Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
ATHANASIOS RANTOS
prednesené 22. februára 2022[1]

Spojené veci C-14/21 a C-15/21

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

[návrhy na začatie prejudiciálneho konania, ktoré podal Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Regionálny správny súd pre Sicíliu, Taliansko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Námorná doprava – Činnosť pátrania a záchrany na mori – Režim uplatniteľný na lode – Smernica 2009/16/ES – Kontrolné právomoci prístavného štátu – Článok 3 – Pôsobnosť – Článok 11 – Podmienky dodatočnej inšpekcie – Článok 13 – Podrobnejšia inšpekcia – Rozsah kontrolných právomocí – Článok 19 – Zadržanie lodí“

I. Úvod

1. Tieto návrhy na začatie prejudiciálneho konania boli podané zo strany Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Regionálny správny súd pre Sicíliu, Taliansko) v rámci dvoch sporov medzi spoločnosťou Sea Watch eV a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerstvo pre infraštruktúru a dopravu, Taliansko), ako aj Capitaneria di Porto di Palermo (Prístavný úrad Palermo, Taliansko) v prvej veci a Capitaneria di Porto di Porto Empedocle (Prístavný úrad Porto Empedocle, Taliansko) v druhej veci v súvislosti s dvomi príkazmi na zadržanie, ktoré vydali tieto prístavné úrady a ktoré sa týkali lodí s názvami *Sea Watch 4* a *Sea Watch 3* (ďalej len „predmetné lode“).

2. Prejudiciálne otázky sa v podstate týkajú rozsahu kontrolných právomocí prístavného štátu v zmysle smernice 2009/16/ES[2] a iných uplatniteľných medzinárodných noriem na súkromných lodiach, ktoré systematicky a výlučne vykonávajú činnosť v oblasti pátrania a záchrany osôb,

[1] Jazyk prednesu: francúzština.

[2] Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 2009, s. 57), zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2013/38/EÚ z 12. augusta 2013 (Ú. v. EÚ L 218, 2013, s. 1), nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1257/2013 z 20. novembra 2013 (Ú. v. EÚ L 330, 2013, s. 1) a nariadením Európskeho parlamentu a Rady č. 2015/757 z 29. apríla 2015 (Ú. v. EÚ L 23, 2015, s. 55), ako aj smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 (Ú. v. EÚ L 315, 2017, s. 61) (ďalej len „smernica 2009/16“).

ktoré sa nachádzajú v nebezpečenstve alebo núdzi na mori (ďalej len „činnosť pátrania a záchrany na mori“). Súdny dvor má konkrétne spresniť pôsobnosť smernice 2009/16, frekvenciu a intenzitu kontrol, ako aj základ opatrení na zadržanie majetku.

3. Hlavný problém nastolený v prejednávaných veciach vyplýva z neexistencie medzinárodnej alebo európskej právnej úpravy, ktorá by vymedzovala systematický výkon činnosti pátrania a záchrany na mori súkromnými subjektmi,[3] ktorá sa v priebehu posledných rokov výrazne zvyšovala vzhľadom na zlyhania štátnych a medzinárodných organizácií v čoraz kritickejšej situácii týkajúcej sa bezpečnosti osôb, ktoré prechádzajú cez Stredozemné more na palube jednoduchých plavidiel.

4. Až do dnešného dňa medzinárodný alebo európsky normotvorca nevyplnili túto medzeru, a teda nezaujali priame stanovisko k tomuto fenoménu,[4] ktorého význam dnes preukazuje skutočnosť, že súkromné lode, ktoré systematicky vykonávajú činnosť spočívajúcu v pátraní a záchrane na mori, v podstate spolupracujú so štátnymi pátracími a záchrannými systémami na mori.[5] Neexistencia osobitných pravidiel týkajúcich sa tejto praxe však vedie ku vzniku nejednoznačných situácií, v ktorých prítomnosť súkromných lodí, ktoré pravidelne vykonávajú činnosť v oblasti pátrania a záchrany na mori, môže do určitej miery podporovať obchádzanie pravidiel vstupu na územie Únie, a dokonca podnecovať tento druh činnosti. Hneď na úvod však poznamenávam, že tieto veci sa netýkajú samotnej pátracej a záchrannej činnosti, ale iného štádia, ktoré nasleduje po nej, a to činnosti inšpekcie lodí po vyložení „stroskotancov“.

[3] Jedinou právnou úpravou týkajúcou sa súkromných lodí, a teda ich prevádzkovateľov je smernica Rady 2002/90/ES z 28. novembra 2002, ktorá definuje napomáhanie neoprávnenému vstupu, tranzitu a pobytu (Ú. v. ES L 328, 2002, s. 17; Mim. vyd. 19/006, s. 64) (pozri v tejto súvislosti DUMAS, P.: L’obligation de prêter assistance aux personnes en détresse en mer au prisme du droit de l’Union. In: *Revue des affaires européennes*, 12/2019, s. 305 až 327). Na druhej strane pravidlá týkajúce sa činnosti pátrania a záchrany na mori v rámci operácií hraničného dozoru vedených členskými štátmi na ich vonkajších morských hraniciach stanovuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 656/2014 z 15. mája 2014, ktorým sa stanovujú pravidlá dozoru nad vonkajšími morskými hranicami v kontexte operačnej spolupráce koordinovanej Európskou agentúrou pre riadenie operačnej spolupráce na vonkajších hraniciach členských štátov Európskej únie (Ú. v. EÚ L 189, 2014, s. 93). Okrem toho jediné existujúce zmluvné dokumenty odkazujú na záchranu na mori v situáciách, ktoré obsahujú podstatné prvky, t. j. „náhodnosť“ a „výnimočnosť“ tejto záchrany. Tieto ustanovenia sa však musia vykladať a uplatňovať čo najširším spôsobom, aký umožňuje ich znenie a právny kontext, ale to bez toho, aby došlo k ich prekročeniu.

[4] Jedinou „právnou úpravou“ Európskej únie, ktorá sa zaoberá touto otázkou výslovne, je podľa mojich vedomostí odporúčanie Komisie (EÚ) 2020/1365 z 23. septembra 2020 o spolupráci členských štátov pri operáciách vykonávaných plavidlami, ktoré vlastnia alebo prevádzkujú súkromné subjekty na účely pátracích a záchranných činností (Ú. v. EÚ L 317, 2020, s. 23), ktoré vzhľadom na svoju povahu nemá záväznú povahu a obmedzuje sa preto na stanovenie povinnosti spolupráce medzi dotknutými členskými štátmi.

[5] Napríklad organizácie, ktoré spravujú uvedené lode, musia spolupracovať s koordinačnými centrami záchranných opatrení na mori pobrežných členských štátov, ktoré im dajú pokyny, pokiaľ ide o možnosti vyloženia a preloženia zachránených osôb v danom členskom štáte.

II. Právny rámec

A. Právo Únie

5. Smernica 2009/16 [6] sa týka kontroly lodí v prístavnom štáte. Odôvodnenie 6 tejto smernice znie takto:

„Zodpovednosť za monitorovanie zhody lodí s medzinárodnými normami pre bezpečnosť, prevenciu znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach má v prvom rade vlajkový štát. Vlajkový štát v plnej miere ručí za úplnosť a účinnosť inšpekcií a prehliadok, ktoré sa vykonali s cieľom vydať príslušné osvedčenia, pričom sa spolieha, ak je to vhodné, na uznané organizácie. Zodpovednosť za udržiavanie stavu lode a jej vybavenia po prehliadke s cieľom plniť požiadavky dohovorov uplatniteľných na loď má spoločnosť, ktorá za loď zodpovedá. Vyskytli sa však vážne nedostatky viacerých vlajkových štátov pri vykonávaní a presadzovaní medzinárodných noriem. Odteraz by mal monitorovanie zhody s medzinárodnými normami pre bezpečnosť, prevenciu znečisťovania a životné a pracovné podmienky na lodiach ako druhú obrannú líniu proti námornej doprave, ktorá nespĺňa normy, zabezpečovať aj prístavný štát, pričom sa rozumie, že inšpekcia štátnej prístavnej kontroly nie je prehliadka a že formuláre, ktoré súvisia s inšpekciou, nie sú osvedčenia o schopnosti plavby po mori.“

6. Článok 3 uvedenej smernice, nazvaný „Rozsah pôsobnosti“, stanovuje:

„1. Táto smernica sa vzťahuje na akúkoľvek loď a jej posádku, ktorá zastavuje v prístave alebo na kotvisku členského štátu, aby vykonala prepojenie medzi loďou a prístavom.

…

Tento článok nemá vplyv na práva zakročiť, ktoré prináležia členskému štátu podľa príslušných dohovorov.

…

4. Rybárske plavidlá, vojnové lode, pomocné námorné plavidlá, drevené lode jednoduchej konštrukcie, vládne lode [lode verejných orgánov – *neoficiálny preklad*] používané na neobchodné ciele a jachty [rekreačné plavidlá – *neoficiálny preklad*], ktoré neobchodujú, sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

…“

[6] Táto mernica bola prijatá na základe článku 80 ods. 2 ES [teraz článok 100 ods. 2 ZFEÚ] s cieľom prepracovania smernice Rady 95/21/ES z 19. júna 1995 o štátnom lodnom prístavnom dozore (Ú. v. ES L 157, 1995, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 263), ktorá bola od jej prijatia viackrát zmenená, a posilnenia mechanizmov zavedených touto smernicou. Smernica 2009/16 je súčasťou súboru aktov sekundárneho práva Únie prijatých v ten istý deň, ktorý zahŕňa aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/21/ES z 23. apríla 2009 o plnení povinností vlajkového štátu (Ú. v. EÚ L 131, 2009, s. 132), smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/15/ES z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov (Ú. v. EÚ L 131, 2009, s. 47), ako aj nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009 z 23. apríla 2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (Ú. v. EÚ L 131, 2009, s. 11).

