



Prese un informācija

Eiropas Savienības Tiesa
PAZIŅOJUMS PRESEI Nr. 33/22
Luksemburgā, 2022. gada 22. februārī

Ģenerāladvokāta secinājumi apvienotajās lietās C-14/21 un C-15/21
Sea Watch

Ģenerāladvokāts A. Rantos uzskata, ka ostas valstij ir atļauts nodrošināt privāto kuģu, kas regulāri veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, atbilstības starptautiskajām normām kontroli

Saskaņā ar Savienības tiesībām ostas valsts var veikt aizturēšanas pasākumus, ja konstatētie pārkāpumi rada acīmredzamu risku drošībai, veselībai vai videi

Sea Watch ir nevalstiska bezpeļņas organizācija ar juridisko adresi Berlīnē (Vācija). Tā tostarp veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, un šo darbību tā veic Vidusjūras starptautiskajos ūdeņos, izmantojot kuģus, kas ir tās īpašumā un ekspluatācijā. Starp šiem kuģiem ir Sea Watch 3 un Sea Watch 4, kuri kuģo ar Vācijas karogu un ir sertificēti kā “vispārēji daudzfunkcionāli kravas kuģi”. 2020. gada vasarā pēc tam, kad kuģi bija veikuši glābšanas operācijas un jūrā izglābtos cilvēkus izsēdinājuši Palermo (Itālija) un Portoempedokles (Itālija) ostās, šo abu pilsētu ostu pārvaldes veica detalizētākas inspekcijas uz kuģa tāpēc, ka tie bija iesaistīti meklēšanas un glābšanas darbībā jūrā, lai gan tie nebija sertificēti šim pakalpojumam, un bija uzņēmuši uz klāja tādu cilvēku skaitu, kas ievērojami pārsniedza to skaitu, kurš atbilst sertificētajam skaitam. Inspekcijās atklājās virkne tehnisku un funkcionālu nepilnību, no kurām dažas tika uzskatītas par tādām, kas rada acīmredzamu risku drošībai, veselībai vai videi, tāpēc abas ostu pārvaldes izdeva rīkojumu par šo kuģu aizturēšanu.

Pēc kuģu aizturēšanas Sea Watch cēla divas prasības *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa, Itālija) par to, lai tiktu atcelti tostarp paziņojumi par aizturēšanu un inspekcijas ziņojumi, kas bija sagatavoti pirms šiem paziņojumiem. Prasību pamatojumam Sea Watch galvenokārt norādīja, ka ostas pārvaldes, kuras ir šo pasākumu autores, esot pārsniegušas ostas valstij piešķirtās pilnvaras, kā tās izriet no Direktīvas 2009/16¹, tās interpretācijā ņemot vērā piemērojamās starptautiskās paražu tiesības un līgumtiesības.

Līdz ar to *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa) uzdeva Tiesai prejudiciālus jautājumus ar nolūku uzzināt, vai Direktīva 2009/16 ir piemērojama aplūkojamiem kuģiem, bet arī lai noskaidrotu ostas valsts kontroles pilnvaru nosacījumus un apjomu, kā arī kuģa aizturēšanas nosacījumus.

Šodien sniegtajos secinājumos ģenerāladvokāts Athanasios Rantos uzskata, ka **Direktīva 2009/16 ir piemērojama tādiem kuģiem kā aplūkojamie, kuri, kaut gan tie ir reģistrēti kā “daudzfunkcionāli kravas kuģi”, veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā.** Proti, **Direktīva 2009/16 ir piemērojama jebkuram kuģim**, kā arī tā apkalpei, kas ienāk dalībvalsts ostā vai enkurvietā, lai veiktu kuģa/ostas mijiedarbību. No šīs direktīvas piemērošanas jomas ir izslēgtas tikai konkrētas kuģu kategorijas no tiem kuģu veidiem, ko izmanto nekomerciāliem mērķiem, un likumdevējs ir vēlējis šo izņēmumu attiecināt tikai uz šīm kategorijām².

Viņš uzskata, ka šo konstatējumu apstiprina **Direktīvas 2009/16 mērķi, proti – veicināt standartiem neatbilstošu jūras transportlīdzekļu, kas kuģo dalībvalstu jurisdikcijā esošajos**

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV 2009, L 131, 57. lpp.), ar grozījumiem.

² Proti, nekomerciāli izmantoti valdības kuģi un atpūtas kuģi, kas nav iesaistīti komercdarbībā (Direktīvas 2009/16 3. panta 4. punkts).

ūdeņos, skaita radikālu samazinājumu, tostarp – lai uzlabotu drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļus uz kuģa.

Attiecībā uz nosacījumiem, kuri pamato ostas valsts veikto papildu inspekciju, ģenerālvokāts uzskata – ir acīmredzami, ka kuģis, ar kuru sistemātiski tiek transportēts lielāks cilvēku skaits nekā maksimālais cilvēku skaits, ko ir atļauts pārvadāt atbilstoši sertifikātiem, konkrētos apstākļos var būt bīstams personām, precēm vai videi. Šāds apstāklis principā var būt “neparedzēts apstāklis” un attaisnot “papildu inspekcijas” Direktīvas 2009/16 izpratnē³. Tomēr runa ir par faktisku pārbaudi katrā gadījumā atsevišķi, kas jāveic valsts tiesai, kura nevar aprobežoties ar formālu konstatējumu par atšķirību starp pārvadāto cilvēku skaitu un to cilvēku skaitu, kuru pārvadāšana ir atļauta, bet kurai ir konkrēti jānovērtē šādas rīcības riski, ievērojot starptautiskajās paražu tiesībās paredzēto glābšanas pienākumu jūrā⁴.

