CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL ATHANASIOS RANTOS
prezentate la 22 februarie 2022 [1]

Cauzele conexate C-14/21 și C-15/21

Sea Watch eV
împotriva
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)

[cereri de decizie preliminară formulate de Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia, Italia)]

„Trimitere preliminară – Transport maritim – Activitate de căutare și salvare pe mare – Regimul aplicabil navelor – Directiva 2009/16/CE – Competențele de control al statului portului – Articolul 3 – Domeniu de aplicare – Articolul 11 – Condiții pentru o inspecție suplimentară – Articolul 13 – Inspecție mai amănunțită – Întinderea competențelor de control – Articolul 19 – Reținerea navelor”

I. Introducere

1. Prezentele cereri de decizie preliminară au fost formulate de Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia, Italia), în cadrul a două litigii între Sea Watch eV și Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerul Infrastructurilor și Transporturilor, Italia), precum și, în cadrul primei cauze, Capitaneria di Porto di Palermo (Căpitănia portului Palermo, Italia), și, în cadrul celei de a doua cauze, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (Căpitănia portului Porto Empedocle, Italia), în legătură cu două ordine de reținere emise de fiecare dintre aceste căpitănii și având ca obiect navele denumite *Sea Watch 4*, respectiv *Sea Watch 3* (denumite în continuare „navele în cauză”).

2. Întrebările preliminare privesc în esență întinderea competențelor de control ale statului portului în temeiul Directivei 2009/16/CE [2] și al altor standarde internaționale aplicabile navelor private care desfășoară în mod sistematic și exclusiv o activitate de căutare și de salvare a

[1] Limba originală: franceza.

[2] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO 2009, L 131, p. 57, rectificare în JO 2013, L 32, p. 23), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2013/38/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 august 2013 (JO 2013, L 218, p. 1, rectificare în JO 2014, L 360, p. 111), prin Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 (JO 2013, L 330, p. 1) și prin Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 (JO 2015, L 23, p. 55), precum și prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 (JO 2017, L 315, p. 61) (denumită în continuare „Directiva 2009/16”).

persoanelor aflate în pericol sau în primejdie pe mare (denumită în continuare „activitate de căutare și de salvare pe mare”). Curtea este solicitată în special să clarifice domeniul de aplicare al Directivei 2009/16, frecvența și intensitatea controalelor, precum și temeiul măsurilor de reținere.

3. Principala dificultate în prezentele cauze constă în absența unei reglementări internaționale sau europene care să delimiteze exercitarea sistematică de către entități private a activităților de căutare și salvare pe mare [3], activitate care a crescut semnificativ în ultimii ani, având în vedere deficiențele organizațiilor statale și internaționale în fața situației din ce în ce mai critice care afectează siguranța persoanelor care traversează Marea Mediterană la bordul unor ambarcațiuni improvizate.

4. Până în prezent, organismele de reglementare internaționale și europene au evitat să remedieze această lacună și să adopte astfel o poziție directă în raport cu acest fenomen [4], a cărui importanță la ora actuală este demonstrată de faptul că navele private care desfășoară în mod sistematic activități de căutare și de salvare pe mare cooperează, în realitate, cu sistemele de căutare și de salvare pe mare ale statului [5]. Cu toate acestea, absența unor norme specifice privind această practică este propice apariției unor situații ambigue, în care prezența unor nave private care efectuează în mod regulat operațiuni de căutare și de salvare pe mare poate să conducă la eludarea normelor de intrare pe teritoriul Uniunii, și chiar să încurajeze acest tip de activitate. Cu toate acestea, dorim să subliniem de la bun început că prezentele cauze nu privesc activitatea propriu-zisă de căutare și salvare, ci vizează o etapă separată și ulterioară acesteia, și anume activitatea de inspecție a navelor după debarcarea „naufragiaților”.

[3] Singura reglementare privind navele private și, prin urmare, operatorul acestora este Directiva 2002/90/CE a Consiliului din 28 noiembrie 2002 de definire a facilitării intrării, tranzitului și șederii neautorizate (JO 2002, L 328, p. 17, Ediție specială 19/vol. 6, p. 33) (a se vedea în acest sens 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). În schimb, normele privind activitatea de căutare și salvare pe mare în contextul operațiunilor de supraveghere a frontierelor desfășurate de statele membre la frontierele lor maritime externe sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 656/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 de stabilire a unor norme de supraveghere a frontierelor maritime externe în contextul cooperării operative coordonate de Agenția Europeană pentru Gestionarea Cooperării Operative la Frontierele Externe ale statelor membre ale Uniunii Europene (JO 2014, L 189, p. 93). În plus, singurele dispoziții convenționale existente fac referire la salvarea pe mare în situații care includ elemente esențiale, și anume caracterul „accidental” și „excepțional” al unei astfel de operațiuni de salvare. Aceste dispoziții trebuie totuși să fie interpretate și aplicate pe cât de larg permit formularea și contextul lor juridic, fără însă a le depăși.

[4] După cunoștințele noastre, singura „reglementare” a Uniunii care abordează în mod explicit această chestiune este Recomandarea (UE) 2020/1365 a Comisiei din 23 septembrie 2020 privind cooperarea dintre statele membre în ceea ce privește operațiunile efectuate de nave deținute sau exploatate de entități private în scopul activităților de căutare și salvare (JO 2020, L 317, p. 23), care nu are prin natura sa un caracter obligatoriu și se limitează, așadar, să stabilească o obligație de cooperare între autoritățile competente ale statelor membre în cauză.

[5] De exemplu, organizațiile care gestionează navele menționate trebuie să coopereze cu centrele de coordonare a operațiunilor de salvare din statele membre de coastă, care le furnizează instrucțiuni cu privire la posibilitățile de debarcare și transbordare a persoanelor salvate în statul membru în cauză.

II. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

5. Directiva 2009/16[6] se referă la controlul navelor de către statul portului. Considerentul (6) al acestei directive are următorul conținut:

„Răspunderea pentru monitorizarea conformității navelor cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor revine, în principal, statului de pavilion. Apelând, după caz, la organizații recunoscute, statul de pavilion garantează pe deplin integralitatea și eficiența inspecțiilor și a controalelor efectuate în vederea eliberării certificatelor relevante. Răspunderea pentru întreținerea stării navei și a echipamentelor acesteia după control pentru a îndeplini cerințele convențiilor aplicabile navei revine companiei cărei îi aparține nava. Cu toate acestea, o serie de state de pavilion întâmpină serioase dificultăți în a pune în aplicare și a asigura respectarea standardelor internaționale. De aceea, ca o a doua linie de apărare în ceea ce privește navele care nu corespund standardelor, monitorizarea conformității cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bord ar trebui, de asemenea, asigurată de statul portului, recunoscând în același timp că inspecțiile statului portului nu au valoarea unui control și că rapoartele de inspecție relevante nu sunt echivalente cu un certificat de navigabilitate.”

6. Articolul 3 din directiva menționată, intitulat „Domeniul de aplicare”, prevede:

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

[…]

Niciuna dintre dispozițiile prezentului articol nu aduce atingere drepturilor de intervenție de care dispune un stat membru în conformitate cu convențiile aplicabile.

[…]

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

[…]”

[6] Directiva 2009/16 a fost adoptată în temeiul articolului 80 alineatul (2) CE [în prezent articolul 100 alineatul (2) TFUE], cu scopul de a reforma Directiva 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind controlul statului portului (JO 1995, L 157, p. 1, Ediție specială 07/vol. 3, p. 160), care a făcut obiectul a numeroase modificări de la adoptarea sa, și de a consolida mecanismele instituite prin această directivă. Directiva 2009/16 face parte dintr-un ansamblu de acte de drept derivat al Uniunii adoptat în aceeași zi, care include de asemenea Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (JO 2009, L 131, p. 132), Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (JO 2009, L 131, p. 47), precum și Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor (JO 2009, L 131, p. 11).

7. Articolul 11 din aceeași directivă, intitulat „Frecvența inspecțiilor”, prevede:

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

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

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

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

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

8. În temeiul articolului 13 din Directiva 2009/16, intitulat „Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită”:

„Statele membre se asigură că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu articolul 12 sau cu articolul 14a fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite, după cum urmează:

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

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

[…]

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

[…]

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

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

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

9. Articolul 19 din această directivă, intitulat „Remedierea deficiențelor și reținerea”, prevede:

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

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

[…]

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

[…]”

10. Anexa I la această directivă, intitulată „Elementele sistemului comunitar de inspecție al statului portului”, conține partea II, a cărei secțiune 2, intitulată „Inspecții suplimentare”, include punctul 2B, intitulat „Factori neprevăzuți”, care prevede următoarele:

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

Navele:

[…]

– care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu;

– […]”

11. Anexa V la aceeași directivă, intitulată „Exemple de «motive întemeiate»”, indică în lista de „motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită” (secțiunea A) exemplele următoare:

„1. Navele identificate în anexa I partea II secțiunea 2A și 2B.

