skaičius skiriasi [27], bet privalo konkrečiai įvertinti tokio elgesio riziką [28].

45. Be to, reikia pažymėti, kad tokia situacija, kokia susiklostė nagrinėjamu atveju, kartais gali būti tiesioginė ir neišvengiama gabenimo pasekmė vykdant laivo kapitonui pagal tarptautinę paprotinę teisę tenkančią gelbėjimo jūroje pareigą, kuri, be kita ko, įtraukta į Jūrų teisės konvencijos

[25] Reglamentuodamas šį aspektą Sąjungos teisės aktų leidėjas atsižvelgia į 1982 m. sausio 26 d. Paryžiuje pasirašytą Paryžiaus susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės protokolą, kurio ketvirtoje ir penktoje konstatuojamosiose dalyse nurodyta, kad atsakomybė už veiksmingą tarptautiniuose dokumentuose nustatytų standartų įgyvendinimą iš esmės tenka vėliavos valstybės institucijoms, ir priduria, jog uosto valstybės privalo imtis veiksmingų priemonių, kad užkirstų kelią tarptautinių standartų neatitinkančių laivų eksploatavimui.

[26] Kalbant apie šių dviejų veiksnių skirtumą, pažymėtina, kad „nenumatyti veiksniai“ paprastai būna ne tokie rimti arba ne tokio didelio poveikio, susiję su panašaus pobūdžio problemomis, kaip antai galiojančių taisyklių pažeidimais, netikslumais, skundais ir anksčiau įgytu ilgalaikiu turtu (žr. 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“, *ES Maritime Transport Law*, 03/2016, p. 872). Be to, iš Direktyvos 2009/16 11 straipsnio b punkto matyti, kad, esant itin svarbiems veiksniams, papildoma patikra atrodo privaloma, o nenumatytų veiksnių atveju sprendimas atlikti tokį patikrinimą priskiriamas kompetentingos institucijos diskrecijai.

[27] Iš tikrųjų laivo saugos liudijime nustatytų sąlygų, ypač sąlygos, susijusios su laivu gabenamų asmenų skaičiumi, laikymasis yra priskirtas vėliavos valstybės kompetencijai. Tas pats pasakytina ir apie liudijimo veiklai, kuriai skirti laivai, tinkamumą: šis klausimas vis dar priskirtas vėliavos valstybės kompetencijai.

[28] Manau, kad ypač sunku įrodyti, jog laivas, kuriuo leidžiama gabenti, pavyzdžiui, šimtą žmonių, gali kelti pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai, jeigu juo gabenama keliais asmenimis daugiau. Situacija skiriasi tuomet, kai, kaip nagrinėjamu atveju, į laivą, kuris iš principo nėra skirtas žmonėms gabenti ir kuriame, remiantis jo saugumo liudijimais, gali būti ne daugiau kaip 30 asmenų – įgulos narių, įlaipinama, tarkime, apie 400 žmonių.

98 straipsnį[29] (toliau – pareiga suteikti pagalbą jūroje). Iš tikrųjų pagal paprotinę jūrų teisę laivai, jeigu atlieka šią pareigą, yra atleidžiami nuo laivo klasifikavimo pagrindu taikomų reikalavimų[30]. Tokiomis aplinkybėmis vien tai, kad laivu gabentas asmenų skaičius tiesiog viršija jo maksimalią galią, savaime negali būti laikoma „nenumatytu veiksniu“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 11 straipsnį ir I priedo II dalies 2B punktą[31].

46. Turint tai omenyje, iš principo negalima atmesti galimybės, kad, laikantis pareigos suteikti pagalbą jūroje, konkrečiu atveju laivai gali būti eksploatuojami taip, kad keltų pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai, o tai gali būti laikoma „nenumatytu veiksniu“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 11 straipsnį ir I priedo II dalies 2B punktą. Taip gali būti, be kita ko, tuo atveju, kai įrodoma, jog, neatsižvelgiant į normas, susijusias su jų klasifikavimu, vykdydamas pagrindinę laivo veiklą juo sistemingai pažeidžiamos laivų saugos taisyklės[32]. Galiausiai kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos turi įrodyti, kad šioje byloje aptariami laivai buvo eksploatuojami taip, kad kiltų pavojus asmenims, turtui ar aplinkai, o ne tik veiklai, kuria griežtai būtina siekiant įvykdyti pareigą suteikti pagalbą jūroje.