7. Článok 11 tej istej smernice s názvom „Frekvencia inšpekcií“ stanovuje:

„Lode, ktoré zastavujú v prístavoch alebo na kotviskách v rámci [Únie], podliehajú pravidelným inšpekciám alebo dodatočnej inšpekcii takto:

a) lode podliehajú pravidelným inšpekciám vo vopred určených intervaloch v závislosti od ich rizikového profilu…;

b) lode podliehajú dodatočnej inšpekcii bez ohľadu na obdobie od ich poslednej pravidelnej inšpekcie takto:

   – príslušný orgán zabezpečí, aby sa inšpekcia vykonala na lodiach, na ktoré sa uplatňujú prvoradé faktory uvedené v prílohe I časti II bode 2A;

   – na lodiach, na ktoré sa uplatňujú neočakávané faktory uvedené v prílohe I časti II bode 2B, sa môže vykonať inšpekcia. Rozhodnutie o vykonaní takejto dodatočnej inšpekcie sa ponechá na odbornom posúdení príslušného orgánu.“

8. Podľa článku 13 smernice 2009/16 s názvom „Úvodná inšpekcia a podrobnejšia inšpekcia“:

„Členské štáty zabezpečia, aby lode, ktoré boli vybrané na inšpekciu v súlade s článkom 12 alebo článkom 14a, podliehali úvodnej inšpekcii alebo podrobnejšej inšpekcii takto:

1. príslušný orgán zabezpečí, aby inšpektor pri každej úvodnej inšpekcii lode minimálne:

   a) skontroloval osvedčenia…, ktoré sa musia uchovávať na palube v súlade s právnymi predpismi [Únie] v oblasti námornej dopravy a dohovormi súvisiacimi s bezpečnosťou a ochranou;

…

   c) sa presvedčil o celkovom stave lode vrátane strojovne a ubytovania, vrátane hygienických podmienok na lodi.

…

3. vždy keď sú jasné dôvody na konštatovanie po inšpekcii uvedenej v bode 1, že stav lode, jej zariadenia alebo posádky dostatočne nespĺňa príslušné požiadavky dohovoru, vykoná sa podrobnejšia inšpekcia vrátane ďalšej kontroly zhody s požiadavkami lodnej prevádzky.

   ‚Jasné dôvody‘ existujú vtedy, ak inšpektor nájde dôkaz, ktorý na základe jeho odborného posúdenia oprávňuje podrobnejšiu inšpekciu lode, jej zariadenia alebo jej posádky.

   Príklady ‚jasných dôvodov‘ sú uvedené v prílohe V.“

9. Článok 19 tejto smernice s názvom „Odstránenie nedostatkov a zadržanie“ stanovuje:

„1. Príslušný orgán sa uistí, že všetky nedostatky potvrdené alebo odhalené inšpekciou sú odstránené alebo sa odstránia v súlade s dohovormi.

2. V prípade nedostatkov, ktoré predstavujú jasné riziko pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie, príslušný orgán prístavného štátu, v ktorom sa vykonáva inšpekcia lode, zabezpečí zadržanie lode alebo pozastavenie činnosti, v priebehu ktorej sa objavili nedostatky. Príkaz na zadržanie alebo pozastavenie činnosti sa nezruší, pokiaľ nie je riziko odstránené alebo pokiaľ príslušný orgán nestanoví, že loď môže za predpokladu nevyhnutných podmienok pokračovať v plavbe na mori alebo v činnosti bez rizika pre bezpečnosť a zdravie cestujúcich alebo posádky, prípadne ohrozenia iných lodí a bez neodôvodniteľnej hrozby poškodenia morského prostredia.

…

6. V prípade zadržania príslušný orgán bezodkladne informuje správny orgán vlajkového štátu alebo, ak to nie je možné, konzula, alebo v čase jeho neprítomnosti najbližšieho diplomatického zástupcu tohto štátu, o všetkých okolnostiach, za ktorých sa zásah považoval za nevyhnutný, a to písomne s pripojením inšpekčnej správy. V relevantných prípadoch budú tiež upovedomení vymenovaní znalci alebo uznané organizácie zodpovedajúce za vydanie klasifikačných osvedčení alebo štatutárnych osvedčení v súlade s dohovormi. …

…“

10. Príloha I k uvedenej smernici, nazvaná „Prvky inšpekčného systému štátnej prístavnej kontroly Spoločenstva“, obsahuje časť II oddiel 2 s názvom „Dodatočné inšpekcie“, ktorý obsahuje bod 2B s názvom „Neočakávané faktory“, ktorý znie takto:

„Na lodiach, na ktoré sa uplatňujú tieto neočakávané faktory, sa môže vykonať inšpekcia bez ohľadu na čas, ktorý uplynul od ich poslednej pravidelnej inšpekcie. Rozhodnutie vykonať takúto dodatočnú inšpekciu sa ponechá na odbornom posúdení príslušného orgánu.

…

– [Ide o] lode, ktoré boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie.

– …“

11. Príloha V k tej istej smernici, nazvaná „Príklady ‚jasných dôvodov‘“, uvádza v zozname „príklady jasných dôvodov na vykonanie podrobnejšej inšpekcie“ (časť A):

„1. Lode identifikované v prílohe I časti II bodoch 2A a 2B.

…

3. Počas overovania osvedčení a inej dokumentácie boli zistené nepresnosti.

…“

B. Talianske právo

12. Smernica 2009/16 bola do talianskeho práva prebratá prostredníctvom 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 (legislatívny dekrét č. 53 – Vykonanie smernice [2009/16] o medzinárodných pravidlách pre bezpečnosť lodí, prevenciu znečisťovania a životné a pracovné podmienky na palube lodí, ktoré zastavujú v prístavoch Spoločenstva a plavia sa vo vodách spadajúcich pod jurisdikciu členských štátov) z 24. marca 2011 [7].

III. Spory vo veciach samých a prejudiciálne otázky

13. Sea Watch je nezisková humanitárna organizácia so sídlom v Berlíne (Nemecko), ktorej predmetom činnosti sú podľa jej stanov najmä pátracie a záchranné práce na mori a ktorá vykonáva túto činnosť v medzinárodných vodách Stredozemného mora prostredníctvom lodí, ktorých je vlastníkom aj prevádzkovateľom. Medzi tieto lode patria najmä predmetné lode, ktoré sa plavia pod nemeckou vlajkou a ktoré získali osvedčenie od schváleného klasifikačného a osvedčovacieho orgánu so sídlom v Nemecku (ďalej len „osvedčovací orgán“) ako „všeobecné nákladné – viacúčelové lode“ [8].

14. V lete roku 2020 po uskutočnení záchranných operácií v medzinárodných vodách Stredozemného mora a vylodení osôb zachránených na mori v prístavoch Palermo (Taliansko) a Porto-Empedocle (Taliansko) v súlade s povolením a pokynmi talianskych orgánov boli predmetné lode predmetom postupov čistenia a dezinfekcie a následne inšpekcií na palube zo strany prístavných úradov týchto dvoch miest, a najmä predmetom podrobnejšej inšpekcie v zmysle článku 13 smernice 2009/16 [9].

15. Tieto podrobné inšpekcie vychádzali z existencie „prvoradého faktora“ v zmysle článku 11 smernice 2009/16 [10], ktorý spočíval v okolnosti, že dotknuté lode boli zapojené do činnosti pátrania a záchrany na mori, hoci nemali osvedčenie pre túto službu a na palubu vzali oveľa vyšší počet osôb, než bolo povolené podľa osvedčení o bezpečnosti týchto lodí.

16. Podľa talianskych orgánov uvedené podrobnejšie inšpekcie odhalili určitý počet technických a prevádzkových nedostatkov v porovnaní s ustanoveniami právnej úpravy Únie a uplatniteľných medzinárodných dohôd, [11] z ktorých niektoré sa majú v súlade s článkom 19 smernice 2009/16 [12], či už samostatne spolu považovať za také, že predstavujú zjavné riziko pre bezpečnosť, zdravie alebo životné prostredie a že sú natoľko závažné, že odôvodňujú zadržanie týchto lodí. Oba dotknuté úrady v dôsledku toho nariadili zadržanie uvedených lodí. Odvtedy Sea Watch napravila niektoré z týchto nedostatkov, pričom sa domnievala, že zostávajúce nedostatky (ďalej len „predmetné nedostatky“ [13]) neboli preukázané.

7 GURI č. 96 z 27. apríla 2011, s. 1, ďalej len „legislatívny dekrét č. 53/2011“.

8 Ako bolo potvrdené na pojednávaní, predmetné lode plávali pod holandskou vlajkou až do konca roka 2019, a keďže príslušné holandské orgány zamýšľali zmeniť ich klasifikáciu na žiadosť talianskych orgánov, boli následne zaregistrované v Nemecku.

9 Tak ako bol prebratý do článku 16 legislatívneho dekrétu č. 53/2011.

10 Tak ako bol prebratý do článku 8 legislatívneho dekrétu č. 53/2011.

11 Vnútroštátny súd odkazuje najmä na článok 1 písm. b) Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori, uzatvoreného v Londýne 1. novembra 1974 (*Zbierka zmlúv Spojených národov*, zv. 1185, č. 18961, s. 3, ďalej len „dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori“), a na bod 1.3.1 prílohy k rezolúcii A.1138(31), nazvanej „Postupy kontroly zo strany prístavného štátu, 2019“ Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) (ďalej len „rezolúcia IMO o kontrole prístavným štátom“).

12 Tak ako bol prebratý do článku 22 legislatívneho dekrétu č. 53/2011.

13 Tieto nedostatky sa v podstate týkajú v prvom rade toho, že predmetné lode nemajú osvedčenie nato, aby bolo na palube a pri preprave niekoľko stoviek osôb, ako to sústavne bolo v lete roku 2020; ďalej tieto lode nemajú technické vybavenie vhodné na vykonávanie takýchto činností, hoci sú v skutočnosti určené – a naozaj používané výlučne – na výkon týchto činností (konkrétne, zariadenia na čistenie odpadových vôd, ktorými sú vybavené, sú dimenzované pre 22 alebo 30 osôb, a nie pre niekoľko stoviek osôb, a toalety, a ďalej boli inštalované na palube dodatočné sprchy, z ktorých odpadová voda vyteká priamo do mora); a nakoniec záchranné operácie uskutočnené členmi posádky neboli započítané do ich odpracovaného času.

17. V nadväznosti na zadržanie predmetných lodí podala Sea Watch na Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Regionálny správny súd pre Sicíliu), teda vnútroštátny súd, dve žaloby, ktorými sa domáha zrušenia rozhodnutí o zadržaní týchto lodí, správ o inšpekcii, ktoré predchádzali tomuto rozhodnutiu, a „akéhokoľvek iného predchádzajúceho, súvisiaceho alebo následného aktu“. Na podporu svojich žalôb v podstate tvrdila, že prístavné úrady, ktoré vydali tieto opatrenia, prekročili právomoci zverené prístavnému štátu, tak ako vyplývajú zo smernice 2009/16 vykladanej z hľadiska uplatniteľného medzinárodného obyčajového a zmluvného práva.