[…]

3. Au fost constatate neconcordanțe în timpul verificării certificatelor și a altor documente.

[…]”

B. Dreptul italian

12. Directiva 2009/16 a fost transpusă în dreptul italian prin decreto legislativo no 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 (Decretul legislativ nr. 53 de transpunere a Directivei [2009/16] privind punerea în aplicare, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare sau în apele care intră sub jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor) din 24 martie 2011 [7].

III. Litigiile principale și întrebările preliminare

13. Sea Watch este o organizație umanitară fără scop lucrativ cu sediul la Berlin (Germania) care, potrivit statutului său, are ca obiect activitatea de căutare și de salvare pe mare și își desfășoară această activitate în apele internaționale ale Mării Mediterane, prin intermediul unor nave în privința cărora este concomitent proprietar și operator. Printre aceste nave figurează în special navele în cauză, care arborează pavilionul german și care au fost certificate de un organism de clasificare și de certificare recunoscut, stabilit în Germania (denumit în continuare „organismul de certificare”), ca „navă [nave] cargou general – polivalente” [8].

14. În cursul verii anului 2020, după ce au efectuat operațiuni de salvare în apele internaționale ale Mării Mediterane și au debarcat persoanele salvate pe mare în porturile Palermo (Italia) și Porto Empedocle (Italia), conform autorizării și instrucțiunilor autorităților italiene, navele în cauză au fost supuse unor proceduri de curățare și dezinfectare, iar apoi inspecțiilor la bord efectuate de căpităniile de port din cele două orașe, în special inspecții mai amănunțite în sensul articolului 13 din Directiva 2009/16 [9].

15. Aceste inspecții mai amănunțite s-au bazat pe existența unui „factor prioritar” în sensul articolului 11 din Directiva 2009/16 [10], legat de faptul că navele în cauză erau angajate în activități de căutare și salvare pe mare, deși nu erau certificate pentru acest serviciu, și că au primit la bord un număr de persoane mult mai mare decât cel care corespundea certificatelor de siguranță ale acestor nave.

16. Potrivit autorităților italiene, inspecțiile mai amănunțite menționate au identificat o serie de deficiențe tehnice și operaționale în raport cu dispozițiile din reglementarea Uniunii și din convențiile internaționale aplicabile [11], dintre care unele trebuie considerate, individual sau

7 GURI nr. 96, din 27 aprilie 2011, p. 1, denumit în continuare „Decretul legislativ nr. 53/2011”.

8 Astfel cum s-a confirmat în ședință, navele în cauză au arborat pavilionul neerlandez până la sfârșitul anului 2019 și, întrucât autoritățile neerlandeze competente aveau în vedere schimbarea clasificării lor la cererea autorităților italiene, acestea au fost ulterior înregistrate în Germania.

9 Astfel cum a fost transpus prin articolul 16 din Decretul legislativ nr. 53/2011.

10 Astfel cum a fost transpus prin articolul 8 din Decretul legislativ nr. 53/2011.

11 Instanța de trimitere face referire în special la articolul I litera b) din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1185, nr. 18961, p. 3, denumită în continuare „Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare”), și la punctul 1.3.1 din anexa la Rezoluția A.1138(31) intitulată „Proceduri de control al statului portului, 2019” a Organizației Maritime Internaționale (OMI) (denumită în continuare „Rezoluția OMI privind controlul statului portului”).

împreună, în sensul că creează un risc vădit pentru siguranță, sănătate sau mediu, și ca fiind de o asemenea gravitate încât să justifice reținerea acestor nave, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2009/16[12]. În consecință, cele două căpitănii în cauză au ordonat reținerea navelor. După acest moment, Sea Watch a pus capăt unora dintre aceste nereguli, considerând în același timp că neregulile rămase (denumite în continuare „neregulile în cauză”[13]) nu au fost dovedite.

17. Ca urmare a reținerii navelor în cauză, Sea Watch a introdus două acțiuni la Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia), instanța de trimitere, prin care a solicitat anularea avizelor de reținere a acestor nave, a rapoartelor de inspecție care au precedat aceste avize, precum și a „oricăror alte acte anterioare, conexe sau subsecvente”. În susținerea acțiunilor sale, aceasta a susținut că, în esență, căpităniile de la care au provenit aceste măsuri au depășit competențele conferite statului portului, astfel cum rezultă acestea din Directiva 2009/16, interpretată în lumina dreptului internațional cutumiar și convențional aplicabil.

18. Instanța de trimitere constată, în general, că există un dezacord cu privire la existența neregulilor în cauză nu numai între părțile din litigiile principale, ci și între autoritățile competente ale statului portului (Italia) și ale statului de pavilion (Germania)[14], și că litigiile principale ridică chestiuni de drept complexe, noi și deosebit de importante care privesc, printre altele, cadrul și regimul juridic aplicabile navelor operate de organizații neguvernamentale cu scopuri umanitare pentru a desfășura, în mod intenționat și nu doar accidental, activități de căutare și de salvare pe mare. În aceste condiții, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență, pe de o parte, dacă Directiva 2009/16 este aplicabilă navelor în cauză și, pe de altă parte, care sunt condițiile și temeiul competențelor de control și de reținere ale statului portului.

19. În aceste condiții, Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia) a decis, în fiecare dintre cele două litigii principale, să suspende judecata și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare, formulate în termeni identici în ambele cauze:

„1) a) Domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE include – și, prin urmare, PSC [Port State Control – controlul navelor de către statul portului] se poate exercita și cu privire la – o navă clasificată drept cargou de către organismul de clasificare al statului de pavilion, dar care, în realitate, desfășoară în mod exclusiv și sistematic o activitate necomercială, așa cum este activitatea denumită SAR [„search and rescue” – căutare și salvare] (astfel cum este desfășurată de SW [ONG-ul Sea Watch] și de SW4 [nava Sea Watch 4] pe baza statutului propriu)?

[12] Astfel cum a fost transpus prin articolul 22 din Decretul legislativ nr. 53/2011.

[13] Aceste nereguli se raportează în esență la faptul că, în primul rând, navele în cauză nu ar fi certificate pentru a lua la bord și a transporta mai multe sute de persoane, astfel cum au făcut în mod sistematic în vara anului 2020; în al doilea rând, navele nu ar fi dotate cu echipamente tehnice adecvate pentru desfășurarea unor astfel de activități, chiar dacă erau destinate și utilizate în mod efectiv exclusiv în acest scop (în special, instalațiile de tratare a apelor uzate cu care acestea sunt dotate ar fi dimensionate pentru 22, respectiv 30 de persoane, și nu pentru mai multe sute de persoane, iar pe punți ar fi fost instalate toalete și dușuri suplimentare care evacuau ape uzate direct în mare); în sfârșit, operațiunile de salvare efectuate de membrii echipajului nu ar fi considerate ca făcând parte din timpul de lucru al acestora.

[14] Cu toate acestea, guvernul italian a declarat în ședință că, în urma unor contacte ulterioare între autoritățile italiene și cele germane, acestea din urmă au obligat Sea Watch, în calitate de armator, să efectueze reparațiile necesare pentru a remedia neregulile menționate. Sea Watch a precizat că a efectuat modificări pentru a se conforma acestor instrucțiuni, deși acestea din urmă au fost date în afara oricărui cadru legislativ, pentru a evita riscul unei reținere ulterioare.

b) În cazul în care […] Curtea ar considera că […] în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE intră și navele [care, în realitate, nu desfășoară o activitate comercială], directiva interpretată în acest sens se opune unei reglementări precum reglementarea națională prevăzută la articolul 3 din [Decretul legislativ] nr. 53/2011, prin care a fost transpus articolul 3 din Directiva 2009/16/CE, care, în schimb, la alineatul 1 [al articolului 3 din decretul legislativ menționat], definește în mod expres domeniul de aplicare al PSC, limitându-l doar la navele utilizate în scop comercial, excluzând nu numai ambarcațiunile de agrement, ci și navele cargou care, în realitate, nu desfășoară o activitate comercială și, prin urmare, nu sunt utilizate în acest scop?

c) În sfârșit, se poate considera în mod întemeiat, în schimb, că în domeniul de aplicare al [D]irectivei [2009/16], în măsura în care include și navele de pasageri ca urmare a modificărilor aduse în anul 2017, intră navele cargou care desfășoară în mod sistematic activități de căutare și salvare a persoanelor aflate în pericol pe mare, asimilând astfel transportului de pasageri transportul persoanelor salvate pe mare întrucât viața acestora se afla în pericol?