47. Taigi siūlau į antrąjį prejudicinį klausimą atsakyti, kad Direktyvos 2009/16 11 straipsnis ir I priedo II dalies 2A ir 2B punktai, siejami su pareiga suteikti pagalbą jūroje, be kita ko, įtvirtinta Jūrų teisės konvencijos 98 straipsnyje, turi būti aiškinami taip, kad vien aplinkybė, jog, atlikus gelbėjimo operacijas jūroje, laivu gabentų asmenų skaičius viršijo įrangos saugos liudijime nurodytą didžiausią talpinamą asmenų skaičių, pati savaime negali būti laikoma „itin svarbiu veiksniu“ arba „nenumatytu veiksniu“, dėl kurio atitinkamai reikėtų arba būtų pagrįsta atlikti papildomą inspektavimą. Vis dėlto iš principo negalima atmesti galimybės, kad dėl sistemingo gerokai didesnio nei laivo pajėgumai keleivių skaičiaus gabenimo šis laivas gali būti paveiktas taip, kad keltų pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai, ir tai būtų laikoma „nenumatytu veiksniu“, kaip tai suprantama pagal minėtas nuostatas, o tai turi patikrinti prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

C. Dėl trečiojo ir ketvirtojo prejudicinių klausimų (inspektavimo įgaliojimų pagal Direktyvos 2009/16 13 straipsnį, Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje I straipsnio b punktą ir TJO rezoliucijos dėl uosto valstybės kontrolės priedo 1.3.1 punktą apimtis)

48. Trečiuoju ir ketvirtuoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar pagal, viena vertus, Direktyvos 2009/16 13 straipsnį ir, kita vertus, Konvencijos dėl žmonių gyvybės apsaugos jūroje

[29] Šio straipsnio, kurio antraštė yra „Pareiga suteikti pagalbą“, 1 dalis suformuluota taip: „Kiekviena valstybė įpareigoja su jos vėliava plaukiojančio laivo kapitoną, kiek tai įmanoma, nesukeliant rimto pavojaus pačiam laivui, įgulai ar keleiviams: a) suteikti pagalbą bet kokiam asmeniui jūroje, jei iškyla jo žūties pavojus; b) vykti didžiausiu galimu greičiu gelbėti nelaimėje atsidūrusių žmonių, jei buvo pranešta, kad jiems reikalinga pagalba, jei tik tokia pagalba gali būti suteikta; <…>“.

[30] Šiuo klausimu pirmiausia primenu, kad Direktyvos 2009/16 2 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytos Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje IV straipsnio b punkte numatyta, kad, kapitonui vykdant pareigą gabenti skęstančiuosius, į laive esančius įgulos narius neturi būti atsižvelgiama tikrinant, ar laivui taikomi kokie nors šios konvencijos reikalavimai; be to, 1973 m. lapkričio 2 d. Londone pasirašytos Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos, papildytos 1978 m. vasario 17 d. protokolu, kuri taip pat paminėta šios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies c punkte, prieduose numatytos išmetimo į jūrą prevencijos tvarkos išlygos tais atvejais, kai tai būtina žmonių gyvybės saugumui jūroje užtikrinti; galiausiai, minėtos direktyvos 2 straipsnio 1 dalies i punkte paminėtoje 2006 m. Darbo jūroje konvencijoje numatoma kapitono teisė reikalauti, kad jūrininkai dirbtų ilgiau nei numatyta sutartyje, kai tai būtina siekiant suteikti pagalbą kitiems laivams arba nelaimės jūroje ištiktiems asmenims.