18. Vnútroštátny súd vo všeobecnosti uvádza, že existencia dotknutých nezrovnalostí je predmetom rozdielnych stanovísk zo strany nielen účastníkov sporov vo veci samej, ale aj dotknutých orgánov prístavného štátu (Taliansko) a vlajkového štátu (Nemecko),[14] a že spory vo veci samej nastoľujú zložité, nové a osobitne dôležité právne otázky týkajúce sa najmä právneho rámca a právneho režimu, ktorý sa uplatňuje na lode prevádzkované mimovládnymi organizáciami na humanitárne účely s cieľom úmyselne a nielen náhodne vykonávať pátracie a záchranné činnosti. Po tomto spresnení sa tento súd v podstate pýta na jednej strane, či sa smernica 2009/16 vzťahuje na predmetné lode, a na druhej strane na podmienky a základy právomoci prístavného štátu vykonať kontroly a zadržať majetok.

19. Za týchto okolností Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Regionálny správny súd pre Sicíliu) rozhodol v oboch konaniach vo veci samej prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky, ktoré majú v oboch veciach rovnaké znenie:

„1. a) Zahŕňa rozsah pôsobnosti smernice [2009/16] – čiže možno PSC [‚Port State Control‘, ‚kontrolu lodí prístavným štátom‘] uplatniť aj na – loď, ktorú síce klasifikačný orgán vlajkového štátu klasifikuje ako nákladnú, v skutočnosti však výlučne a systematicky vykonáva neobchodnú činnosť, ako je tzv. činnosť ‚search and rescue‘ [‚SAR‘ alebo ‚pátracia a záchranná činnosť‘] (akú na základe svojho štatútu vykonáva [Sea Watch] prostredníctvom [predmetných lodí])?

b) V prípade, že Súdny dvor dospeje k záveru, že rozsah pôsobnosti smernice [2009/16] sa vzťahuje aj na dotknuté lode, bráni výklad predmetnej smernice v tomto zmysle vnútroštátnej právnej úprave, akou je článok 3 legislatívneho dekrétu č. 53/2011, ktorým sa do talianskeho práva prebral článok 3 tejto smernice a ktorý vo svojom odseku 1 naopak rozsah pôsobnosti PSC výslovne vymedzuje tak, že sa obmedzuje iba na lode používané na obchodné účely, čím sa vylučujú nielen rekreačné plavidlá, ale aj nákladné lode, ktoré v skutočnosti nevykonávajú (čiže nepoužívajú sa na) obchodnú činnosť?

c) Možno napokon dôvodne predpokladať, že rozsah pôsobnosti smernice [2009/16] sa v časti, ktorá sa v dôsledku zmien smernice z roku 2017 týka aj osobných lodí, vzťahuje na nákladné lode, ktoré systematicky vykonávajú činnosť [pátrania a záchrany], čím by sa preprava osôb zachránených na mori z dôvodu ohrozenia ich života postavila na roveň osobnej doprave?

[14] Na pojednávaní však talianska vláda spresnila, že po ďalších kontaktoch medzi talianskymi a nemeckými orgánmi tieto orgány uložili spoločnosti Sea Watch ako vlastníkovi lode povinnosť vykonať potrebné opravy na odstránenie uvedených nedostatkov. Sea Watch uviedla, že vykonala zmeny s cieľom podriadiť sa týmto príkazom, hoci tieto boli poskytnuté mimo akéhokoľvek právneho rámca, aby sa predišlo riziku neskoršieho zadržania.

2. Môže skutočnosť, že loď prepravila omnoho viac osôb, než sa uvádza v osvedčení o bezpečnostnom vybavení, hoci aj v dôsledku vykonávania činnosti [pátrania a záchrany], – alebo že predmetnej lodi sa v každom prípade týka osvedčenie o bezpečnostnom vybavení vzťahujúce sa na omnoho menej osôb, než daná loď skutočne prepravila – oprávnene predstavovať prvoradý faktor podľa časti II bodu 2A prílohy I alebo neočakávaný faktor podľa časti II bodu 2B prílohy I, na ktoré odkazuje článok 11 smernice [2009/16]?

3. Môže a/alebo má právomoc podrobnejšej inšpekcie PSC podľa článku 13 smernice [2009/16], pokiaľ ide o lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu, zahŕňať aj právomoc overiť, akú skutočnú činnosť konkrétna loď vykonáva, a to bez ohľadu na činnosť, pre ktorú vlajkový štát a príslušný klasifikačný orgán udelili danej lodi osvedčenie o klasifikácii a následné osvedčenia o bezpečnosti, a z tohto dôvodu právomoc preskúmať, či takáto loď má osvedčenia a či vo všeobecnosti spĺňa podmienky alebo požiadavky stanovené v predpisoch prijatých na medzinárodnej úrovni v oblasti bezpečnosti, prevencie znečisťovania a životných a pracovných podmienok na lodi? V prípade kladnej odpovede možno uvedenú právomoc vykonávať aj vo vzťahu k lodi, ktorá v skutočnosti systematicky vykonáva činnosť [pátrania a záchrany]?

4. a) Ako sa má vykladať [článok I] písm. b) dohovoru [o bezpečnosti ľudského života na mori – na ktorý sa výslovne odkazuje v článku 2 smernice [2009/16] a v súvislosti s ktorým je z tohto dôvodu na účely a v rámci inšpekcie PSC potrebné zabezpečiť jednotný výklad v rámci Únie –, v časti, kde sa stanovuje, že ‚zmluvné vlády sa zaväzujú vydať všetky potrebné zákony, vyhlášky, príkazy a nariadenia a prijať všetky ostatné nevyhnutné opatrenia na účely úplného vykonania celého dohovoru s cieľom zabezpečiť, aby bola loď z hľadiska bezpečnosti osôb spôsobilá na prevádzku, pre ktorú je určená‘? Konkrétne v súvislosti s posúdením spôsobilosti lode na prevádzku, pre ktorú je určená, ktoré sú prístavné štáty povinné vykonať prostredníctvom inšpekcií PSC, majú sa ako výlučný parameter preskúmania zohľadniť iba požiadavky stanovené na základe klasifikácie a príslušných osvedčení o bezpečnosti v držbe dotknutého prevádzkovateľa lode, ktoré získal v závislosti od činnosti deklarovanej na teoretickej úrovni, alebo možno naopak prihliadnuť aj na činnosť, na ktorú sa konkrétna loď v skutočnosti používa?

   b) Majú správne orgány prístavných štátov z tohto dôvodu, a to aj v súvislosti s vyššie uvedeným medzinárodným parametrom, nielen právomoc overiť súlad palubného vybavenia a zariadenia s požiadavkami stanovenými v osvedčeniach vydaných vlajkovým štátom a vyplývajúcimi z teoretickej klasifikácie lode, ale aj oprávnenie posúdiť zhodu osvedčení s príslušným palubným vybavením a zariadením, ktoré sa na lodi nachádza v závislosti od jej skutočne vykonávanej činnosti, ktorá nijako nesúvisí s činnosťou uvedenou v osvedčení o klasifikácii?

   c) Je potrebné rovnaké úvahy zohľadniť v súvislosti s bodom 1.3.1 [prílohy] k rezolúcii [IMO o kontrole prístavným štátom], a to v časti, v ktorej sa stanovuje, že ‚podľa ustanovení príslušných dohovorov uvedených v časti 1.2 vyššie je správny orgán (teda vláda vlajkového štátu) zodpovedná za schválenie zákonov a nariadení a za prijatie akéhokoľvek iného opatrenia, ktoré by mohlo byť nevyhnutné na to, aby tieto dohovory mali úplný účinok, aby sa zabezpečilo, že z hľadiska ochrany ľudského života na mori a prevencie znečistenia je loď spôsobilá na prevádzku, pre ktorú je určená, a že námorníci sú kvalifikovaní a spôsobilí na plnenie svojich pracovných úloh‘?

5. a) V prípade, že Súdny dvor potvrdí, že prístavný štát má právomoc overiť držbu osvedčení a splnenie podmienok alebo požiadaviek na základe činnosti, pre ktorú je loď v skutočnosti určená, môže prístavný štát, ktorý vykonal inšpekciu PSC, vyžadovať držbu osvedčení a splnenie podmienok alebo požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a prevencie znečisťovania mora, ktoré majú dodatočný charakter v porovnaní s osvedčeniami a podmienkami, ktoré už prevádzkovateľ lode má a spĺňa a ktoré sa týkajú skutočne vykonávanej činnosti, najmä v prípade, ak sa loď zaoberá činnosťou [pátrania a záchrany], a to s cieľom vyhnúť sa zadržaniu lode?

   b) V prípade kladnej odpovede na otázku uvedenú v [písm. a)], možno požiadavku na držbu dodatočných osvedčení a splnenie dodatočných podmienok alebo požiadaviek, – iných, než sú osvedčenia a podmienky, ktoré už prevádzkovateľ lode má a spĺňa – a ktoré sa týkajú skutočne vykonávanej činnosti, najmä v prípade, ak sa loď zaoberá činnosťou [pátrania a záchrany], uplatňovať s cieľom vyhnúť sa zadržaniu lode iba v prípade existencie jasného a spoľahlivého právneho rámca na úrovni medzinárodného práva alebo práva [Únie] vo veci klasifikácie činnosti [pátrania a záchrany] a príslušných osvedčení a podmienok alebo požiadaviek v oblasti bezpečnosti a prevencie znečisťovania mora?

   c) V prípade zápornej odpovede na otázku uvedenú v [písm. b)], má sa požiadavka na držbu dodatočných osvedčení a splnenie dodatočných podmienok alebo požiadaviek,– iných, než sú osvedčenia a podmienky, ktoré už prevádzkovateľ lode má a spĺňa – a ktoré sa týkajú skutočne vykonávanej činnosti, najmä v prípade, ak sa loď zaoberá činnosťou [pátrania a záchrany], uplatňovať na základe vnútroštátnych právnych predpisov vlajkového štátu alebo prístavného štátu a je na tieto účely nevyhnutná právna úprava zákonom, alebo je vhodná aj právna úprava prostredníctvom podzákonného predpisu, alebo dokonca prostredníctvom správneho aktu všeobecného charakteru?

   d) V prípade kladnej odpovede na otázku uvedenú v [písm. c)], je prístavný štát pri inšpekcii PSC povinný uviesť presné a konkrétne vnútroštátne ustanovenia (identifikované v zmysle [písm. c)] zákona, vykonávacieho predpisu alebo správneho aktu všeobecnej povahy, na základe ktorých sa majú určiť podmienky alebo technické požiadavky v oblasti bezpečnosti a prevencie znečisťovania mora, ktoré musí loď podliehajúca inšpekcii PSC spĺňať na účely vykonávania činnosti [pátrania a záchrany], a aké nápravy alebo zmeny sa presne vyžadujú na zabezpečenie súladu s vyššie uvedenou právnou úpravou?

   e) V prípade neexistencie právnej úpravy prístavného štátu alebo vlajkového štátu na úrovni zákona, podzákonného predpisu alebo správneho aktu všeobecného charakteru, môže správny orgán prístavného štátu v konkrétnom prípade uviesť podmienky alebo technické požiadavky v oblasti bezpečnosti, prevencie znečisťovania mora a ochrany života a práce na palube, ktoré musí loď podliehajúca inšpekcii PSC spĺňať na účely vykonávania činnosti [pátrania a záchrany]?

   f) V prípade zápornej odpovede na otázky uvedené v [písm. c) a d)], možno činnosť [pátrania a záchrany] v prípade neexistencie konkrétnych pokynov vlajkového štátu v danej oblasti považovať za dočasne povolenú, čiže za činnosť, ktorej nie je možné brániť vydaním príkazu na zadržanie, ak loď podliehajúca inšpekcii PSC spĺňa vyššie uvedené podmienky alebo požiadavky týkajúce sa inej prevádzkovej kategórie (konkrétne nákladnej lode), čo vlajkový štát aj v konkrétnom prípade potvrdil?“

IV. Konanie na Súdnom dvore

20. Vo svojich návrhoch na začatie prejudiciálneho konania Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Regionálny správny súd pre Sicíliu) požiadal Súdny dvor, aby prejednal tieto veci v skrátenom konaní upravenom v článku 105 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora.