2) Împrejurarea că nava a transportat un număr de persoane mult mai mare decât cel menționat în certificatul privind echipamentele de siguranță, deși la finalul unor activități de căutare și salvare, sau, în orice caz, că nava deținea un certificat privind echipamentele de siguranță referitor la un număr de persoane mult mai mic decât cel al persoanelor efectiv transportate, se poate încadra în mod legitim în factorul prioritar care figurează în anexa I partea II punctul 2A sau în factorul neprevăzut care figurează în anexa I partea II punctul 2B, la care face trimitere articolul 11 din Directiva 2009/16/CE?

3) Competența de inspecție PSC mai amănunțită menționată la articolul 13 din Directiva 2009/16/CE în ceea ce privește navele care arborează pavilionul unor state membre poate și/sau trebuie să includă și competența de a verifica, în realitate, care este activitatea efectiv desfășurată de navă, indiferent de activitatea pentru care statul de pavilion sau organismul de clasificare corespunzător i-au eliberat certificatul de clasă și certificatele de siguranță subsecvente și, în consecință, competența de a verifica dacă nava respectivă deține certificatele și, în general, dacă îndeplinește condițiile și/sau cerințele prevăzute de normele adoptate la nivel internațional în materia siguranței, a prevenirii poluării și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor, iar, în cazul unui răspuns afirmativ, competența amintită anterior poate fi exercitată și față de o navă care, în realitate, desfășoară în mod sistematic activități de căutare și salvare?

4) a) Cum trebuie interpretat articolul I […] litera b) din Convenția [pentru ocrotirea vieții omenești pe mare] – la care face trimitere în mod expres articolul 2 din Directiva 2009/16/CE și căreia, prin urmare, trebuie să i se asigure o interpretare omogenă [a dreptului] Uniunii în scopul și în cadrul inspecției PSC – în măsura în care prevede că «[g]uvernele contractante se angajează să adopte orice legi, decrete, ordine și regulamente și să ia orice alte măsuri necesare pentru a da convenției deplina și întreaga sa putere pentru a garanta că, din punct[ul] de vedere al ocrotirii vieții omenești, o navă este aptă pentru serviciul căruia îi este destinată»? În special, în ceea ce privește aprecierea aptitudinii navei pentru serviciul căruia îi este destinată, pe care statul portului trebuie să o formuleze prin intermediul inspecțiilor PSC, trebuie să se adopte ca parametru exclusiv de verificare cerințele impuse pe baza clasificării și a certificatelor de siguranță pertinente deținute, obținute potrivit activității declarate în mod abstract sau, în schimb, poate fi avut în vedere și serviciul pentru care nava este utilizată în realitate?

b) Prin urmare, inclusiv în raport cu parametrul internațional amintit, autoritățile administrative ale statului portului sunt competente nu numai să verifice conformitatea echipamentelor și a dotărilor la bord cu cerințele prevăzute de certificatele emise de statul de pavilion și care decurg din clasificarea abstractă a navei, ci și să aprecieze conformitatea certificatelor, a echipamentelor și a dotărilor la bord pe care le deține și de care dispune nava în funcție de activitatea concretă desfășurată, care este diferită de cea indicată în certificatul de clasă și nu are legătură cu aceasta?

c) Aceleași considerații trebuie dezvoltate pentru punctul 1.3.1 din [anexa la] Rezoluția [OMI privind controlul exercitat de statul portului], în măsura în care prevede că, «în conformitate cu dispozițiile convențiilor relevante menționate la punctul 1.2 de mai sus, administrația (și anume, guvernul statului de pavilion) este responsabilă de promulgarea actelor cu putere de lege și a reglementărilor și de luarea tuturor celorlalte măsuri care pot fi necesare pentru a da un efect deplin și complet convențiilor relevante, astfel încât să se asigure că, din punctul de vedere al siguranței vieții și al prevenirii poluării, o navă este adecvată pentru serviciul pentru care este destinată, iar personalul navigant este calificat și apt pentru îndeplinirea sarcinilor care îi revin»?

5) a) În sfârșit, în cazul în care Curtea consideră că statul portului este competent să verifice deținerea certificatelor și îndeplinirea condițiilor și/sau a cerințelor pe baza activității căreia îi este destinată nava în realitate, statul portului care a efectuat inspecția PSC poate să impună, pentru a evita reținerea navei, obligația de a deține certificate și de a îndeplini condiții și/sau cerințe în materie de siguranță și de prevenire a poluării marine suplimentare față de cele deținute și, respectiv, îndeplinite și referitoare la activitatea desfășurată în realitate, și anume, în speță, activitatea de căutare și salvare?

b) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea de la litera a), obligația de a deține certificate și de a îndeplini condiții și/sau cerințe suplimentare față de cele deținute și, respectiv, îndeplinite și referitoare la activitatea desfășurată în realitate, și anume, în speță, activitatea de căutare și salvare, poate fi impusă, pentru a evita reținerea navei, numai în cazul în care există un cadru juridic internațional și/sau [al Uniunii] clar și fiabil în ceea ce privește clasificarea activității de căutare și salvare și certificatele și condițiile și/sau cerințele de siguranță și de prevenire a poluării marine?

c) În cazul unui răspuns negativ la întrebarea de la litera b), obligația de a deține certificate și de a îndeplini condiții și/sau cerințe suplimentare față de cele deținute și, respectiv, îndeplinite și referitoare la activitatea desfășurată în realitate, și anume, în speță, activitatea de căutare și salvare, trebuie impusă în conformitate cu reglementarea națională a statului de pavilion și/sau cu cea a statului portului, iar, în acest scop, este necesară o reglementare de drept primar sau este suficientă și o reglementare de drept derivat sau chiar doar o reglementare administrativă cu caracter general?

d) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea de la litera c), statul portului are obligația de a indica, cu ocazia inspecției PSC, în mod punctual și specific reglementarea națională cu putere de lege, cu caracter administrativ sau care se regăsește într-un act administrativ cu caracter general [determinată potrivit literei c)] în temeiul căreia trebuie să fie stabilite condițiile și/sau cerințele tehnice de siguranță și de prevenire a poluării marine pe care nava supusă inspecției PSC trebuie să le îndeplinească pentru a desfășura activitatea de căutare și salvare, precum și activitățile precise de corectare sau de remediere care sunt necesare pentru asigurarea respectării reglementării amintite?

e) În cazul inexistenței unei reglementări cu putere de lege, cu caracter administrativ sau care se regăsește într-un act administrativ cu caracter general a statului portului și/sau a statului de pavilion, autoritatea administrativă a statului portului poate indica, în cazul concret, condițiile și/sau cerințele tehnice de siguranță, de prevenire a poluării marine și de protecție a vieții și a muncii la bord pe care nava supusă inspecției PSC trebuie să le îndeplinească pentru a desfășura activitatea de căutare și salvare?

f) În cazul unui răspuns negativ la întrebările de la literele d) și e), activitatea de căutare și salvare, în lipsa unor indicații specifice în această privință ale statului de pavilion, poate fi considerată autorizată *medio tempore* și, prin urmare, nesusceptibilă de interdicție prin adoptarea ordinului de reținere în cazul în care nava supusă inspecției PSC îndeplinește condițiile și/sau cerințele menționate mai sus pentru o altă categorie (și anume pentru nave-cargou), a căror îndeplinire efectivă a fost confirmată de statul de pavilion?”

IV. Procedura în fața Curții

20. În cadrul deciziilor sale de trimitere, Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia) a solicitat Curții ca prezentele cauze să fie judecate potrivit procedurii accelerate prevăzute la articolul 105 din Regulamentul de procedură al Curții.

21. Prin decizia președintelui Curții din 2 februarie 2021, aceste cauze au fost conexate în vederea desfășurării fazei scrise și a fazei orale a procedurii și, prin ordonanța președintelui Curții din 25 februarie 2021, acesta a respins cererea de procedură accelerată, constatând că împrejurările speciale ale acestor cauze justifică judecarea lor cu prioritate de către Curte, în conformitate cu articolul 53 alineatul (3) din Regulamentul de procedură.

22. Sea Watch, guvernele italian, spaniol și norvegian, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise. Aceste părți au prezentat de asemenea observații orale în cadrul ședinței de audiere a pledoariilor din 30 noiembrie 2021.

V. Analiză

23. Întrebările preliminare adresate de instanța de trimitere privesc domeniul de aplicare al Directivei 2009/16 (A) și întinderea competențelor de control ale statului portului, în ceea ce privește, în primul rând, condițiile necesare pentru o inspecție mai amănunțită suplimentară în temeiul articolului 11 din această directivă (B), în continuare, domeniul de aplicare a competențelor de inspecție, fie în temeiul articolului 13 din directiva menționată, fie în temeiul Convenției pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și al Rezoluției OMI privind controlul statului portului (C), și, în sfârșit, condițiile de reținere a unei nave în temeiul articolului 19 din aceeași directivă (D).