[31] Prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teisingai atmetė galimybę kompetentingų nacionalinių institucijų pateiktus pateisinimus laikyti „itin svarbiais veiksniais“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 11 straipsnį ir I priedo II dalies 2A punktą. Iš tikrųjų nė vienas iš šių institucijų nurodytų motyvų nesutampa su atvejais, išvardytais baigtiniame „itin svarbių veiksnių“ sąraše.

[32] Kalbant apie nagrinėjamus pažeidimus, taip galėtų būti, pavyzdžiui, pažeidus taisykles, susijusias su papildomais įrenginiais, kuriais nuotekos išleidžiamos tiesiogiai į jūrą.

I straipsnio b punktą ir TJO rezoliucijos dėl uosto valstybės kontrolės priedo 1.3.1 punktą uosto valstybei leidžiama tikrinti, ar laivas turi būtinus liudijimus ir laikosi tarptautinių saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laive taisyklių, susijusių su to laivo faktiškai vykdoma veikla, nagrinėjamu atveju – paieškos ir gelbėjimo jūroje veikla, neatsižvelgiant į tai, kokiai veiklai jis buvo klasifikuotas [33].

49. Šis teismas mano, kad uosto valstybės vykdoma kontrolė negali paneigti laivo vėliavos valstybėje atliktos kontrolės ir priimtų sprendimų, ir konstatuoja, kad, pirma, nei tarptautinėse sutartyse, nei Sąjungos teisėje, nei Italijos ar Vokietijos teisėje tiksliai nenustatytos sąlygos, taikomos privatiems laivams, sistemingai vykdantiems paieškos ir gelbėjimo veiklą jūroje [34], ir, antra, kad tarptautinėse sutartyse aiškiai įrašyta nuostata, jog, atsižvelgiant į tikslą suteikti pagalbą jūroje, prireikus galima nukrypti nuo pagal laivo klasifikaciją nustatytų reikalavimų [35].

50. Pagal Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 3 dalį išsamus inspektavimas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėse bylose, apima „papildomą gebėjimo atlikti tam tikras operacijas laive patikrinimą“ ir yra atliekamas tada, kai po pirminio inspektavimo atsiranda „akivaizdus pagrindas“ manyti, kad laivo, jo įrangos arba įgulos būklė iš esmės neatitinka šios srities konvencijos reikalavimų [36]. „Akivaizdaus pagrindo“ pavyzdžiai pateikiami šios direktyvos V priede [37].

51. Kiek tai susiję su nagrinėjamu atveju, kaip matyti iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, išsamus inspektavimas pagal Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 3 dalį buvo grindžiamas šios direktyvos V priedo A dalies 3 punkte nurodytu „akivaizdžiu motyvu“, t. y. tuo, kad „tikrinant liudijimus ir kitus dokumentus buvo nustatyta netikslumų“ (nagrinėjamoje byloje buvo tikrinamas Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje XI-2 skyriaus 9 taisyklėje numatytas saugos

[33] Kalbant konkrečiau, man atrodo, kad ketvirtasis prejudicinis klausimas dėl nurodytų sutarčių instrumentų taikymo papildo trečiąjį, susijusį su Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 3 dalies taikymu, t. y. ketvirtuoju klausimu prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar uosto valstybei neturint galimybės kontroliuoti, kaip laikomasi reikalavimų, taikomų faktinei šio laivo veiklai, kaip tai suprantama pagal šią direktyvą, tokia galia vis dėlto gali būti grindžiama viena iš minėtų sutartinių priemonių.

[34] Tai, kad tarptautinėje ar Sąjungos teisėje tokių sąlygų nėra, patvirtinama Rekomendacijoje 2020/1365, nes jos 12 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „viešosios tvarkos“ ir ypač saugumo klausimams būtina, kad laivai būtų deramai įregistruoti ir tinkamai įrengti, kad atitiktų su šia veikla susijusius saugos ir sveikatos reikalavimus ir nekeltų pavojaus įgulai arba gelbėjamiems asmenims. Priešingu atveju, šio teismo nuomone, nėra jokio pagrindo šiuo tikslu remtis viešąja tvarka.