21. Rozhodnutím predsedu Súdneho dvora z 2. februára 2021 boli tieto veci spojené na účely písomnej a ústnej časti konania a uznesením predsedu Súdneho dvora z 25. februára 2021 tento súd zamietol návrh na skrátené súdne konanie, pričom konštatoval, že osobitné okolnosti týchto vecí odôvodňujú, aby Súdny dvor prednostne rozhodol o týchto veciach podľa článku 53 ods. 3 rokovacieho poriadku.

22. Písomné pripomienky predložila Sea Watch, talianska, španielska a nórska vláda, ako aj Európska komisia. Títo účastníci konania tiež predniesli ústne pripomienky na pojednávaní, ktoré sa konalo 30. novembra 2021.

V. Analýza

23. Prejudiciálne otázky položené vnútroštátnym súdom sa týkajú pôsobnosti smernice 2009/16 (A) a rozsahu kontrolných právomocí prístavného štátu, pokiaľ ide v prvom rade o podmienky požadované pre dodatočnú podrobnejšiu inšpekciu v zmysle článku 11 tejto smernice (B), ďalej rozsahu právomocí vykonať inšpekciu buď v zmysle článku 13 uvedenej smernice, alebo v zmysle Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori a rezolúcie IMO o kontrole prístavným štátom (C), a nakoniec podmienok pre zadržanie lode podľa článku 19 tej istej smernice (D).

A. O prvej prejudiciálnej otázke (pôsobnosť smernice 2009/16)

24. Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa smernica 2009/16 uplatňuje na lode, ktoré sú síce zaradené a majú osvedčenie ako nákladné lode, ale sú prevádzkované výlučne a systematicky na účely činnosti pátrania a záchrany na mori [písm. a)], a prípadne, či činnosť týchto lodí môže patriť do pôsobnosti tejto smernice ako činnosť, ktorú možno považovať za prepravu cestujúcich [písm. c)]. V prípade kladnej odpovede sa tento súd pýta, či je článok 3 legislatívneho dekrétu č. 53/2011, ktorý preberá článok 3 uvedenej smernice tým, že obmedzuje svoju pôsobnosť len na lode používané na obchodné účely, zlučiteľný s touto smernicou [písm. b)].

25. Uvedený súd sa domnieva, že smernica 2009/16 sa má chápať v tom zmysle, že sa neuplatňuje na také lode, akými sú predmetné lode, takže tieto lode nemôžu byť predmetom inšpekcie vykonanej na základe tejto smernice.

26. V prvom rade sa na rozdiel od vnútroštátneho súdu domnievam, že smernica 2009/16 sa uplatňuje na také lode, o aké ide vo veci samej, ktoré síce boli zaregistrované ako „viacúčelové lode“, ale vykonávajú činnosť pátrania a záchrany na mori.

27. Na jednej strane totiž článok 3 ods. 1 smernice 2009/16 stanovuje, že táto smernica sa uplatňuje na akúkoľvek *loď* a jej posádku, ktorá zastavuje v prístave alebo na kotvisku členského štátu, aby vykonala *prepojenie medzi loďou a prístavom*. Predmetné lode sú však zaregistrované

ako „lode“ [15]. Okrem toho je podľa môjho názoru zrejmé, že tieto lode vykonávajú činnosť spôsobujúcu konkrétne pohyb osôb z lode do prístavu, a teda vykonávajú „prepojenie medzi loďou a prístavom“ [16], pričom skutočnosť, že táto činnosť sa nevykonáva v pravidelných alebo predvídateľných intervaloch, nemá vplyv na predmetnú definíciu.

28. Na druhej strane článok 3 ods. 4 smernice 2009/16 stanovuje, že z jej pôsobnosti sú vylúčené najmä *lode verejných orgánov používané na neobchodné ciele a rekreačné plavidlá, ktoré neobchodujú*. Hoci je pravda, že predmetné lode sa používajú na neobchodné účely, ako dve vyššie uvedené kategórie lodí, nemožno ich z tohto jediného dôvodu považovať za „lode [verejných orgánov]“, ani za „[rekreačné plavidlá]“.

29. V tejto súvislosti predovšetkým uvádzam, že hoci tieto lode *de facto* prispievajú k zabezpečeniu pátracích a záchranných úloh na mori, ktoré v zásade prináležia verejným orgánom pobrežného štátu, a v určitej miere sú povinné spolupracovať so systémom koordinácie činností pátrania a záchrany na mori, [17] nepredstavujú „lode [verejných orgánov]“ v zmysle článku 3 ods. 4 smernice 2009/16. Okrem toho sa mi zdá, že táto výnimka súvisí nie s tým, že vykonávaná činnosť má povahu verejného záujmu, ale skôr s úplnou jurisdikčnou imunitou voči akémukoľvek inému štátu, než je vlajkový štát, zaručenou najmä článkom 96 Dohovoru o morskom práve [18] pre „lode, ktorých vlastníkom alebo prevádzkovateľom je štát a ktoré sú používané len pre neobchodnú štátnu službu“.

30. Predmetné lode nemôžu predstavovať „[rekreačné plavidlá]“, keďže sú zaregistrované ako viacúčelové nákladné lode, ktoré sú určené na činnosť, ktorá je iste chvályhodná, ale nie je rekreačného, športového alebo podobného typu.

31. Napokon sa domnievam, že výslovné vylúčenie týchto dvoch kategórií lodí vykonávajúcich neobchodnú činnosť nemôže predstavovať doplňujúcu indíciu o tom, že normotvorca Únie chcel vylúčiť z pôsobnosti smernice 2009/16 celú kategóriu lodí, ktoré nevykonávajú činnosti obchodnej povahy. Naopak sa mi zdá, že zmienka o dvoch veľmi špecifických výnimkách týkajúcich sa lodí používaných na neobchodné účely (a to lodí verejných orgánov a rekreačných plavidiel) skôr potvrdzuje, že tento normotvorca chcel obmedziť predmetnú výnimku na tieto dve kategórie.

32. Preto vzhľadom na znenie článku 3 ods. 1 a 4 tejto smernice je potrebné konštatovať, že lode používané na neobchodné účely patria do vecnej pôsobnosti uvedenej smernice s výnimkou dvoch vyššie uvedených kategórií.

33. Toto konštatovanie je podľa môjho názoru potvrdené teleologickým výkladom smernice 2009/16, ktorý v súlade s jej článkom 1 a odôvodnením 4 má za cieľ prispieť k radikálnemu zníženiu námornej dopravy vykonávanej pomocou lodí nespĺňajúcich normy, ktoré sa plavia vo vodách, ktoré patria do právomoci členských štátov, najmä s cieľom zlepšiť bezpečnosť,

[15] V tejto súvislosti článok 2 bod 5 smernice 2009/16 spresňuje, že na účely tejto smernice „loď“ znamená „akékoľvek námorné plavidlo, na ktoré sa vzťahuje jeden alebo viacero dohovorov a ktoré sa plaví pod inou vlajkou ako prístavného štátu“.

[16] V tejto súvislosti sa v článku 2 bodoch 5 a 6 smernice 2009/16 spresňuje, že pojem „prepojenie medzi loďou a prístavom“ znamená „vzájomné pôsobenia, ktoré nastávajú vtedy, keď je loď priamo a okamžite ovplyvnená činnosťami, ku ktorým patrí pohyb osôb alebo tovaru na loď a z lode alebo poskytovanie prístavných služieb“.

[17] Pripomínam, že podľa ustálenej praxe počas posledných rokov boli vylodenia uskutočnené po záchranných operáciách povolené zo strany Ministero degli Interni (Ministerstvo vnútra, Taliansko) a koordinované zo strany Italian Maritime Rescue Coordination Centre (Talianske centrum pre koordináciu záchranných opatrení na mori).

[18] Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve uzatvorený v Montego Bay 10. decembra 1982 (*Zbierka zmlúv Organizácie Spojených národov*, zv. 1833, 1834 a 1835, s. 3, ďalej len „dohovor o morskom práve“). Táto zmluva nadobudla platnosť 16. novembra 1994. Jej uzavretie bolo schválené v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 98/392/ES z 23. marca 1998 (Ú. v. ES L 179, 1998, s. 1; Mim. vyd. 04/003, s. 260).

predchádzať znečisteniu a zlepšiť životné a pracovné podmienky na palube. Skutočnosť, že predmetné lode systematicky vykonávajú činnosť pátrania a záchrannej služby na mori na neobchodné účely, nemôže sama osebe vyňať tieto lode z právomocí prístavného štátu, najmä pokiaľ ide o kontroly súladu s medzinárodnými normami týkajúcimi sa bezpečnosti, prevencie znečisťovania a životných a pracovných podmienok na palube. V zásade nemožno napríklad vylúčiť, že uvedené lode môžu vytvárať problémy spojené s bezpečnosťou, znečistením a životnými a pracovnými podmienkami na palube, berúc do úvahy spôsob ich použitia.[19] Takáto výnimka by bola navyše v rozpore s deklarovaným cieľom tejto smernice vzhľadom na to, že lode vykonávajúce rovnakú alebo podobnú činnosť na účely dosiahnutia zisku, ktoré svojou povahou predstavujú rovnaké nebezpečenstvo pre bezpečnosť, znečistenie a životné a pracovné podmienky na palube, sú viazané povinnosťami stanovenými touto smernicou.