A. Cu privire la prima întrebare preliminară (domeniul de aplicare al Directivei 2009/16)

24. Prin intermediul primei sale întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență dacă Directiva 2009/16 se aplică navelor care, deși au fost clasificate și certificate drept cargouri, sunt utilizate în mod exclusiv și sistematic în scopul activității de căutare și salvare pe mare [litera a)] și, în caz afirmativ, dacă activitatea acestor nave poate intra în domeniul de aplicare al

acestei directive ca activitate asimilată celei de transport de pasageri [litera c)]. În cazul unui răspuns afirmativ, instanța solicită să se stabilească dacă articolul 3 din Decretul legislativ nr. 53/2011, care transpune articolul 3 din directiva menționată prin limitarea domeniului de aplicare al acesteia numai la navele utilizate în scopuri comerciale, este compatibil cu această directivă [litera b)].

25. Instanța menționată consideră că Directiva 2009/16 trebuie interpretată ca nefiind aplicabilă unor nave precum cele în cauză, astfel încât acestea nu pot face obiectul unei inspecții desfășurate în temeiul acestei directive.

26. În primul rând, spre deosebire de instanța de trimitere, considerăm că Directiva 2009/16 se aplică unor nave precum cele în cauză care, deși sunt înregistrate ca „nave cargou polivalente”, desfășoară activitatea de căutare și salvare pe mare.

27. Într-adevăr, pe de o parte, articolul 3 alineatul (1) din Directiva 2009/16 prevede că aceasta se aplică tuturor *navelor*, precum și echipajelor acestora care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj al unui stat membru pentru a efectua o *interfață navă/port*. Or, navele în cauză sunt înregistrate ca „nave”[15]. În plus, considerăm că este evident faptul că aceste nave desfășoară o activitate care presupune în special circulația persoanelor dinspre navă și către port și că, prin urmare, acestea desfășoară o „interfață navă/port”[16], faptul că această activitate nu este desfășurată în mod regulat sau previzibil neafectând definiția în cauză.

28. Pe de altă parte, articolul 3 alineatul (4) din Directiva 2009/16 prevede că *navele de stat folosite în scopuri necomerciale* și *navele de agrement folosite în scopuri necomerciale* se exclud din domeniul de aplicare al acestei directive. Or, chiar dacă este adevărat că navele în cauză sunt folosite în scopuri necomerciale, precum cele două categorii de nave menționate mai sus, acestea nu pot fi asimilate, numai pentru acest motiv, „navel[or] de stat” sau „navel[or] de agrement”.

29. În această privință, observăm, *primo*, că, deși aceste nave contribuie *de facto* la asigurarea misiunilor de căutare și de salvare pe mare care ține, în principiu, de competența autorităților publice ale statului de coastă și sunt obligate, într-o anumită măsură, să coopereze cu sistemul de coordonare a activităților de căutare și de salvare pe mare[17], acestea nu constituie nave „de stat” în sensul articolului 3 alineatul (4) din Directiva 2009/16. În plus, considerăm că această derogare nu este legată de natura de interes public a activității desfășurate, ci mai degrabă de imunitatea completă de jurisdicție față de orice alt stat decât statul de pavilion, garantată în special la articolul 96 din Convenția privind dreptul mării[18] pentru „[n]avele aparținând unui stat sau exploatate de acesta și utilizate exclusiv pentru un serviciu public necomercial”.

[15] În acest sens, articolul 2 punctul 5 din Directiva 2009/16 precizează că noțiunea de „navă” în sensul acesteia înseamnă „orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care arborează pavilionul altui stat decât cel al statului portului”.

[16] În această privință, articolul 2 punctele 5 și 6 din Directiva 2009/16 precizează că noțiunea de „interfață navă/port” înseamnă „interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare către sau dinspre navă”.

[17] Reamintim că, în conformitate cu o practică bine stabilită în ultimii ani, debarcările efectuate în urma operațiunilor de salvare din acțiunile principale au fost autorizate de Ministero degli Interni (Ministerul de Interne, Italia) și coordonate de Italian Maritime Rescue Coordination Centre (Centrul italian de coordonare a operațiunilor de salvare pe mare).

[18] Convenția Națiunilor Unite privind dreptul mării, încheiată la Montego Bay la 10 decembrie 1982 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1833, 1834 și 1835, p. 3, denumită în continuare „Convenția privind dreptul mării”). Această convenție a intrat în vigoare la 16 noiembrie 1994. Încheierea sa a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 98/392/CE a Consiliului din 23 martie 1998 (JO 1998, L 179, p. 1, Ediție specială 04/vol. 4, p. 103).

30. *Secundo*, navele în cauză nu pot fi considerate „nave de agrement”, întrucât sunt înregistrate ca nave cargou polivalente și sunt afectate unei activități care este, desigur, lăudabilă, dar care nu este de natură recreativă, sportivă sau similară.

31. În sfârșit, considerăm că excluderea explicită a acestor două categorii de nave care exercită o activitate necomercială nu poate constitui un indiciu suplimentar că legiuitorul Uniunii a dorit să excludă din domeniul de aplicare al Directivei 2009/16 întreaga categorie de nave care nu desfășoară activități de natură comercială. Dimpotrivă, considerăm că menționarea a două derogări specifice privind navele utilizate în scopuri necomerciale (și anume navele de stat și navele de agrement) confirmă mai degrabă faptul că legiuitorul a intenționat să limiteze excepția în cauză la aceste două categorii.

32. Prin urmare, având în vedere formularea articolului 3 alineatele (1) și (4) din această directivă, trebuie să se considere că navele folosite în scopuri necomerciale se încadrează în domeniul material de aplicare a acestei directive, cu excepția celor două categorii menționate mai sus.

33. Această constatare este confirmată, în opinia noastră, de interpretarea teleologică a Directivei 2009/16, care, în conformitate cu articolul 1 și cu considerentul (4) al acesteia, este menită să sprijine reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor și care navighează în apele aflate în jurisdicția statelor membre, în special în vederea *îmbunătățirii siguranței, prevenirii poluării și îmbunătățirii condițiilor de viață și de muncă la bord*. Cu toate acestea, faptul că navele în cauză desfășoară în mod sistematic activități de căutare și salvare pe mare, în scopuri necomerciale, nu poate, în sine, să excepteze aceste nave de la competențele statului portului, în special în ceea ce privește controlul respectării standardelor internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bord. De exemplu, nu se poate exclude, în principiu, că astfel de nave pot genera probleme legate de siguranță, de poluare și de condițiile de viață și de muncă la bord, având în vedere modul în care sunt utilizate[19]. De altfel, o astfel de derogare ar fi în contradicție cu obiectivul declarat al directivei, având în vedere că navele care desfășoară aceleași activități sau activități similare în scop lucrativ, care prezintă, prin natura lor, același pericol în materie de siguranță, poluare și condiții de viață și de muncă la bord, trebuie să respecte obligațiile prevăzute de directivă.

34. În plus, contrar celor afirmate de Sea Watch, nu considerăm că activitățile de căutare și de salvare pe mare nu pot fi vizate de un act legislativ al Uniunii, precum Directiva 2009/16, adoptată în temeiul articolului 80 alineatul (2) CE [în prezent articolul 100 alineatul (2) TFUE], în calitate de activități de natură necomercială. Într-adevăr, această dispoziție prevede în esență că legiuitorul Uniunii poate stabili dispoziții corespunzătoare pentru navigația maritimă și aeriană și nu face distincție între activitățile comerciale și activitățile necomerciale. În plus, Directiva 2009/16, adoptată pe baza acestei dispoziții, nu vizează în mod direct activitatea navelor cărora li se aplică, ci condițiile de navigație și, mai exact, competențele de control în această privință ale statului portului.

35. În sfârșit, în ceea ce privește posibilitatea, invocată de instanța de trimitere, de a aplica Directiva 2009/16 în cazul navelor în cauză pentru motivul că activitatea acestora poate fi asimilată cu cea de transport de pasageri, considerăm că, având în vedere că această directivă

[19] În plus, astfel cum a subliniat guvernul italian în observațiile sale scrise, categoriile excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/16 nu sunt excluse pentru că ar conține mai puține riscuri decât navele cărora li se aplică această directivă. Fiecare dintre categoriile excluse găsește în surse specifice ale ordinii juridice a Uniunii și ale ordinii juridice internaționale motivele particulare pentru neaplicarea regulamentului în cauză în cazul acestora.

vizează nave respective indiferent de clasificarea lor în temeiul legislației statului de pavilion, asimilarea acestei activități cu cea de transport de pasageri nu este necesară și nici pertinentă pentru a putea aplica directiva menționată navelor respective [20].