[35] Be to, minėto teismo teigimu, kai nurodytose sutartinėse priemonėse numatoma, jog susitariančiosios vyriausybės iš esmės įsipareigoja imtis visų būtinų priemonių užtikrinti, kad žmonių gyvybės išsaugojimo požiūriu laivas „[būtų tinkamas naudoti] pagal jo paskirtį]“, laivo tinkamumas teikti paslaugą, kuriai jis skirtas, turi būti suprantamas abstrakčiai, atsižvelgiant į laivo tipą pagal jo klasifikaciją, o ne konkrečiai, atsižvelgiant į specifinę faktiškai vykdomos veiklos rūšį, nes priešingu atveju būtų vartojamas žodis „naudojamas“ arba panašus terminas. Vis dėlto jis pripažįsta, kad žodžio „skirtas“ vartojimas gali būti aiškinamas ir taip, kad paskirties vieta gali būti susijusi ne su laivui būdingomis savybėmis ar su šių savybių panaudojimu, bet taip pat su tikslu, kuriam laivą iš tikrųjų ketina naudoti jo savininkas.

[36] Šioje nuostatoje pažymėta, kad toks „akivaizdus pagrindas“ egzistuoja, kai remdamasis savo profesiniu sprendimu inspektorius mano, kad jis pateisinamas.

[37] Be to, man atrodo, jog kadangi Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 3 dalyje daroma nuoroda į tam tikros šios srities *konvencijos*, t. y. jos 2 straipsnyje nurodytos Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, reikalavimus, ji turi būti aiškinama, be kita ko, atsižvelgiant į šios konvencijos I straipsnio b punktą. Iš tikrųjų, nors Sąjunga nėra šios konvencijos susitariančioji šalis (tačiau visos jos valstybės narės yra pasirašiusios), Teisingumo Teismas gali į jos nuostatas atsižvelgti aiškindamas antrinės teisės aktą (šiuo klausimu žr. 2008 m. birželio 3 d. Sprendimą *Intertanko ir kt.* (C-308/06, EU:C:2008:312) 47–52 punktai).

liudijimas)[38]. Be to, Italijos vyriausybė savo rašytinėse pastabose pažymi, kad pagrindinėje byloje teisė atlikti išsamų inspektavimą buvo grindžiama, be kita ko, šios konvencijos priedo I skyriaus 19 taisykle[39].

52. Nors Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 3 dalyje nustatyta leidžiamo išsamaus inspektavimo tvarka, jame aiškiai nenurodytos šio inspektavimo ribos. Taigi kyla klausimas, ar atliekant „išplėstinį laivo įrangos eksploatavimo taisyklių laikymosi patikrinimą“ apsiribojama tik reikalavimais, taikomais laivo klasifikavimo pagrindu, ar ir konkrečiai laivo vykdomai veiklai taikomais reikalavimais.

53. Siekiant nustatyti uosto valstybės kontrolės apimtį, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, mano nuomone, reikia pažymėti, kad, pirma, šia nuostata suteikiami kontrolės įgaliojimai neišvengiamai peržengia šios direktyvos 13 straipsnio 1 dalyje numatyto „pirminio patikrinimo“ ribas, nes iš esmės yra susiję su laivo liudijimais ir bendra būkle, ir, antra, kad šia kontrole siekiama patikrinti atitiktį „tam tikriems konvencijos reikalavimams“. Taigi tokios kontrolės metu negalima apsiriboti tik formaliais reikalavimais, numatytais sertifikavimo įstaigos išduotuose laivo klasifikavimo liudijimuose, ji veikiau susijusi su šio laivo atitiktimi visoms tarptautinėms konvencijoms, taikomoms saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo laivuose sąlygų srityse, atsižvelgiant į faktinę laivo ir jo įrangos būklę bei faktiškai vykdomą veiklą, ypač jeigu ji skiriasi nuo su jo klasifikavimu susijusios veiklos[40].