34. Okrem toho na rozdiel od tvrdení spoločnosti Sea Watch sa mi nezdá, že by činnosti pátrania a záchrany na mori nemohli byť ako činnosti neobchodnej povahy predmetom takého legislatívneho aktu Únie, akým je smernica 2009/16, prijatého na základe článku 80 ods. 2 ES (teraz článok 100 ods. 2 ZFEÚ). Toto ustanovenie totiž v podstate stanovuje, že normotvorca Únie môže prijať vhodné ustanovenia pre námornú a leteckú dopravu, a nerozlišuje medzi obchodnou a neobchodnou činnosťou. Okrem toho sa smernica 2009/16, prijatá na základe uvedeného ustanovenia, netýka priamo činnosti lodí, ktoré sú jej predmetom, ale podmienok plavby a presnejšie kontrolných právomocí prístavného štátu v tejto súvislosti.

35. Pokiaľ ide napokon o možnosť, na ktorú poukazuje vnútroštátny súd, uplatniť smernicu 2009/16 na predmetné lode z dôvodu, že ich činnosť možno prirovnať k činnosti prepravy cestujúcich, domnievam sa, že vzhľadom na skutočnosť, že táto smernica sa týka týchto lodí bez ohľadu na ich klasifikáciu podľa práva vlajkového štátu, nie je na účely uplatnenia uvedenej smernice na uvedené lode nevyhnutné ani relevantné považovať túto činnosť za činnosť prepravy cestujúcich.[20]

36. V druhom rade, pokiaľ ide o zlučiteľnosť článku 3 legislatívneho dekrétu č. 53/2011 s právom Únie, keďže sa zdá, že toto ustanovenie obmedzuje uplatnenie smernice 2009/16 len na lode vykonávajúce obchodnú činnosť, poukazujem na to, že táto smernica prijíma jednotný prístup zameraný na zabezpečenie účinného dodržiavania medzinárodných noriem týkajúcich sa bezpečnosti, predchádzania znečisteniu a životných a pracovných podmienok na palube lodí, ktoré sú prevádzkované vo vodách, ktoré podliehajú jurisdikcii členských štátov a zastavujú sa v ich prístavoch,[21] aby sa tak prispelo k podstatnému zníženiu lodnej dopravy vykonávanej pomocou lodí nespĺňajúcich normy, ktoré sa plavia v týchto vodách.[22] Domnievam sa preto, že uvedená smernica neponecháva členským štátom nijakú mieru voľnej úvahy na to, aby im umožnila obmedziť jej pôsobnosť len na lode vykonávajúce obchodnú činnosť.

[19] Okrem toho, ako uviedla talianska vláda vo svojich písomných pripomienkach, kategórie vylúčené z pôsobnosti smernice 2009/16 nie sú vylúčené preto, že by predstavovali menšie nebezpečenstvo ako lode, na ktoré sa uplatňuje táto smernica. Pre každú z vylúčených kategórií možno v špecifických zdrojoch právneho poriadku Únie a medzinárodného práva nájsť osobitné dôvody, pre ktoré sa na ne neuplatňuje predmetná právna úprava.

[20] V každom prípade dodávam, že každá otázka týkajúca sa klasifikácie týchto lodí, tak ako ju vykonal osvedčovací orgán, patrí do právomoci vlajkového štátu, a nie je relevantná, pokiaľ ide o právomoci prístavného štátu v zmysle smernice 2009/16. Okrem toho, ako uviedla španielska vláda, pochybujem o tom, že by činnosť pátrania a záchrany na mori mohla byť stotožňovaná s činnosťou prepravy cestujúcich vzhľadom na jej odlišné vlastnosti, akými sú najmä absolútna predvídateľnosť služby (poskytnutej špecifickému počtu riadne identifikovaných osôb podľa vopred stanovených trás a podmienok) a jej zmluvná povaha.

[21] Pozri najmä odôvodnenie 7 smernice 2009/16 a bod 12 odporúčania 2020/1365, ktoré odkazujú na „náležite vybavené“ plavidlá.

[22] Pozri najmä článok 1 smernice 2009/16.

37. Po tomto spresnení prináleží vnútroštátnemu súdu overiť, či článok 3 legislatívneho dekrétu č. 53/2011 v zásade obmedzuje pôsobnosť smernice 2009/16, a v prípade kladnej odpovede posúdiť, či je možné urobiť výklad tohto ustanovenia v súlade s článkom 3 tejto smernice, alebo naopak vyvodiť dôsledky z čiastočnej nezlučiteľnosti uvedeného ustanovenia s právom Únie, pričom sa prípadne neuplatní toto ustanovenie. [23]

38. Navrhujem teda odpovedať na prvú prejudiciálnu otázku tak, že smernica 2009/16 sa uplatňuje na lode, ktoré síce sú klasifikované a majú osvedčenie ako „viacúčelové nákladné lode" vlajkovým štátom, ale vykonávajú výlučne a systematicky činnosť pátrania a záchrany na mori, a že vnútroštátnemu súdu z toho prináleží vyvodiť všetky dôsledky, pokiaľ ide o výklad a uplatnenie vnútroštátnej právnej úpravy preberajúcej túto smernicu.

B. O druhej prejudiciálnej otázke (podmienky dodatočnej inšpekcie v zmysle článku 11 smernice 2009/16)

39. Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či skutočnosť, že počas záchranných operácií, ktoré boli dôvodom na prijatie dotknutých opatrení, bol prepravovaný vyšší počet osôb, než je maximálny počet osôb, ktoré môžu byť prepravované predmetnými loďami na základe ich bezpečnostných osvedčení, môže predstavovať „prvoradý faktor" alebo „neočakávaný faktor" v zmysle časti II bodov 2A a 2B prílohy I k smernici 2009/16, a presnejšie neočakávaný faktor spočívajúci v tom, že „[predmetné] lode boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie" [24], čo odôvodňovalo, aby tieto lode boli predmetom dodatočnej inšpekcie založenej na článku 11 tejto smernice.

40. Tento súd sa domnieva, že hoci záchrana osôb na mori a prípadne neprimeraná povaha bezpečnostných osvedčení vydaných vlajkovým štátom v porovnaní s počtom osôb skutočne na palube nepredstavujú ani „prvoradé faktory", ani „neočakávané faktory" v zmysle vyššie uvedených ustanovení, zjavný rozdiel a neprimeranosť medzi osobami, ktoré možno prepravovať podľa osvedčení a osobami skutočne prepravenými počas záchranných operácií, by na druhej strane bolo možné kvalifikovať ako „neočakávaný faktor".

41. V tejto súvislosti poukazujem na to, že z odôvodnenia 6 smernice 2009/16 vyplýva, že hoci zodpovednosť za kontrolu súladu lodí s medzinárodnými normami týkajúcimi sa bezpečnosti, prevencie znečisťovania a životných a pracovných podmienok na palube prináleží hlavne vlajkovému štátu, kontrola súladu s týmito normami by mala byť zabezpečená aj prístavným štátom, aby sa vytvorila druhá obranná línia proti námornej doprave, ktorá nespĺňa uvedené normy, pričom sa rozumie, že inšpekcia v rámci kontroly vykonanej týmto štátom nie je obhliadkou (na účely vydania osvedčení) a že príslušné inšpekčné formuláre nie sú osvedčenia o schopnosti plavby po mori. [25]

[23] Rozsudok z 29. júla 2019, Torubarov (C-556/17, EU:C:2019:626, bod 77 a citovaná judikatúra).

[24] Tento súd spresňuje, že hoci taliansky správny orgán vo formulároch týkajúcich sa inšpekčných správ túto okolnosť kvalifikoval ako „prvoradý faktor" v zmysle časti II bodu 2A prílohy I k smernici 2009/16, a nie ako „neočakávaný faktor" v zmysle časti II bodu 2B prílohy I k tejto smernici, vyplýva to z toho, že tieto formuláre neobsahujú časť špeciálne určenú na uvedenie neočakávaných faktorov, a teda že je potrebné sa domnievať, že v časti, v ktorej tieto formuláre uvádzajú „prvoradý faktor", odkazujú všeobecne na podmienky vyžadované na vykonanie dodatočnej inšpekcie uvedenej v článku 11 smernice 2009/16.

[25] Normotvorca Únie v tejto súvislosti vzal do úvahy Parížske memorandum o porozumení pre inšpekcie lodí prístavným štátom, podpísané v Paríži 26. januára 1982, ktoré vo svojom štvrtom a piatom odôvodnení uvádza, že zodpovednosť za účinné uplatňovanie noriem stanovených v medzinárodných zmluvách nesú hlavne orgány vlajkového štátu, pričom dodáva, že prístavné štáty musia prijať účinné opatrenia na zabránenie prevádzky lodí, ktoré nespĺňajú medzinárodné normy.

42. Podľa článku 11 tejto smernice lode podliehajú dodatočným inšpekciám zo strany štátu prístavu len v prípade existencie „prvoradých faktorov“ alebo „neočakávaných faktorov“, ktoré sú taxatívne vymenované v časti II bodoch 2A a 2B prílohy I k tejto smernici. [26] Medzi neočakávanými faktormi sa nachádza faktor uvedený vnútroštátnym súdom, a to „lode, ktoré boli prevádzkované tak, že to predstavovalo nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie“, v súvislosti s ktorým má vnútroštátny súd výkladové problémy.

43. V tejto súvislosti je podľa môjho názoru zrejmé, že loď, ktorá systematicky prepravuje vyšší počet osôb, než je maximálny počet osôb, ktoré možno prepravovať podľa jej osvedčení, môže za určitých okolností predstavovať nebezpečenstvo pre osoby, tovary alebo životné prostredie. Takáto okolnosť v zásade môže predstavovať „neočakávaný faktor“ v zmysle časti II bodu 2B prílohy I k smernici 2009/16 a odôvodniť „dodatočnú inšpekciu“ v zmysle článku 11 tejto smernice.