36. În al doilea rând, în ceea ce privește compatibilitatea cu dreptul Uniunii a articolului 3 din Decretul legislativ nr. 53/2011, în măsura în care această dispoziție pare să limiteze aplicarea Directivei 2009/16 la navele care desfășoară o activitate comercială, observăm că această directivă adoptă o abordare uniformă menită să asigure respectarea efectivă a standardelor internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor care navighează în apele lor teritoriale și folosesc porturile lor [21], cu scopul de a contribui la o reducere radicală a numărului navelor care nu corespund standardelor și care navighează în aceste ape [22]. Prin urmare, considerăm că directiva menționată nu lasă statelor membre nicio marjă de apreciere care le permite să limiteze domeniul de aplicare al acesteia numai la navele care desfășoară o activitate comercială.

37. În aceste condiții, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă articolul 3 din Decretul legislativ nr. 53/2011 restrânge, în principiu, domeniul de aplicare al Directivei 2009/16 și, în caz afirmativ, sarcina de a aprecia dacă este posibil să interpreteze această dispoziție în conformitate cu articolul 3 din directiva menționată sau, în caz contrar, de a desprinde consecințele incompatibilității parțiale a dispoziției menționate cu dreptul Uniunii, lăsând-o, dacă este cazul, neaplicată [23].

38. Prin urmare, propunem să se răspundă la prima întrebare preliminară în sensul că Directiva 2009/16 se aplică navelor care, deși sunt clasificate și certificate ca „nave cargou generale – polivalente” de către statul de pavilion, desfășoară exclusiv activități de căutare și de salvare pe mare, iar instanța națională este cea care trebuie să desprindă toate consecințele care decurg din acest fapt în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor naționale de transpunere a acestei directive.

B. Cu privire la cea de a doua întrebare preliminară (condițiile pentru o inspecție suplimentară în temeiul articolului 11 din Directiva 2009/16)

39. Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență dacă faptul că, în cursul operațiunilor de salvare aflate la originea măsurilor în cauză în acțiunea principală, au fost transportate mai multe persoane decât numărul maxim de persoane care puteau fi transportate de navele în cauză în temeiul certificatelor de siguranță ale acestora poate constitui un „factor prioritar” sau un „factor neprevăzut” în sensul anexei I partea II punctele 2A și 2B la Directiva 2009/16 și, mai exact, factorul neprevăzut constând în aceea că

[20] În orice caz, adăugăm că orice chestiune aferentă clasificării acestor nave, astfel cum este efectuată de organismul de certificare, intră sub jurisdicția statului de pavilion și nu este relevantă pentru competențele statului portului în temeiul Directivei 2009/16. În plus, astfel cum a subliniat guvernul spaniol, avem îndoieli că activitatea de căutare și salvare pe mare poate fi asimilată cu cea de transport de pasageri, având în vedere caracteristicile diferite ale acesteia din urmă, cum ar fi în special previzibilitatea absolută a serviciului (prestat unui număr de persoane bine identificate în conformitate cu itinerarii și condiții prestabilite), și natura sa contractuală.

[21] A se vedea în special considerentul (7) al Directivei 2009/16 și punctul 12 din Recomandarea 2020/1365, care fac referire la nave „echipate în mod corespunzător”.

[22] A se vedea în special articolul 1 din Directiva 2009/16.

[23] Hotărârea din 29 iulie 2019, Torubarov (C-556/17, EU:C:2019:626, punctul 77 și jurisprudența citată).

„navele [în cauză] au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu”[24], care ar justifica faptul că aceste nave trebuie să facă obiectul unei inspecții suplimentare în temeiul articolului 11 din această directivă.

40. Această instanță consideră că, în timp ce salvarea persoanelor pe mare și eventualul caracter inadecvat al certificatelor de siguranță eliberate de statul de pavilion în raport cu numărul de persoane aflate efectiv la bord nu constituie nici „factori prioritari”, nici „factori neprevăzuți” în sensul dispozițiilor menționate mai sus, diferența și inadecvarea vădite dintre persoanele care puteau fi transportate în conformitate cu certificatele și persoanele transportate efectiv în timpul operațiunilor de salvare ar putea, în schimb, să fie calificate drept „factor neprevăzut”.

41. În această privință, observăm că rezultă din considerentul (6) al Directivei 2009/16 că, deși răspunderea pentru monitorizarea conformității navelor cu standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor revine, în principal, statului de pavilion, monitorizarea conformității cu aceste standarde ar trebui de asemenea asigurată de statul portului ca o a doua linie de apărare în ceea ce privește navele care nu corespund standardelor respective, recunoscând în același timp că inspecțiile statului portului nu au valoarea unui control și că rapoartele de inspecție relevante nu sunt echivalente cu un certificat de navigabilitate[25].

42. În temeiul articolului 11 din această directivă, navele sunt supuse unor inspecții suplimentare de către statul portului numai în cazul în care există „factori prioritari” sau „factori neprevăzuți”, enumerați în mod exhaustiv în anexa I partea II punctele 2A și 2B[26]. Printre factorii neprevăzuți se numără și cel menționat de instanța de trimitere, al „navelor care au fost exploatate astfel încât să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu”, cu privire la care instanța menționată are dificultăți de interpretare.

43. În această privință, considerăm evident faptul că o navă care transportă în mod sistematic mai multe persoane decât numărul maxim de persoane care por fi transportate conform certificatelor sale poate, în anumite împrejurări, să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu. O astfel de circumstanță este, în principiu, susceptibilă să constituie un „factor neprevăzut”, în sensul anexei I partea II punctul 2B la Directiva 2009/16, și să justifice o „inspecție suplimentară”, în sensul articolului 11 din această directivă.

[24] Această instanță precizează că, în cazul în care administrația italiană a calificat această împrejurare în formularele referitoare la rapoartele de inspecție drept „factor prioritar” în sensul anexei I partea II punctul 2A la Directiva 2009/16, și nu drept „factor neprevăzut” în sensul anexei I partea II punctul 2B la directiva respectivă, acest lucru se datorează faptului că formularele respective nu includ o secțiune specifică pentru indicarea factorilor neprevăzuți și, prin urmare, trebuie să se considere că, în secțiunea în care aceste formulare indică „factorul prioritar”, acestea fac referire în mod generic la condițiile necesare pentru efectuarea inspecției suplimentare menționate la articolul 11 din Directiva 2009/16.

[25] Legiuitorul Uniunii ia în considerare, în această privință, Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului de port, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, care prevede, în cel de al patrulea și cel de al cincilea considerent, că responsabilitatea pentru punerea în aplicare eficientă a standardelor stabilite în instrumentele internaționale revine în primul rând autorităților statului de pavilion, adăugând, în același timp, că statele portului trebuie să ia măsuri eficiente pentru a împiedica operarea navelor care nu corespund standardelor internaționale.

[26] În ceea ce privește diferența dintre cei doi factori, „factorii neprevăzuți” sunt, în general, mai puțin importanți sau prezintă o gravitate mai puțin evidentă, sunt legați de probleme de natură similară, precum încălcări ale normelor în vigoare, anomalii, plângeri și rețineri anterioare (a se vedea 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, p. 872). În plus, rezultă din articolul 11 litera (b) din Directiva 2009/16 că, în prezența unor factori prioritari, inspecția suplimentară pare a fi obligatorie, în timp ce în cazul unor factori neprevăzuți, decizia de a efectua o astfel de inspecție este lăsată la latitudinea autorității competente.

44. Cu toate acestea, este necesar să se efectueze o verificare factuală, de la caz la caz, care revine instanței naționale, care nu se poate limita la o constatare formală a diferenței dintre numărul de persoane transportate și numărul de persoane pentru care este autorizat transportul conform certificatelor [27], ci trebuie să evalueze în mod concret riscurile unui astfel de comportament [28].

45. În plus, trebuie remarcat faptul că această situație poate constitui uneori, precum în prezenta cauză, consecința directă și necesară a unui transport efectuat pentru a respecta obligația de salvare pe mare care îi revine comandantului navei în temeiul dreptului internațional cutumiar și care este consacrată în special în articolul 98 din Convenția privind dreptul mării [29] (denumită în continuare „obligația de salvare pe mare"). Într-adevăr, dreptul cutumiar al mării exceptează navele, în măsura în care acestea respectă această obligație, de cerințele impuse pe baza clasificării navei [30]. În astfel de împrejurări, simplul fapt că nava a transportat un număr de persoane care a depășit cu puțin capacitatea sa maximă nu poate fi considerat, în sine, un „factor neprevăzut" în sensul articolului 11 din Directiva 2009/16 și al anexei I partea II punctul 2B la aceasta [31].

46. În aceste condiții, nu se poate exclude, în principiu, ca, în condițiile respectării obligației de salvare pe mare, navele să fie operate, în cazul concret, astfel încât să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, ceea ce poate constitui un „factor neprevăzut" în sensul articolului 11 și al anexei I partea II punctul 2B din Directiva 2009/16. Acesta poate fi cazul în special atunci când se dovedește că o navă încalcă în mod sistematic, prin activitatea sa predominantă, normele privind siguranța navelor, indiferent de standardele referitoare la clasificarea acestora [32]. În definitiv, revine autorităților naționale competente să demonstreze că, în prezenta cauză, navele în discuție au fost exploatate astfel încât să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, dincolo de activitățile strict necesare pentru îndeplinirea obligației de salvare pe mare.