54. Taigi iš esmės galima daryti išvadą, kad, kaip teigia Italijos vyriausybė, tai, kad laivas naudojamas ne pagal jo liudijimus, gali būti laive atliekamų darbų tvarkos laikymosi reikalavimų pažeidimas ir, be kita ko, kelti pavojų asmenims, turtui ar aplinkai, o tai turi įrodyti kompetentinga valdžios institucija, remdamasi laivo faktiškai vykdomai veiklai taikomomis taisyklėmis.

55. Tai nustačius, vis dėlto reikia pažymėti, kaip teigia prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kad nei Sąjungos teisėje, nei tarptautinėje teisėje nėra paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą vykdančių laivų klasifikacijos[41]. Todėl, nesant tokios klasifikacijos, negalima daryti išvados, kad paprasčiausias aptariamų laivų priskyrimas prie „bendrosios paskirties universalių krovininių laivų“ savaime yra „akivaizdus pagrindas“ manyti, kad laivo ar jo įrangos būklė arba jo

[38] Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje XI-2 skyriaus 9 taisyklėje numatytas ribotas šios taisyklės 1.1 punkte nurodytų liudijimų, visų pirma tarptautinio saugos liudijimo, galiojimo patikrinimas. Nagrinėjamu atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad išsamų inspektavimą buvo nurodyta atlikti remiantis tuo, kad buvo neteisingai užpildytos prieš laivo įplaukimą į uostą pateikiamos informacijos apie apsaugą formos, nes, be kita ko, nebuvo nurodytas bendrovės numeris, laivų buvimo vieta tuo metu, kai buvo parengta deklaracija, tarptautinius saugumo liudijimus išdavusi institucija ir šių sertifikatų galiojimo pabaigos data. Be to, buvo nurodyta, kad laivų saugumo planų rezultatai jau patvirtinti, nors to dar nebuvo padaryta.

[39] Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje I skyriaus 19 taisyklės, susijusios su laivo liudijimų kontrole, b punkte nurodyta, kad tokie liudijimai, jeigu jie galioja, yra priimami, nebent būtų aiškių priežasčių manyti, kad laivo arba jo įrangos būklė iš esmės neatitinka viename iš liudijimų esančių įrašų arba kad laivas ir jo įranga neatitinka minėto skyriaus 11 taisyklės a ir b punktų nuostatų. Pagal to paties skyriaus 11 taisyklės a punktą laivo ir jo įrangos būklė turi būti nuolat palaikoma pagal konvencijos nuostatas, siekiant užtikrinti, kad laivas liktų visais atžvilgiais tinkamas išplaukti į jūrą ir nekiltų pavojus pačiam laivui ar juo plaukiantiems žmonėms. Tačiau Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje I skyriaus 11 taisyklės b punktas šioje byloje nėra svarbus, nes jis susijęs su draudimu daryti pakeitimus atlikus apžiūrą pagal šio skyriaus 7–10 taisykles.

[40] Be to, man atrodo, kad aiškinant Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 1 dalį, siejamą su Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje I straipsnio b punktu, ir TJO rezoliucijos dėl uosto valstybės kontrolės priedo 1.3.1 punktą ši išvada nepaneigiama. Iš tikrųjų šios nuostatos, kiek jose numatyta galimybė kontroliuoti, kad laivas „[būtų tinkamas naudoti] pagal jo paskirtį]“, gali būti aiškinamos taip, kad bet koks laivo tinkamumo įvertinimas turi būti atliekamas atsižvelgiant į jo faktiškai vykdomą veiklą ir atitinkamas taisykles.

[41] Be to, neatrodo, kad ši klasifikacija egzistuoja ir Vokietijos ar Italijos teisėje.

įgula iš esmės neatitinka „tam tikrų konvencijos reikalavimų“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 3 dalį, nebent sistemingai naudojant šį laivą būtų pažeistos jo klasifikavimo taisyklės [42].

56. Taigi į trečiąjį prejudicinį klausimą siūlau atsakyti taip: uosto valstybės teisė pagal Direktyvos 2009/16 13 straipsnį atlikti su valstybės narės vėliava plaukiojančio laivo išsamų inspektavimą apima ir teisę patikrinti, ar šis laivas atitinka saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose reikalavimus, taikomus veiklai, kuriai laivas yra faktiškai skirtas, kartu atsižvelgiant į veiklą, kurią vykdyti jis buvo klasifikuotas.