44. Treba však vykonať overenie skutkového stavu v každom jednotlivom prípade, ktoré prináleží vnútroštátnemu súdu a ktoré sa nemôže obmedziť na formálne konštatovanie rozdielu medzi počtom prepravovaných osôb a počtom osôb, ktorých doprava je povolená na základe osvedčení, [27] ale musí konkrétne posúdiť riziká takéhoto správania. [28]

45. Okrem toho treba uviesť, že táto situácia môže, ako v prejednávanej veci, predstavovať priamy a nevyhnutný dôsledok prepravy uskutočnenej s cieľom dodržania povinnosti záchrany na mori, ktorú má kapitán lode podľa medzinárodného obyčajového práva a ktorá je zakotvená najmä v článku 98 Dohovoru o morskom práve [29] (ďalej len „povinnosť záchrany na mori“). Obyčajové právo mora totiž oslobodzuje lode v rozsahu, v akom spĺňajú túto povinnosť, od požiadaviek uložených na základe klasifikácie lode. [30] Za týchto okolností samotná skutočnosť, že loď

[26] Pokiaľ ide o rozdiel medzi oboma faktormi, „neočakávané faktory“ sú vo všeobecnosti menej významné alebo predstavujú menej zjavnú závažnosť a súvisia s problémami podobnej povahy, ako sú porušenia platných pravidiel, anomálie, sťažnosti a skoršie zadržania (pozri 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. In: *EU Maritime Transport Law*, 03/2016, s. 872). Okrem toho z článku 11 písm. b) smernice 2009/16 vyplýva, že v prípade prvoradých faktorov sa zdá, že dodatočná inšpekcia je povinná, zatiaľ čo v prípade neočakávaných faktorov rozhodnutie vykonať takúto inšpekciu spadá do diskrečnej právomoci príslušného orgánu.

[27] Dodržanie podmienok stanovených bezpečnostnými osvedčeniami lode, a najmä podmienky týkajúcej sa počtu osôb prepravovaných na palube, patrí do právomoci vlajkového štátu. To isté platí, pokiaľ ide o primeranosť *in abstracto* osvedčenia udeleného na výkon činnosti, na ktorú sú lode určené, čo je otázka, ktorá zostáva v právomoci vlajkového štátu.

[28] Zdá sa mi napríklad obzvlášť ťažké preukázať, že loď, ktorá je oprávnená prepravovať napríklad stovku osôb, by mohla predstavovať nebezpečenstvo pre osoby, tovar alebo životné prostredie, ak prepravuje niekoľko osôb navyše. Situácia je odlišná, ak loď, ktorá nie je v zásade určená na prepravu osôb a jej bezpečnostné osvedčenia stanovujú maximálne 30 osôb na palube ako členov posádky, ako je to v prejednávanej veci, vezme na palubu povedzme približne 400 osôb.

[29] Toto ustanovenie s názvom „Povinnosť poskytnutia pomoci“ znie v odseku 1 takto: „Každý štát je povinný požadovať od kapitána lode plávajúcej pod jeho vlajkou, pokiaľ tak môže urobiť bez vážneho ohrozenia lode, jej posádky alebo cestujúcich, aby: a) poskytol pomoc ktorejkoľvek osobe nájdenej na mori, ktorá je v nebezpečenstve života; b) sa s najväčšou možnou rýchlosťou vydal na záchranu osôb, ktoré sú v nebezpečenstve, ak bol upovedomený, že potrebujú pomoc, a pokiaľ je možné rozumne očakávať takýto jeho zákrok, …“

[30] V tejto súvislosti po prvé pripomínam, že článok IV písm. b) Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori, na ktorý odkazuje článok 2 bod 1 písm. b) smernice 2009/16, stanovuje, že osoby, ktoré sa nachádzajú na palube lode v dôsledku najmä povinnosti kapitána prepraviť stroskotancov, nemožno zohľadniť, pokiaľ ide o overenie uplatnenia ktoréhokoľvek ustanovenia tohto dohovoru na loď, že prílohy Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí, podpísaného 2. novembra 1973 v Londýne, doplneného protokolom zo 17. februára 1978, na ktorý sa odkazuje v článku 2 bode 1 písm. c) tejto smernice, stanovujú výnimky z režimu týkajúceho sa vypúšťania do mora v prípade, keď je to nevyhnutné pre bezpečnosť ľudského života na mori, a nakoniec, že Dohovor o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006, na ktorý sa tiež odkazuje v článku 2 bode 1 písm. i) uvedenej smernice, stanovuje právo veliteľa vyžadovať od námorníkov predĺženie pracovnej doby nad rámec zmluvne dojednanej doby, ak je to nevyhnutné na poskytnutie pomoci iným lodiam alebo osobám v núdzi na mori

prepravovala len vyšší počet osôb, než je jej maximálna kapacita, nemôže byť sama osebe považovaná za „neočakávaný faktor“ v zmysle článku 11 a časti II bodu 2B prílohy I k smernici 2009/16. [31]

46. Nemožno v zásade vylúčiť, že pri dodržaní povinnosti záchrany na mori môžu byť lode v konkrétnom prípade prevádzkované takým spôsobom, že predstavujú nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie, čo môže predstavovať „neočakávaný faktor“ v zmysle článku 11 a časti II bodu 2B prílohy I k smernici 2009/16. Tak to môže byť najmä v prípade, ak sa preukáže, že loď svojou prevažujúcou činnosťou systematicky porušuje pravidlá týkajúce sa bezpečnosti lodí nezávisle od noriem týkajúcich sa ich klasifikácie. [32] V konečnom dôsledku prináleží príslušným vnútroštátnym orgánom, aby preukázali, že v prejednávanej veci boli predmetné lode prevádzkované takým spôsobom, že predstavovali nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie, nad rámec činností, ktoré sú striktne nevyhnutné na splnenie povinnosti záchrany na mori.

47. Navrhujem teda odpovedať na druhú prejudiciálnu otázku tak, že článok 11 a časť II body 2A a 2B prílohy I k smernici 2009/16 v spojení s povinnosťou záchrany na mori prevzatou najmä v článku 98 Dohovoru o morskom práve sa majú vykladať v tom zmysle, že samotnú skutočnosť, že loď v nadväznosti na záchranné operácie na mori prepravovala počet osôb, ktorý je vyšší, ako je maximálna kapacita, tak ako je uvedená v osvedčení o bezpečnostnom vybavení, nemožno samu osebe považovať za „prvoradý faktor“ alebo „neočakávaný faktor“, ktorý by si vyžadoval alebo odôvodňoval vykonanie dodatočných inšpekcií v zmyslu týchto ustanovení. Nemožno však v zásade vylúčiť, že systematická preprava počtu osôb vysoko presahujúceho kapacitu lode môže loď ovplyvniť tak, že to môže viesť ku vzniku nebezpečenstva pre osoby, majetok alebo životné prostredie, čo by predstavovalo „neočakávaný faktor“ v zmysle uvedených ustanovení, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu.

C. O tretej a štvrtej prejudiciálnej otázke (rozsah právomocí vykonávať inšpekciu v zmysle článku 13 smernice 2009/16, článku I písm. b) Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori a bodu 1.3.1 rezolúcie IMO o kontrole prístavným štátom)

48. Svojou treťou a štvrtou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či článok 13 smernice 2009/16 na jednej strane alebo článok I písm. b) Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori a bod 1.3.1 prílohy k rezolúcii IMO o kontrole prístavným štátom na druhej strane umožňujú prístavnému štátu overiť, či loď má potrebné osvedčenia a dodržiava medzinárodné pravidlá v oblasti bezpečnosti, prevencie znečisťovania a životných a pracovných podmienok na palube, ktoré sa týkajú činnosti skutočne vykonávanej touto loďou, v predmetnom prípade činnosti pátrania a záchrany na mori, nezávisle od činnosti, na ktorú bola klasifikovaná. [33]

[31] Vnútroštátny súd správne vylúčil, že by odôvodnenia poskytnuté príslušnými vnútroštátnymi orgánmi mohli predstavovať „prvoradé faktory“ v zmysle článku 11 a časti II bodu 2A prílohy I k smernici 2009/16. Žiadny z dôvodov uvedených týmito orgánmi totiž nezodpovedá prípadom vymenovaným vyčerpávajúco medzi „prvoradými faktormi“.

[32] Pokiaľ ide o predmetné nedostatky, mohlo by to tak byť napríklad v prípade porušení týkajúcich sa dodatočných zariadení vypúšťajúcich odpadovú vodu priamo do mora.

[33] Konkrétnejšie sa domnievam, že štvrtá prejudiciálna otázka týkajúca sa uplatnenia citovaných zmluvných nástrojov je doplnková k tretej otázke týkajúcej sa uplatnenia článku 13 ods. 3 smernice 2009/16 v tom zmysle, že svojou štvrtou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či v situácii, keď prístavný štát nemá právomoc skontrolovať dodržiavanie uplatniteľných požiadaviek vzhľadom na skutočnú činnosť tejto lode v zmysle tejto smernice, môže byť takáto právomoc založená na jednom z uvedených právnych nástrojov.

49. Tento súd sa domnieva, že kontrola vykonávaná prístavným štátom nemôže spochybniť kontrolu uskutočnenú a rozhodnutia prijaté vlajkovým štátom, a konštatuje na jednej strane, že ani medzinárodné dohovory, ani právo Únie, ani talianske alebo nemecké právo nestanovujú presné podmienky pre súkromné lode, ktoré systematicky vykonávajú činnosť spočívajúcu v pátraní a záchrane na mori,[34] a na druhej strane, že medzinárodné dohovory sa výslovne odchyľujú od stanovených požiadaviek, prípadne v závislosti od klasifikácie lode, vzhľadom na cieľ záchrany na mori.[35]

50. Podľa článku 13 ods. 3 smernice 2009/16 taká podrobná inšpekcia, o akú ide vo veciach samých, zahŕňa „podrobnejši[u] inšpekci[u] vrátane ďalšej kontroly zhody s požiadavkami lodnej prevádzky“ a vykoná sa, ak po ukončení pôvodnej inšpekcie existujú „zjavné dôvody“ domnievať sa, že stav lode alebo jej vybavenia, alebo jej posádka v podstate nespĺňa príslušné požiadavky dohovoru.[36] Príloha V k tejto smernici uvádza príklady „zjavných dôvodov“[37].

51. Pokiaľ ide o prejednávanú vec, podrobnejšie inšpekcie podľa článku 13 ods. 3 smernice 2009/16 boli podľa rozhodnutia vnútroštátneho súdu založené na „zjavnom dôvode“ uvedenom v časti A bode 3 prílohy V k tejto smernici, a to na skutočnosti, že „počas overovania osvedčení a inej dokumentácie boli zistené nepresnosti“, v tomto prípade pri preskúmaní bezpečnostného osvedčenia stanoveného v pravidle 9 kapitole XI-2 Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori[38]. Okrem toho talianska vláda vo svojich písomných pripomienkach uvádza, že vo veci samej právomoc vykonať podrobnejšie inšpekcie bola založená najmä na pravidle 19 kapitoly I prílohy k tomuto dohovoru[39].