47. Prin urmare, propunem să se răspundă la cea de a doua întrebare preliminară în sensul că articolul 11 și anexa I partea II punctele 2A și 2B din Directiva 2009/16, interpretate în lumina obligației de salvare pe mare prevăzute în special la articolul 98 din Convenția privind dreptul

[27] Într-adevăr, respectarea condițiilor prevăzute în certificatul de siguranță al unei nave, în special a condiției referitoare la numărul de persoane transportate la bord, ține de competența statului de pavilion. Același lucru este valabil și în ceea ce privește caracterul adecvat, în abstract, al certificatului acordat pentru exercitarea activității pentru care sunt destinate navele, aspect care rămâne în competența statului de pavilion.

[28] Considerăm deosebit de dificil de demonstrat că o navă autorizată să transporte, de exemplu, o sută de persoane poate constitui un pericol pentru oameni, bunuri sau mediu atunci când transportă câteva persoane în plus. Situația este diferită în cazul în care o navă care nu este, în principiu, destinată transportului de persoane și pentru care certificatele sale de siguranță prevăd un număr maxim de 30 de persoane la bord în calitate de membri ai echipajului, precum în prezenta cauză, transportă, să zicem, aproximativ 400 de persoane.

[29] Această dispoziție, intitulată „Obligația de a acorda asistență", are următorul cuprins la alineatul (1): „Fiecare stat solicită comandantului unei nave care îi arborează pavilionul, pe cât posibil fără a pune în pericol serios nava, echipajul sau pasagerii: (a) să acorde asistență oricărei persoane aflate în pericol pe mare; (b) să se îndrepte cât de repede posibil în ajutorul persoanelor în pericol, în cazul în care este informat că acestea au nevoie de ajutor, în măsura în care se poate aștepta în mod rezonabil la o astfel de acțiune din partea sa; […]".

[30] În această privință, reamintim mai întâi că articolul IV litera b) din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, menționată la articolul 2 punctul 1 litera (b) din Directiva 2009/16, prevede că persoanele aflate la bordul unei nave, în special ca urmare a obligației comandantului de a transporta naufragiați, nu trebuie luate în considerare la verificarea aplicării în privința navei a oricăreia dintre cerințele convenției respective și de asemenea că anexele la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, semnată la Londra la 2 noiembrie 1973, astfel cum a fost completată prin Protocolul din 17 februarie 1978, menționată de asemenea la articolul 2 punctul 1 litera (c) din această directivă, prevăd excepții de la regimul privind deversările în mare în cazurile în care acest lucru este esențial pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și, în sfârșit, că Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim, menționată de asemenea la articolul 2 punctul 1 litera (i) din directiva respectivă, prevede dreptul comandantului de a solicita personalului navigant să prelungească timpul de lucru peste limitele convenționale atunci când este necesar pentru a acorda asistență altor nave sau persoanelor aflate în dificultate pe mare.

[31] Instanța de trimitere a exclus în mod întemeiat faptul că justificările furnizate de autoritățile naționale competente ar putea constitui „factori prioritari" în sensul articolului 11 și al anexei I partea II punctul 2A din Directiva 2009/16. Într-adevăr, niciunul dintre motivele invocate de aceste autorități nu corespunde cazurilor enumerate în mod exhaustiv printre „factorii prioritari".

[32] În ceea ce privește neregulile în cauză, acesta ar putea fi cazul, de exemplu, al încălcărilor legate de stațiile suplimentare care deversează ape uzate direct în mare.

mării, trebuie interpretate în sensul că simplul fapt că o navă a transportat, în urma operațiunilor de salvare pe mare, un număr de persoane mai mare decât capacitatea maximă, astfel cum este indicat în certificatul privind echipamentele de siguranță, nu poate fi considerat în sine un „factor prioritar” sau un „factor neprevăzut” care impune sau, respectiv, care justifică inspecții suplimentare în sensul acestor dispoziții. Cu toate acestea, nu se poate exclude, în principiu, ca transportul sistematic al unui număr de persoane mult peste capacitatea navei să o afecteze aceasta din urmă în așa fel încât să implice un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, ceea ce ar constitui un „factor neprevăzut” în sensul acestor dispoziții, aspect a cărui verificare este de competența instanței naționale.

C. Cu privire la cea de a treia și cea de a patra întrebare preliminară [întinderea competențelor de inspecție în temeiul articolului 13 din Directiva 2009/16, al articolului I litera b) din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și al punctului 1.3.1 din anexa la Rezoluția OMI privind controlul statului portului]

48. Prin intermediul celei de a treia și al celei de a patra întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 13 din Directiva 2009/16, pe de o parte, sau articolul I litera (b) din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și punctul 1.3.1 din anexa la Rezoluția OMI privind controlul statului portului, pe de altă parte, permit statului portului să verifice dacă o navă deține certificate necesare și respectă normele adoptate la nivel internațional în materia siguranței, a prevenirii poluării și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor în ceea ce privește activitatea efectiv desfășurată de nava respectivă, în prezenta cauză cea de căutare și salvare pe mare, indiferent de activitatea pentru care aceasta a fost clasificată [33].

49. Această instanță consideră că controlul exercitat de statul portului nu poate repune în discuție controlul efectuat și deciziile adoptate în statul de pavilion și constată, pe de o parte, că nici convențiile internaționale, nici dreptul Uniunii și nici dreptul italian sau german nu prevăd condiții exacte pentru navele private care desfășoară în mod sistematic activități de căutare și de salvare pe mare [34] și, pe de altă parte, că convențiile internaționale derogă în mod explicit de la cerințele impuse, dacă este cazul, în funcție de clasificarea navei, având în vedere obiectivul de salvare pe mare [35].

[33] În special, considerăm că cea de a patra întrebare preliminară, referitoare la aplicarea instrumentelor convenționale menționate, este accesorie celei de a treia întrebări, referitoare la aplicarea articolului 13 punctul 3 din Directiva 2009/16, în sensul că, prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență dacă, în cazul în care statul portului se află în imposibilitatea de a controla respectarea cerințelor aplicabile în privința activității efective a acestei nave în sensul directivei menționate, o astfel de competență poate fi totuși întemeiată pe unul dintre instrumentele convenționale menționate.

[34] Absența unor astfel de condiții în dreptul internațional sau al Uniunii ar fi confirmată de Recomandarea 2020/1365, atunci când aceasta precizează, în considerentul (12), că este indispensabil, din motive de „ordine publică”, inclusiv de siguranță, ca aceste nave să fie înregistrate și echipate în mod corespunzător pentru a îndeplini cerințele relevante de siguranță și sănătate asociate acestei activități, astfel încât să nu pună în pericol echipajul sau persoanele salvate. În caz contrar, potrivit acestei instanțe, nu ar exista niciun motiv pentru a se invoca ordinea publică în acest scop.

[35] În plus, potrivit instanței menționate, atunci când instrumentele convenționale menționate prevăd că guvernele contractante se angajează în esență să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții, o navă este „aptă pentru scopul pentru care este destinată”, adecvarea navei la scopul propus trebuie înțeleasă în sens abstract, ținând seama de tipul de navă în funcție de clasificarea acesteia, și nu într-un sens concret, având în vedere tipul specific de activități desfășurate efectiv, întrucât, în caz contrar, s-ar fi folosit un termen precum „utilizată” sau un termen similar. Cu toate acestea, instanța de trimitere recunoaște că utilizarea termenului „destinată” se pretează de asemenea unei interpretări potrivit căreia destinația ar putea face referire nu la caracteristicile intrinseci ale navei și nici la utilizarea pentru care sunt necesare aceste caracteristici, ci la scopul în care nava a fost utilizată în realitate de armatorul său.

50. În temeiul articolului 13 punctul 3 din Directiva 2009/16, o inspecție mai amănunțită, precum cele care fac obiectul acțiunilor principale, include o „verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord” și se efectuează atunci când, în urma unei inspecții inițiale, există „motive întemeiate” pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții [36]. Anexa V la această directivă oferă exemple de „motive întemeiate” [37].

51. În ceea ce privește relevanța în speță, inspecțiile mai amănunțite în temeiul articolului 13 punctul 3 din Directiva 2009/16 s-au bazat, potrivit ordinului de trimitere, pe „motivul evident” menționat în partea A punctul 3 din anexa V la această directivă, și anume pe faptul că „[a]u fost constatate neconcordanțe în timpul verificării certificatelor și a altor documente”, în speță în cursul examinării certificatului de siguranță prevăzut la norma 9 din capitolul XI-2 al Convenției pentru ocrotirea vieții omenești pe mare [38]. În plus, guvernul italian subliniază în observațiile sale scrise că, în cauzele principale, competența de a efectua inspecțiile mai amănunțite din cadrul acțiunii principale se întemeiază în special pe norma 19 din capitolul I din anexa la această convenție [39].