D. Dėl penktojo prejudicinio klausimo (galimybė sulaikyti laivą pagal Direktyvos 2009/16 19 straipsnį dėl to, kad vykdoma kita veikla nei ta, kuri atitinka sertifikavimą)

57. Penktuoju klausimu prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar uosto valstybės institucijos turi teisę reikalauti, kad laivas turėtų liudijimus ir laikytųsi saugumo bei jūros taršos prevencijos reikalavimų ar nurodymų, susijusių su laivo faktiškai vykdoma veikla, nagrinėjamu atveju – su paieškos ir gelbėjimo jūroje veikla, kad laivas nebūtų sulaikytas (klausimo a punktas), o jei taip – ar šių liudijimų ir reikalavimų ar nurodymų atitikties galima reikalauti tik tuo atveju, jei yra aiški ir patikima tarptautinė arba Sąjungos teisinė sistema, reglamentuojanti paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklos klasifikavimą ir su tuo susijusius liudijimus, reikalavimus arba nurodymus (klausimo b punktas), ar, priešingai, jų turėtų būti reikalaujama remiantis vėliavos valstybės arba uosto valstybės nacionaline teise ir ar šiuo tikslu reikalingi pirminiai arba antriniai teisės aktai, ar pakanka bendro pobūdžio administracinio reglamentavimo (klausimo c punktas).

58. Be to, šis teismas kelia klausimą, ar uosto valstybė per patikrinimą turi nurodyti, kokiais nacionalinės teisės aktais (įstatyminiais, norminiais ar administraciniais) remiantis turi būti nustatyti reikalavimai ar nurodymai ir kokie taisymai ar korekcijos yra būtini siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi šių teisės aktų (klausimo d punktas); taip pat, ar uosto valstybės administracija, nesant tokių teisės aktų, gali kiekvienu konkrečiu atveju nurodyti, kokius reikalavimus turi atitikti inspektuojamas laivas (klausimo e punktas).

59. Galiausiai šis teismas siekia išsiaiškinti, ar, nesant tokių teisės aktų ir konkrečių laivo vėliavos valstybės nurodymų, paieškos ir gelbėjimo veikla gali būti laikoma leidžiama (taigi jai negali būti trukdoma skiriant sulaikymo priemonę), jeigu laivas atitinka kitos kategorijos reikalavimus ar nurodymus, kurių faktinį laikymąsi patvirtino laivo vėliavos valstybė (klausimo f punktas).

60. Pirmiausia reikia pažymėti, kad pagal Direktyvos 2009/16 19 straipsnio 1 dalį kompetentinga institucija užtikrina, kad bet kokie atliekant inspektavimą patvirtinti ar atskleisti trūkumai buvo arba bus pašalinti pagal konvencijų reikalavimus, o pagal šios direktyvos 19 straipsnio 2 dalį, – jeigu atliekant inspektavimą patvirtinti ar atskleisti trūkumai akivaizdžiai kelia pavojų, be kita ko, saugai, uosto valstybės kompetentinga institucija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas.

[42] Prisipažįstu, kad man sunku sutikti, jog nelaimės ištiktų žmonių gabenimas tam tikru mastu gali būti prilyginamas krovinių vežimui, ir sutinku, kad nereikia kelti klausimo dėl nagrinėjamų laivų klasifikavimo, kurį atlieka laivo vėliavos valstybės sertifikavimo įstaiga. Be to, numatant atvejį, kai uosto valstybė nesutinka su laivo klasifikavimu, Jūrų teisės konvencijoje nustatyta pranešimo procedūra, pagal kurią kiekviena valstybė, turinti rimtų priežasčių manyti, kad tam tikrame laive nebuvo tinkamai vykdoma jurisdikcija ir kontrolė, gali pranešti apie tokius faktus laivo vėliavos valstybei, kuri privalo atlikti tyrimą šiuo klausimu ir prireikus imtis priemonių padėčiai ištaisyti (žr. šios konvencijos 94 straipsnio 6 dalį). Šis požiūris atitinka požiūrį, kurio laikomasi TJO rezoliucijos dėl uosto valstybės kontrolės priedo 1.3.3 punkte.