[34] Neexistenciu takýchto podmienok v medzinárodnom práve alebo v práve Únie potvrdzuje odporúčanie 2020/1365, keď vo svojom odôvodnení 12 uvádza, že pre otázky „verejného poriadku“ a najmä bezpečnosti je nevyhnutné, aby tieto lode boli riadne registrované a riadne vybavené na to, aby spĺňali príslušné požiadavky týkajúce sa bezpečnosti a ochrany zdravia spojené s týmito činnosťami, tak, aby nepredstavovali nebezpečenstvo pre posádku alebo zaistené osoby. V opačnom prípade by podľa tohto súdu neexistoval nijaký dôvod odvolávať sa na verejný poriadok na tieto účely.

[35] Okrem toho podľa uvedeného súdu, ak uvedené zmluvné nástroje stanovujú, že vlády, ktoré sú zmluvnými stranami, sa v podstate zaväzujú prijať všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby z hľadiska ochrany ľudského života bola loď „spôsobilá na prevádzku, pre ktorú je určená“, spôsobilosť na službu, na ktorú je loď určená, musí byť chápaná v teoretickej podobe vzhľadom na typ klasifikácie lode a nie konkrétne, vzhľadom na špecifický typ skutočne vykonávaných činností, keďže v opačnom prípade by bol použitý taký pojem ako „používaná“ alebo podobný pojem. Uznáva však, že použitie pojmu „určená“ možno tiež vykladať tak, že účel použitia môže odkazovať nie na inherentné vlastnosti lode alebo na spôsob použitia, na ktorý tieto vlastnosti slúžia, ale práve rovnako na účel, na ktorý loď majiteľ tejto lode určil.

[36] Toto ustanovenie spresňuje, že existujú takéto „zjavné dôvody“, ak to inšpektor považuje za opodstatnené na základe svojho profesijného úsudku.

[37] Okrem toho sa domnievam, že keďže článok 13 ods. 3 smernice 2009/16 odkazuje na požiadavky *dohovoru* v danej oblasti, kam patrí aj Dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori, uvedený v článku 2 tejto smernice, má sa vykladať najmä s ohľadom na článok I písm. b) tohto dohovoru. Aj keď totiž Únia nie je zmluvnou stranou tohto dohovoru (všetky členské štáty sú však jeho signatármi), Súdny dvor môže pri výklade právneho nástroja sekundárneho práva zohľadniť jeho ustanovenia [pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. júna 2008, Intertanko a i. (C-308/06, EU:C:2008:312, body 47 až 52)].

[38] Pravidlo 9 kapitoly XI-2 Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori stanovuje obmedzené preskúmanie platnosti osvedčení uvedených v bode 1.1 tohto pravidla, a najmä medzinárodného osvedčenia o bezpečnosti. V prejednávanej veci z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že podrobnejšie inšpekcie boli nariadené z dôvodu, že formuláre na odovzdávanie informácií o bezpečnosti pred príchodom lodí do prístavu boli nesprávne vyplnené, pretože chýbalo najmä identifikačné číslo spoločnosti, lokalizácia lode v čase vyhotovenia vyhlásenia, uvedenie správneho orgánu, ktorý vydal medzinárodné osvedčenia o bezpečnosti, ako aj dátum uplynutia platnosti týchto osvedčení. Okrem toho bolo uvedené, že výsledky plánov bezpečnosti lodí boli schválené, hoci to tak ešte nebolo.

[39] Pravidlo 19 kapitoly I Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori, týkajúce sa kontroly osvedčení lode, spresňuje v písmene b), že takéto osvedčenia, ak sú platné, sú akceptované, pokiaľ neexistujú riadne dôvody domnievať sa, že stav lode alebo jej vybavenia nezodpovedá v podstate vlastnostiam jedného z osvedčení alebo že loď a jej vybavenie nie sú v súlade s ustanoveniami pravidla 11 písm. a) a b) uvedenej kapitoly. Podľa pravidla 11 písm. a) tej istej kapitoly sa stav lode a jej vybavenia musí udržovať v súlade s ustanoveniami dohovoru, aby sa zabezpečilo, že loď zostane vo všetkých ohľadoch spôsobilá na plavbu bez toho, aby bola ohrozená loď alebo osoby na palube. Na druhej strane pravidlo 11 písm. b) kapitoly I Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori nie je v prejednávanej veci relevantné, pretože sa týka zákazu uskutočniť zmeny v nadväznosti na inšpekciu vykonanú podľa pravidiel 7 až 10 tejto kapitoly.

52. Hoci článok 13 ods. 3 smernice 2009/16 stanovuje rámec, v ktorom je možná podrobná inšpekcia, nespresňuje jasne hranice tejto inšpekcie. Otázkou teda je, či sa „podrobnejšia inšpekcia vrátane ďalšej kontroly zhody s požiadavkami lodnej prevádzky“ obmedzuje len na predpisy uplatniteľné na základe klasifikácie lode alebo sa týka aj predpisov uplatniteľných na činnosť konkrétne vykonávanú loďou.

53. Na účely určenia rozsahu kontroly prístavným štátom v zmysle tohto ustanovenia treba podľa môjho názoru jednak uviesť, že toto ustanovenie zveruje kontrolnú právomoc, ktorá nevyhnutne prekračuje právomoc „úvodnej inšpekcie“ stanovenú v článku 13 ods. 1 tejto smernice, ktorý sa v podstate týka osvedčení a všeobecného stavu lode, a jednak, že cieľom tejto kontroly je overenie súladu s „príslušn[ými] požiadavk[ami] dohovoru“. Takáto kontrola sa teda nemôže obmedziť len na formálne požiadavky stanovené v osvedčeniach týkajúcich sa klasifikácie lode osvedčovacím orgánom, ale zameriava sa skôr na súlad tejto lode so všetkými medzinárodnými zmluvnými pravidlami uplatniteľnými v oblasti bezpečnosti, predchádzania znečisteniu a životných a pracovných podmienok na palube, berúc do úvahy skutočný stav lode a jej vybavenia, ako aj činnosti, ktoré táto loď skutočne vykonáva, najmä ak sa odlišujú od činností súvisiacich s jej klasifikáciou.[40]

54. V zásade teda možno dospieť k záveru, ako tvrdí talianska vláda, že okolnosť, že loď nie je prevádzkovaná v súlade s jej osvedčením, môže predstavovať porušenie predpisov týkajúcich sa postupov prevádzky na palube tejto lode a predstavuje najmä nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie, čo musí príslušný orgán preukázať na základe predpisov uplatniteľných na činnosť skutočne vykonávanú touto loďou.

55. Po tomto zistení však treba spresniť, ako to robí vnútroštátny súd, že v práve Únie alebo v medzinárodnom práve neexistuje klasifikácia lodí vykonávajúcich pátracie a záchranné činnosti na mori.[41] Preto v prípade neexistencie takejto klasifikácie nemožno dospieť k záveru, že by samotná klasifikácia predmetných lodí ako „všeobecné nákladné – viacúčelové lode“ predstavovala sama osebe „zjavný dôvod“ domnievať sa, že stav lode alebo jej vybavenia alebo jej posádka v podstate nezodpovedajú „príslušn[ým] požiadavk[ám] dohovoru“ v súlade s článkom 13 ods. 3 smernice 2009/16, ibaže by systematické používanie tejto lode porušovalo pravidlá týkajúce sa jej klasifikácie.[42]

56. Navrhujem teda odpovedať na tretiu prejudiciálnu otázku tak, že právomoc prístavného štátu vykonať podrobnejšiu inšpekciu lode plávajúcej pod vlajkou členského štátu v súlade s článkom 13 smernice 2009/16 zahŕňa právomoc overiť, či táto loď dodržiava požiadavky v oblasti bezpečnosti, predchádzania znečisteniu a životných a pracovných podmienok na palube, ktoré sa uplatňujú na činnosti skutočne vykonávané loďou, pričom sa zohľadnia tie, pre ktoré bola táto loď klasifikovaná.

[40] Okrem toho sa domnievam, že tento záver nie je spochybnený výkladom článku 13 ods. 1 smernice 2009/16 v spojení s článkom I písm. b) Dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori, ako aj bodom 1.3.1 prílohy k rezolúcii IMO o kontrole prístavným štátom. Keď totiž tieto ustanovenia stanovujú možnosť kontrolovať, či je loď „spôsobilá na prevádzku, pre ktorú je určená“, možno ich vykladať v tom zmysle, že každé posúdenie týkajúce sa spôsobilosti lode sa musí vykonať s prihliadnutím na službu, ktorú loď skutočne vykonáva, ako aj príslušné predpisy.

[41] Okrem toho sa nezdá, že by táto klasifikácia existovala v nemeckom alebo talianskom práve.

[42] Priznávam, že sa mi len ťažko prijíma, aby preprava osôb v núdzi mohla byť z určitej miere považovaná za prepravu „nákladu“, pričom uznávam, že sa treba vyhnúť spochybňovaniu klasifikácie predmetných lodí, tak, ako ju vykonal osvedčovací orgán vlajkového štátu. Okrem toho v prípade, že prístavný štát nesúhlasí s klasifikáciou lode, dohovor o morskom práve stanovuje oznamovací postup, na základe ktorého každý štát, ktorý má závažné dôvody domnievať sa, že vo vzťahu k tejto lodi nie sú riadne vykonávané štátne právomoci a kontrola, môže podať správu o týchto skutočnostiach vlajkovému štátu, ktorý je povinný vyšetriť záležitosť v tejto súvislosti a v prípade potreby prijať nevyhnutné opatrenia pre nápravu stavu (pozri článok 94 ods. 6 tohto dohovoru). Tento prístup je v súlade s prístupom uvedeným v bode 1.3.3 rezolúcie IMO o kontrole prístavným štátom.