52. Or, deși articolul 13 punctul 3 din Directiva 2009/16, chiar dacă stabilește cadrul în care este permisă o inspecție mai amănunțită, nu specifică în mod clar limitele acestei inspecții. Prin urmare, se pune întrebarea dacă „verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord” se limitează numai la cerințele aplicabile pe baza clasificării navei sau se referă de asemenea la cerințele aplicabile activității desfășurate în mod efectiv de navă.

53. Pentru a determina întinderea controlului de către statul portului în sensul acestei dispoziții, considerăm că ar trebui să se rețină, pe de o parte, că aceasta conferă o competență de control care depășește în mod necesar pe cea a „inspecției inițiale” prevăzute la articolul 13 punctul 1 din această directivă, care se referă în esență la certificatele și la starea generală a navei și, pe de altă parte, că acest control are ca obiect verificarea conformității cu „cerințele operaționale la bord”. Prin urmare, un astfel de control nu se poate limita la cerințele formale prevăzute în certificatele privind clasificarea navei de către organismul de certificare, ci se referă mai degrabă la conformitatea navei cu toate standardele internaționale privind siguranța, prevenirea poluării și

[36] Această dispoziție precizează faptul că există astfel de „motive întemeiate” atunci când inspectorul consideră că acest lucru este justificat în baza judecății sale profesionale.

[37] În plus, considerăm că, având în vedere că articolul 13 punctul 3 din Directiva 2009/16 face trimitere la dispozițiile unei convenții în materie, inclusiv la Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, menționată la articolul 2 din aceasta, acesta trebuie interpretat în special în lumina articolului I litera (b) din această convenție. Într-adevăr, chiar dacă Uniunea nu este parte contractantă la această convenție (în schimb, toate statele membre sunt semnatare), Curtea poate ține seama de dispozițiile convenției respective atunci când interpretează un act juridic de drept derivat [a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 iunie 2008, Intertanko și alții (C-308/06, EU:C:2008:312, punctele 47-52)].

[38] Norma 9 din capitolul XI-2 din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare prevede o verificare limitată a valabilității certificatelor menționate la punctul 1.1 din această normă și în special a certificatului internațional de siguranță. În prezenta cauză, rezultă din decizia de trimitere că inspecțiile detaliate au fost dispuse pentru motivul că formularele de transmitere a informațiilor în materie de securitate prealabile intrării navelor în port au fost completate în mod eronat, întrucât lipseau, printre altele, numărul companiei, localizarea navelor la momentul întocmirii declarației, administrația care a eliberat certificatele internaționale de siguranță, precum și data expirării acestor certificate. În plus, s-a raportat că rezultatele planurilor de siguranță ale navelor fuseseră aprobate, deși acesta încă nu era cazul.

[39] Norma 19 din capitolul I al Convenției pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, referitoare la controlul certificatelor navelor, precizează la litera (b) că astfel de certificate, în cazul în care sunt valabile, sunt acceptate, cu excepția cazului în care există motive întemeiate pentru a se considera că starea navei sau a echipamentului său nu corespunde în substanță cu caracteristicile unuia dintre certificate sau că nava și echipamentul acesteia nu sunt în conformitate cu dispozițiile normei 11 literele (a) și (b) din capitolul menționat. Potrivit normei 11 litera (a) din același capitol, starea navei și a echipamentului său trebuie menținută în conformitate cu dispozițiile convenției, astfel încât nava să poată rămâne în stare de navigabilitate, fără a reprezenta un pericol pentru navă sau pentru persoanele aflate la bord. În schimb, norma 11 litera (b) din capitolul I al Convenției pentru ocrotirea vieții omenești pe mare nu este relevantă în prezenta cauză, întrucât se referă la interzicerea efectuării unor modificări în urma unei inspecții efectuate în conformitate cu normele 7-10 din capitolul respectiv.

condițiile de viață și de muncă la bordul navelor, ținând seama de starea reală a navei și a echipamentelor sale, precum și de activitățile desfășurate efectiv de navă, în special dacă acestea diferă de cele legate de clasificarea sa [40].

54. Prin urmare, se poate concluziona, în principiu, că, astfel cum susține guvernul italian, împrejurarea că o navă este exploatată în conformitate cu autorizațiile sale poate constitui o încălcare a cerințelor referitoare la procedurile operaționale la bordul acestei navei și poate în special să implice un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, fapt pe care administrația competentă trebuie să îl demonstreze, pe baza normelor aplicabile activității căreia îi este alocată nava în mod efectiv.

55. Odată constatate aceste aspecte, trebuie precizat, cu toate acestea, astfel cum arată și instanța de trimitere, că nu există o clasificare în dreptul Uniunii sau în dreptul internațional a navelor angajate în activități de căutare și de salvare pe mare [41]. Prin urmare, în lipsa unei astfel de clasificări, nu se poate concluziona că simpla clasificare a navelor în cauză ca fiind „nave cargou general – polivalente” constituie în sine un „motiv întemeiat” pentru a considera că starea navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia nu îndeplinește în totalitate „cerințele relevante ale uneia dintre convenții”, în conformitate cu articolul 13 punctul 3 din Directiva 2009/16, cu excepția cazului în care utilizarea sistematică a acestei nave încalcă normele referitoare la clasificarea sa [42].

56. Prin urmare, propunem să se răspund la cea de a treia întrebare preliminară în sensul că competența statului portului de a efectua o inspecție mai amănunțită a unei nave care arborează pavilionul unui stat membru, în conformitate cu articolul 13 din Directiva 2009/16, include competența de a verifica dacă nava respectivă respectă standardele privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navei care sunt aplicabile activităților cărora nava le este alocată în mod efectiv, ținând seama în același timp de cele pentru care aceasta a fost clasificată.

D. Cu privire la cea de a cincea întrebare preliminară (posibilitatea de reținere a unei nave în temeiul articolului 19 din Directiva 2009/16 pentru exercitarea unei alte activități activitate decât cea care corespunde certificării)

57. Prin intermediul celei de a cincea întrebări, instanța de trimitere solicită mai întâi să se stabilească în esență dacă autoritățile statului portului sunt îndreptățite să solicite deținerea de certificate și respectarea condițiilor sau a cerințelor în materie de siguranță și de prevenire a poluării marine cu privire la activitățile desfășurate în mod efectiv de o navă, în speță cele de căutare și de salvare pe mare, pentru a evita reținerea acesteia [litera a)] și, în cazul unui răspuns

[40] În plus, considerăm că această concluzie nu este repusă în discuție de interpretarea articolului 13 punctul 1 din Directiva 2009/16 interpretat în lumina articolului I litera b) din Convenția pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și a punctului 1.3.1 din anexa la Rezoluția OMI privind controlul statului portului. Într-adevăr, aceste dispoziții, atunci când prevăd posibilitatea de a verifica dacă nava este „adecvată pentru serviciul pentru care este destinată”, pot fi interpretate în sensul că orice apreciere a adecvării navei trebuie efectuată ținând seama de serviciul asigurat în mod efectiv de navă, precum și de reglementările relevante.

[41] În plus, această clasificare nu pare să existe nici în dreptul german sau italian.

[42] Mărturisim că avem dificultăți în a accepta că transportul de persoane aflate în pericol poate fi asimilat, într-o anumită măsură, transportului de „marfă”, recunoscând în același timp că este necesar să se evite repunerea în discuție a clasificării navelor în cauză, astfel cum este efectuată de organismul de certificare al statului de pavilion. În plus, în cazul în care statul portului nu este de acord cu clasificarea unei nave, Convenția privind dreptul mării prevede o procedură de raportare, prin care orice stat care are motive clare pentru a considera că nu s-a exercitat jurisdicția și controlul adecvat asupra unei nave poate raporta faptele statului de pavilion, care este obligat să efectueze o investigație în acest sens și să ia măsurile necesare pentru a remedia situația, dacă este cazul [a se vedea articolul 94 alineatul (6) din convenție]. Această abordare este în conformitate cu cea urmată la punctul 1.3.3 din anexa la Rezoluția OMI privind controlul statului portului.

afirmativ, dacă astfel de certificate și condiții sau cerințe pot fi solicitate numai în cazul în care există un cadru juridic internațional sau al Uniunii clar și fiabil în ceea ce privește clasificarea activităților de căutare și salvare pe mare, precum și cu privire la certificatele, condițiile sau cerințele aferente [litera b)] sau, dimpotrivă, dacă acestea ar trebui să fie solicitate în temeiul reglementării naționale a statului de pavilion sau a statului portului și dacă, în acest scop, este necesară o reglementare de drept primar sau de drept derivat sau dacă este suficientă o reglementare administrativă cu caracter general [litera c)].