61. Kaip matyti iš siūlomų atsakymų į ankstesnius prejudicinius klausimus, uosto valstybė, vadovaudamasi Direktyvos 2009/16 13 straipsnio 3 dalimi, gali užtikrinti taikomų tarptautinių konvencijų ir Sąjungos teisės aktų, susijusių su sauga jūroje, laivybos apsauga, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo sąlygomis, laikymąsi atsižvelgiant į laivo faktiškai vykdomą veiklą, su sąlyga, kad vykdant tokią kontrolę nepažeidžiama laivo vėliavos valstybės kompetencija, susijusi su laivo klasifikavimu ar pareigos suteikti pagalbą jūroje vykdymu.

62. Taigi vien tai, kad laivas sistemingai vykdo paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą, neužkerta kelio jam laikytis pagal tarptautinę ar Sąjungos teisę taikomų reikalavimų, taip pat taikyti sulaikymo priemonių pagal šios direktyvos 19 straipsnį, jeigu toks laivas pažeidžia šias taisykles. Kitaip tariant, nors, kaip pažymi prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, laivams, vykdantiems pavienes gelbėjimo jūroje užduotis, netaikomos tarptautinės teisės nuostatos dėl laivybos saugumo ir jūrų aplinkos apsaugos, jie neatleidžiami nuo visų kitų taisyklių, pagal tarptautinės teisės reikalavimus laivams taikomų atsižvelgiant į faktiškai vykdomą veiklą.

63. Taigi į penktąjį prejudicinį klausimą visų pirma siūlau atsakyti, kad Direktyva 2009/16 turi būti aiškinama taip, kad uosto valstybės institucijos turi teisę reikalauti turėti liudijimus ir laikytis saugumo ir jūrų taršos prevencijos reikalavimų ar nurodymų, susijusių su veikla, kuriai laivas klasifikuotas, ir bet kokiu kitu liudijimu, reikalavimu ar nurodymu, grindžiamu tarptautine ar Sąjungos teisine sistema [43].

64. Be to, manau, kad ši direktyva turi būti aiškinama taip, kad uosto valstybė inspektavimo metu turi nurodyti, pagal kokius teisės aktus turi būti nustatyti reikalavimai ar nurodymai, kurių pažeidimas nustatytas, ir kokie taisymai būtini siekiant užtikrinti šių teisės aktų laikymąsi.

65. Galiausiai man atrodo, kad minėta direktyva turi būti aiškinama taip, kad sistemingai paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą vykdančiam laivui gali būti taikomos sulaikymo priemonės, kai jis pažeidžia reikalavimus, kurie jam taikytini pagal tarptautinę ar Sąjungos teisę, kad nepažeistų pareigos suteikti pagalbą jūroje [44].

VI. Išvada

66. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicilijos regiono administracinis teismas, Italija) pateiktus klausimus:

1. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės, iš dalies pakeista 2013 m. rugpjūčio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/38/ES, 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1257/2013 ir 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 2015/757, taip pat 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110, taikoma laivams, kurie, nors yra vėliavos valstybės klasifikuojami ir

[43] Vis dėlto, jei laivas neatitinka pagal laivo vėliavos valstybės ar uosto valstybės teisės aktus keliamų reikalavimų arba jei pastaroji nesutinka su laivo klasifikavimu, ji gali (ar net privalo) apie tai informuoti vėliavos valstybę ir bendradarbiauti su ja ieškant sprendimo dėl nustatytų trūkumų.