D. O piatej prejudiciálnej otázke (možnosť zadržania lode v zmysle článku 19 smernice 2009/16 z dôvodu, že vykonáva inú činnosť, než je tá, ktorá zodpovedá osvedčeniu)

57. Svojou piatou otázkou sa vnútroštátny súd najprv v podstate pýta, či orgány prístavného štátu majú právo vyžadovať držbu osvedčení a dodržiavanie podmienok alebo požiadaviek súvisiacich s bezpečnosťou a prevenciou znečisťovania morí, pokiaľ ide o činnosti, ktoré skutočne loď vykonáva, v danom prípade činnosti spočívajúce v pátraní a záchrane na mori, a to s cieľom vyhnúť sa zadržaniu lode [písm. a)], a ak áno, či tieto osvedčenia a tieto podmienky alebo požiadavky možno vyžadovať iba vtedy, ak existuje jasný a spoľahlivý právny rámec na úrovni medzinárodného práva alebo práva Únie týkajúci sa klasifikácie činností pátrania a záchrany na mori, ako aj príslušných osvedčení a podmienok alebo požiadaviek [písm. b)], alebo naopak tieto osvedčenia a tieto podmienky alebo požiadavky musia byť vyžadované na základe vnútroštátnych právnych predpisov vlajkového štátu alebo prístavného štátu a je na tieto účely nevyhnutná právna úprava zákonom alebo právnym predpisom nižšej právnej sily, alebo dokonca postačuje správny akt všeobecného charakteru [písm. c)].

58. Tento súd ďalej kladie otázku, či prináleží prístavnému štátu, aby pri inšpekcii uviedol, na základe ktorých vnútroštátnych predpisov (zákonov, vykonávacích alebo správnych predpisov) musia byť identifikované uložené požiadavky alebo podmienky a aké nápravy alebo zmeny sa vyžadujú na zabezpečenie dodržiavania týchto predpisov [písm. d)], a či v prípade neexistencie takejto právnej úpravy správne orgány prístavného štátu môžu uviesť požiadavky v každom jednotlivom prípade požiadavky, ktoré loď podliehajúca inšpekcii musí spĺňať [písm. e)].

59. Nakoniec sa uvedený súd pýta, či v prípade neexistencie takejto právnej úpravy a neexistencie konkrétnych pokynov vlajkového štátu možno pátracie a záchranné činnosti považovať za povolené (a teda za také, ktorým nemožno brániť prijatím opatrenia spočívajúceho v zadržaní), ak loď spĺňa požiadavky alebo podmienky inej kategórie, ktorých skutočné dodržiavanie potvrdil štát vlajky [písm. f)].

60. Na úvod treba uviesť, že podľa článku 19 ods. 1 smernice 2009/16 príslušný orgán zabezpečí, aby akýkoľvek nedostatok potvrdený alebo odhalený inšpekciami bol odstránený, alebo že bude odstránený, v súlade s dohovormi, a podľa článku 19 ods. 2 tejto smernice, ak nedostatky potvrdené alebo odhalené inšpekciami predstavujú zjavné riziko najmä pre bezpečnosť, príslušný orgán prístavného štátu zariadi, aby bola loď zadržaná.

61. Ako vyplýva z odpovedí navrhnutých na predchádzajúce prejudiciálne otázky, prístavný štát môže v súlade s článkom 13 ods. 3 smernice 2009/16 zabezpečiť dodržiavanie medzinárodných dohovorov a právnych predpisov Únie uplatniteľných v oblasti námornej bezpečnosti, ochrany morského prostredia a životných a pracovných podmienok na palube, pričom zohľadní činnosti vykonávané skutočne loďou, pokiaľ takáto kontrola nezasiahne do právomoci vlajkového štátu týkajúcej sa klasifikácie lode a nebude brániť dodržaniu povinnosti záchrany na mori.

62. Preto samotná skutočnosť, že loď systematicky vykonáva činnosť pátrania a záchrany na mori, nezbavuje túto loď povinnosti dodržiavať požiadavky, ktoré sa na ňu vzťahujú podľa medzinárodného práva alebo práva Únie, a nebráni tomu, aby táto loď bola predmetom opatrení na zadržanie majetku v zmysle článku 19 tejto smernice, ak porušuje tieto pravidlá. Inými slovami, hoci, ako uvádza vnútroštátny súd, sú lode vylúčené z uplatňovania medzinárodných pravidiel týkajúcich sa bezpečnosti plavby a ochrany morského prostredia v rozsahu, v akom vykonávajú

jednorazové záchranné úlohy na mori, nie sú oslobodené od všetkých ostatných pravidiel uplatniteľných na lode na základe požiadaviek medzinárodného práva, berúc do úvahy skutočne vykonávanú činnosť.

63. Navrhujem teda odpovedať na piatu prejudiciálnu otázku v prvom rade tak, že smernica 2009/16 sa má vykladať v tom zmysle, že orgány prístavného štátu sú oprávnené vyžadovať držbu osvedčení a dodržiavanie požiadaviek alebo podmienok v oblasti bezpečnosti a prevencie znečisťovania mora v súvislosti s činnosťami, pre ktoré je loď klasifikovaná, ako aj akýchkoľvek ďalších osvedčení, požiadaviek alebo podmienok založených na medzinárodnom právnom rámci alebo právnom rámci Únie. [43]

64. Ďalej sa domnievam, že táto smernica sa má vykladať v tom zmysle, že prináleží prístavnému štátu, aby uviedol pri inšpekcii, na základe ktorej právnej úpravy sa majú identifikovať požiadavky alebo podmienky, ktorých porušenie je zistené, a aké nápravy alebo zmeny sú potrebné na zabezpečenie dodržiavania tejto právnej úpravy.

65. Napokon sa domnievam, že uvedenú smernicu treba vykladať v tom zmysle, že loď, ktorá systematicky vykonáva činnosť v oblasti pátrania a záchrany na mori, sa sama osebe nepovažuje za loď, ktorá by nemohla byť predmetom opatrení spočívajúcich v zadržaní, ak porušuje požiadavky, ktoré sa na ňu vzťahujú podľa medzinárodného práva alebo práva Únie, bez toho, aby bola dotknutá povinnosť záchrany na mori. [44]

VI. Návrh

66. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré položil Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Regionálny správny súd pre Sicíliu, Taliansko), takto:

1. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole, zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2013/38/EÚ z 12. augusta 2013, nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1257/2013 z 20. novembra 2013 a nariadením Európskeho parlamentu a Rady 2015/757 z 29. apríla 2015, ako aj smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 sa vzťahuje na lode, ktoré sú síce vlajkovým štátom klasifikované a majú osvedčenie ako „viacúčelové nákladné lode“, ale vykonávajú výlučne činnosť pátrania a záchrany na mori. Prináleží vnútroštátnemu súdu, aby z toho vyvodil všetky príslušné dôsledky, pokiaľ ide o výklad a uplatnenie vnútroštátnych noriem preberajúcich túto smernicu.

2. Článok 11 a časť II body 2A a 2B prílohy I k smernici 2009/16 v spojení s povinnosťou záchrany na mori, ktorú má kapitán lode na základe medzinárodného obyčajového práva a je prevzatá najmä do článku 98 Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve, uzavretého v Montego Bay 10. decembra 1982, sa majú vykladať v tom zmysle, že skutočnosť, že loď

[43] Ak naopak loď nespĺňa podmienky požadované na základe právnej úpravy vlajkového štátu alebo prístavného štátu, alebo ak tento štát nesúhlasí s klasifikáciou lode, tento štát môže (ba dokonca musí) informovať o tom vlajkový štát a spolupracovať s ním s cieľom nájsť riešenie zistených nedostatkov.

[44] V tejto súvislosti si dovoľujem uviesť ešte poslednú poznámku. Ľudský život a jeho záchrana je samozrejme hodnotou, ktorá má prednosť pred akoukoľvek inou úvahou. „Byť dobrý samaritán“ však neznamená nemať žiadne povinnosti. Napríklad je pravda, že Samaritán z Nového zákona nepochybne bez zaváhania zachránil osobu v nebezpečenstve. Prepravil ju na bezpečné miesto, do hostinca, na svoje vlastné náklady, najbezpečnejším dopravným prostriedkom, jeho oslíkom, staral sa o túto osobu bez toho, aby presunul túto záťaž na iných, a dal vlastné peniaze majiteľovi hostinca, aby sa o ňu medzičasom postaral, pričom sľúbil, že „ak vynaložíš viac, ja ti to zaplatím, keď sa budem vracať“. Porovnania sú niekedy ťažké.

prepravuje v nadväznosti na operáciu záchrany na mori počet osôb, ktorý je vyšší, ako jej maximálna kapacita, tak ako je uvedená v osvedčení o jej bezpečnostnom vybavení, nemôže byť sama osebe považovaná za „prvoradý faktor“ alebo „neočakávaný faktor“, ktorý si vyžaduje alebo odôvodňuje dodatočné inšpekcie v zmysle týchto ustanovení. Nemožno však v zásade vylúčiť, že systematická preprava počtu osôb vysoko presahujúceho kapacitu lode môže loď ovplyvniť tak, že to môže viesť ku vzniku nebezpečenstva pre osoby, majetok alebo životné prostredie, čo by predstavovalo „neočakávaný faktor“ v zmysle uvedených ustanovení, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu.

3. Právomoc prístavného štátu vykonať podrobnejšiu inšpekciu lode plávajúcej pod vlajkou členského štátu v súlade s článkom 13 smernice 2009/16 zahŕňa právomoc overiť, či táto loď dodržiava požiadavky týkajúce sa bezpečnosti, predchádzania znečisteniu a životných a pracovných podmienok na palube, ktoré sa uplatňujú na činnosti skutočne vykonávané loďou, pričom sa zohľadnia tie činnosti, pre ktoré bola klasifikovaná.

4. a) Smernica 2009/16, zmenená smernicou 2013/38, nariadeniami č. 1257/2013 a 2015/757, ako aj smernicou 2017/2110 sa má vykladať v tom zmysle, že orgány prístavného štátu sú oprávnené vyžadovať držbu osvedčení a dodržiavanie požiadaviek alebo podmienok v oblasti bezpečnosti a prevencie znečisťovania mora v súvislosti s činnosťami, pre ktoré je loď klasifikovaná, ako aj akýchkoľvek ďalších osvedčení, požiadaviek alebo podmienok založených na medzinárodnom právnom rámci alebo právnom rámci Únie.

   b) Táto smernica sa má vykladať v tom zmysle, že prináleží prístavnému štátu, aby pri inšpekcii uviedol, na základe ktorej právnej úpravy sa majú identifikovať požiadavky alebo podmienky, ktorých porušenie sa zistí, a aké nápravy alebo zmeny sa vyžadujú na zabezpečenie dodržania tejto právnej úpravy.

   c) Uvedená smernica sa má vykladať v tom zmysle, že loď, ktorá systematicky vykonáva činnosť v oblasti pátrania a záchrany na mori, sa sama osebe nepovažuje za loď, ktorá by nemohla byť predmetom opatrení spočívajúcich v zadržaní, ak porušuje požiadavky, ktoré sa na ňu vzťahujú podľa medzinárodného práva alebo práva Únie, bez toho, aby bola dotknutá povinnosť záchrany na mori.