58. În continuare, această instanță solicită să se stabilească dacă revine statului portului obligația de a indica, în momentul inspecției, pe baza cărei reglementări naționale (cu putere de lege sau cu caracter administrativ) trebuie stabilite condițiile sau cerințele impuse, precum și activitățile precise de corectare sau de remediere care sunt necesare pentru asigurarea respectării reglementării amintite [litera d)] și dacă, în lipsa unor astfel de reglementări, administrația statului portului poate indica, în cazul concret, cerințele pe care trebuie să le îndeplinească nava supusă inspecției [litera e)].

59. În sfârșit, instanța menționată solicită să se stabilească dacă, în lipsa unei astfel de reglementări și în absența unor indicații specifice din partea statului de pavilion, activitățile de căutare și de salvare pot fi considerate ca fiind autorizate (și, prin urmare, ca neputând fi împiedicate de adoptarea unui ordin de reținere), atunci când nava respectă condițiile sau cerințele pentru o altă categorie, a căror îndeplinire efectivă a fost confirmată de statul de pavilion [litera f)].

60. Cu titlu preliminar, trebuie remarcat faptul că, în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Directiva 2009/16, autoritatea competentă trebuie să se asigure că orice deficiență confirmată sau descoperită în urma inspecției este sau urmează să fie remediată în conformitate cu convențiile și, în temeiul articolului 19 alineatul (2) din această directivă, în cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea competentă din statul portului în care se inspectează nava se asigură că nava este reținută.

61. Astfel cum reiese din răspunsurile propuse la întrebările preliminare precedente, statul portului poate, în conformitate cu articolul 13 punctul 3 din Directiva 2009/16, să asigure respectarea convențiilor internaționale și a legislației Uniunii aplicabile în materie de securitate maritimă, de siguranță maritimă, de protecție a mediului marin și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navei, ținând seama de activitățile desfășurate în mod efectiv de navă, cu condiția ca un astfel de control să nu afecteze competența statului de pavilion în ceea ce privește clasificarea navei sau respectarea obligației de salvare pe mare.

62. În consecință, simplul fapt că o navă desfășoară în mod sistematic activități de căutare și de salvare pe mare nu exceptează această navă de la respectarea cerințelor care îi sunt aplicabile în temeiul dreptului internațional sau al dreptului Uniunii și nu exclude faptul ca nava respectivă să facă obiectul unor măsuri de reținere în temeiul articolului 19 din această directivă în cazul în care încalcă normele menționate. Cu alte cuvinte, în cazul în care, astfel cum subliniază instanța de trimitere, navele sunt excluse de la aplicarea normelor internaționale privind siguranța navigației și protecția mediului marin în măsura în care efectuează misiuni de salvare punctuale pe mare, acestea nu sunt exceptate de la nicio altă normă aplicabilă navelor în temeiul cerințelor de drept internațional, având în vedere activitatea desfășurată în mod efectiv.

63. În consecință, propunem să se răspundă la cea de a cincea întrebare adresată, în primul rând, în sensul că Directiva 2009/16 trebuie interpretată în sensul că autoritățile statului portului au dreptul de a solicita deținerea de certificate și respectarea condițiilor sau a cerințelor de siguranță și de prevenire a poluării marine referitoare la activitățile pentru care este clasificată o navă, precum și a oricăror alte certificate, condiții sau cerințe bazate pe cadrul juridic internațional sau pe cel al Uniunii [43].

64. În continuare, considerăm că directiva trebuie interpretată în sensul că revine statului portului obligația de a indica, cu ocazia inspecției, pe baza căror reglementări trebuie stabilite condițiile sau cerințele constatate ca fiind încălcate și ce corecții sau rectificări sunt necesare pentru a asigura respectarea acestei reglementări.

65. În sfârșit, considerăm că această directivă trebuie interpretată în sensul că o navă implicată în mod sistematic în activități de căutare și salvare pe mare nu poate fi considerată, ca atare, ca neputând face obiectul unor măsuri de reținere atunci când încalcă cerințele care îi sunt aplicabile în temeiul dreptului internațional sau al dreptului Uniunii, fără a se aduce atingere obligației de salvare pe mare [44].

VI. Concluzie

66. Având în vedere considerațiile menționate anterior, propunem Curții să răspundă la întrebările adresate de Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunalul Administrativ Regional din Sicilia, Italia) după cum urmează:

1) Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2013/38/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 august 2013, prin Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 și prin Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015, precum și prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 se aplică navelor care, deși sunt clasificate și certificate ca „nave cargou generale – polivalente” de către statul de pavilion, desfășoară exclusiv activități de căutare și de salvare pe mare. Instanța națională este cea care trebuie să desprindă toate consecințele care decurg din acest fapt în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor naționale de transpunere a acestei directive.

2) Articolul 11 din Directiva 2009/16 și partea II punctele 2A și 2B din anexa I la această directivă, coroborate cu obligația de salvare pe mare care revine comandantului navei în temeiul dreptului internațional cutumiar și care este prevăzută în special în articolul 98 din Convenția Națiunilor Unite privind dreptul mării, încheiată la Montego Bay la 10 decembrie 1982, trebuie interpretate în sensul că faptul că o navă a transportat, ca urmare a operațiunilor de salvare pe mare, un număr de persoane mai mare decât capacitatea maximă indicată în certificatul

[43] În schimb, în cazul în care nava nu îndeplinește cerințele necesare în temeiul legislației statului de pavilion sau a statului portului sau dacă acesta din urmă nu este de acord cu clasificarea unei nave, statul portului poate (sau chiar trebuie) să raporteze acest aspect statului de pavilion și să coopereze cu acesta pentru a găsi o soluție la deficiențele identificate.

[44] Dorim să facem o ultimă remarcă în această etapă. Viața umană și salvarea acesteia reprezintă, desigur, valoarea care prevalează [asupra tuturor celorlalte considerente]. Cu toate acestea, „datoria bunului samaritean” nu este lipsită de obligații. De exemplu, în măsura în care acest lucru este relevant, bunul samaritean din Testament a salvat fără ezitare persoana aflată în pericol. Totuși, acesta a transportat-o într-un loc sigur, o pensiune, pe cheltuiala sa, cu cel mai sigur mijloc de transport, propriul măgar, a avut grijă de această persoană fără să transfere povara altora și a dat propriii bani gazdei pentru a avea grijă de aceasta între timp, promițându-i că „ceea ce cheltuiești în plus, îți voi da înapoi când mă voi întoarce”. Comparațiile sunt uneori dificile…

privind echipamentele de siguranță nu poate fi considerat în sine un „factor prioritar” sau un „factor neprevăzut” care necesită sau, respectiv, care justifică inspecții suplimentare în sensul acestor dispoziții. Totuși, acest lucru ar putea fi valabil în cazul în care transportul este sistematic, iar numărul de persoane transportate depășește în mod regulat și semnificativ numărul prevăzut de clasificarea navei. Cu toate acestea, nu se poate exclude, în principiu, ca transportul sistematic al unui număr de persoane mult peste capacitatea navei să o afecteze aceasta din urmă în așa fel încât să implice un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu, ceea ce ar constitui un „factor neprevăzut” în sensul acestor dispoziții, aspect a cărui verificare este de competența instanței naționale.

3) Competența statului portului de a efectua o inspecție mai amănunțită a unei nave care arborează pavilionul unui stat membru, în conformitate cu articolul 13 din Directiva 2009/16, include competența de a verifica dacă nava respectă standardele privind siguranța, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă la bordul navei care sunt aplicabile activităților cărora nava le este alocată în mod efectiv, ținând seama în același timp de cele pentru care nava a fost clasificată.

4) a) Directiva 2009/16, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2013/38, prin Regulamentele nr. 1257/2013 și nr. 2015/757, precum și prin Directiva 2017/2110, trebuie interpretată în sensul că autoritățile statului portului au dreptul de a solicita deținerea de certificate și respectarea condițiilor sau a cerințelor de siguranță și de prevenire a poluării marine referitoare la activitățile pentru care este clasificată o navă, precum și a oricăror alte certificate, condiții sau cerințe bazate pe cadrul juridic internațional sau pe cel al Uniunii.

b) Această directivă trebuie interpretată în sensul că revine statului portului obligația de a indica, cu ocazia inspecției, pe baza căror reglementări trebuie stabilite condițiile sau cerințele constatate ca fiind încălcate și ce corecții sau rectificări sunt necesare pentru a asigura respectarea acestei reglementări.

c) Directiva menționată trebuie interpretată în sensul că o navă angajată în operațiuni sistematice de căutare și de salvare pe mare nu poate fi considerată, ca atare, ca neputând face obiectul unor măsuri de reținere atunci când încalcă cerințele care îi sunt aplicabile în temeiul dreptului internațional sau al dreptului Uniunii, fără a se aduce atingere obligației de salvare pe mare.