[44] Leisiu sau dabar pateikti paskutinę pastabą šiuo klausimu. Žinoma, žmogaus gyvybė ir jo gelbėjimas yra vertybė, kuriai teikiama pirmenybė (prieš bet kokius kitus argumentus). Vis dėlto „gerojo samariečio pareigos“ vykdymas nėra pagrindas atleisti nuo prievolių. Pavyzdžiui, kiek tai gali būti aktualu, Testamente aprašytas gerasis samarietis tikrai nedvejodamas išgelbėjo pavojuje atsidūrusį žmogų. Tačiau jis savo lėšomis nugabeno jį į saugią vietą – nakvynės namus, panaudodamas saugiausią transporto priemonę – savo asilą, pasirūpino tuo asmeniu, neperkeldamas šios naštos kitiems, ir davė savo pinigų šeimininkui, kad juo pasirūpintų, pažadėdamas: „jeigu ką išleisi viršaus, sugrįžęs atsilyginsiu“. Kartais lyginti sudėtinga...

sertifikuojami kaip „universalūs krovininiai laivai“, vykdo tik paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą, ir nacionalinis teismas turi visapusiškai į tai atsižvelgti, darydamas išvadas dėl nacionalinės teisės aktų, kuriais ši direktyva perkelta į nacionalinę teisę, aiškinimo ir taikymo.

2. Direktyvos 2009/16 11 straipsnis ir I priedo II dalies 2A ir 2B punktai, siejami su pagal tarptautinę paprotinę teisę ir 1982 m. gruodžio 10 d. Montego Bėjuje pasirašytos Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos 98 straipsnį laivo kapitonui tenkančia pareiga suteikti pagalbą jūroje, turi būti aiškinami taip, kad vien aplinkybė, jog, atlikus gelbėjimo operacijas jūroje, laivu gabentų asmenų skaičius viršijo įrangos saugos liudijime nurodytą didžiausią talpinamą asmenų skaičių, pati savaime negali būti laikoma „itin svarbiu veiksniu“ arba „nenumatytu veiksniu“, dėl kurio atitinkamai reikėtų arba būtų pagrįsta atlikti papildomą inspektavimą, kaip tai suprantama pagal šias nuostatas. Vis dėlto iš principo negalima atmesti galimybės, kad dėl sistemingo gerokai didesnio nei laivo pajėgumai keleivių skaičiaus gabenimo šis laivas gali būti paveiktas taip, kad keltų pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai, ir tai būtų laikoma „nenumatytu veiksniu“, kaip tai suprantama pagal minėtas nuostatas, o tai turi patikrinti prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

3. Uosto valstybės įgaliojimai pagal Direktyvos 2009/16 13 straipsnį išsamiai inspektuoti su valstybės narės vėliava plaukiojantį laivą apima ir teisę patikrinti, ar šis laivas atitinka saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose reikalavimus, taikomus veiklai, kuriai laivas yra faktiškai skirtas, kartu atsižvelgiant į veiklą, kurią vykdyti jis buvo klasifikuotas.

4. a) Direktyva 2009/16, iš dalies pakeista Direktyva 2013/38, reglamentais Nr. 1257/2013 ir 2015/757 ir Direktyva 2017/2110, turi būti aiškinama taip, kad uosto valstybės valdžios institucijos turi teisę reikalauti turėti sertifikatus ir laikytis reikalavimų ar nurodymų, susijusių su sauga ir jūrų taršos prevencija, taikomų veiklai, kuriai laivas yra klasifikuotas, ir bet kokių kitų liudijimų, reikalavimų ar nurodymų, grindžiamų tarptautine arba Sąjungos teisine sistema.

   b) Ši direktyva turi būti aiškinama taip, kad uosto valstybė inspektavimo metu turi nurodyti, pagal kokius teisės aktus reikia nustatyti reikalavimus ar nurodymus, kurių pažeidimas nustatytas, taip pat, kokių pataisymų ar korekcijų reikia siekiant užtikrinti šių teisės aktų laikymąsi.

   c) Minėta direktyva turi būti aiškinama taip, kad laivui, kuris sistemingai vykdo paieškos ir gelbėjimo jūroje veiklą, gali būti taikomos sulaikymo priemonės, kai jis pažeidžia reikalavimus, kurie jam taikomi pagal tarptautinę ar Sąjungos teisę, kad nepažeistų pareigos suteikti pagalbą jūroje.