Attiecībā uz ostas valsts kontroles apjomu ģenerālvokāts atgādina, ka detalizētāku inspekciju veic tad, ja pēc sākotnējās inspekcijas ir “pamatots iemesls” uzskatīt, ka kuģa stāvoklis neatbilst kādām šīs jomas starptautiskās konvencijas prasībām. Šajā lietā “pamatots iemesls” ir tas, ka sertifikātu un citu kuģa borta dokumentu pārbaudes laikā tika konstatētas neprecizitātes. Šāda kontrole nevar attiekties tikai uz formālām prasībām, kas paredzētas kuģa klasifikācijas sertifikātos, bet drīzāk attiecas uz šī kuģa atbilstību visām starptautisko konvenciju normām, kas piemērojamas drošības, piesārņojuma novēršanas un dzīves un darba apstākļu uz kuģa jomā, ņemot vērā kuģa un tā aprīkojuma faktisko stāvokli, kā arī tā faktiski veiktās darbības un darbības, kurām kuģis ir klasificēts. Ģenerālvokāts, vispirms precizējis, ka līdz pat šai dienai Savienības vai starptautiskajās tiesībās nepastāv to kuģu klasifikācija, kuri veic meklēšanas un glābšanas darbības jūrā, uzsver, ka apstāklis, ka kuģis netiek izmantots atbilstoši tā sertifikācijai, var būt tādu noteikumu pārkāpums, kas saistīti ar dienesta procedūru ievērošanu uz šī kuģa, un tostarp tas var būt bīstami cilvēkiem, precēm vai videi.

Līdz ar to ģenerālvokāts secina, ka ostas valsts var nodrošināt saistībā ar drošību jūrā, jūras satiksmes drošumu, jūras vides aizsardzību un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem piemērojamo starptautisko konvenciju un Savienības tiesību aktu ievērošanu, ņemot vērā kuģa faktiski veiktās darbības, ja vien šāda kontrole neietekmē ne karoga valsts kompetenci attiecībā uz kuģa klasifikāciju, ne glābšanas pienākuma jūrā izpildi. Tas vien, ka kuģis sistemātiski veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, neatbrīvo šo kuģi no to prasību izpildes, kas tam ir piemērojamas atbilstoši starptautiskajām vai Savienības tiesībām, un neliedz uz šo kuģi attiecināt aizturēšanas pasākumus atbilstoši šīs direktīvas 19. pantam, ja tas šos noteikumus pārkāpj.

ATGĀDINĀJUMS. Ģenerālvokāta secinājumi Tiesai nav saistoši. Ģenerālvokātu pienākumos ietilpst, ievērojot pilnīgu neatkarību, piedāvāt Tiesai juridiskus risinājumus viņiem nozīmētās lietās. Tiesas tiesneši šobrīd uzsāk apspriest šo lietu, un spriedums tiks pasludināts vēlāk.

ATGĀDINĀJUMS. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ļauj dalībvalstu tiesām to tiesvedības ietvaros uzdot jautājumus Tiesai par Savienības tiesību interpretāciju vai Savienības akta spēkā esamību. Tiesa neiztiesā strīdus, ko izskata valsts tiesas. Valsts tiesai ir jāatrisina lieta saskaņā ar Tiesas nolēmumu. Šis nolēmums tāpat ir saistošs citām valsts tiesām, kurām ir jāatrisina līdzīgas problēmas.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Tiesai nav saistošs.

[Pilns secinājumu teksts](#) tiek publicēts CURIA tīmekļvietnē to sniegšanas dienā.

³ Saskaņā ar Direktīvas 2009/16 I pielikuma II daļas 2.B punktu un 11. pantu kuģiem tiek veiktas papildu inspekcijas ostas valstī, ja pastāv “īpaši svarīgi apstākļi” vai “neparedzēti apstākļi”, kas ir uzskaitīti izsmelšošā veidā. Starp neparedzētiem apstākļiem ir iekļauts tas, ka “kuģi [...] izdarījuši kādas citas darbības, kuras apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi”.

⁴ Glābšanas pienākums jūrā ir kuģa kapteinim atbilstoši starptautiskajām paražu tiesībām, un tas ir ietverts tostarp Jūras tiesību konvencijas 98. pantā. Šīs normas “Pienākums sniegt palīdzību” 1. punkts ir izteikts šādi: “Katra valsts pieprasa savas valsts karoga kuģa kapteinim, tādā mērā, ciktāl viņš to var izdarīt, nepakļaujot nopietnām briesmām kuģi, apkalpi vai pasažierus: a) sniegt palīdzību jebkurai jūrā atrastai personai, kurai draud briesmas [...]; b) steigties ar pilnu iespējamo ātrumu, lai glābtu nelaimē nonākušos cilvēkus, ja ir paziņots, ka viņiem nepieciešama palīdzība, ciktāl šāda darbība no viņa tiek pamatoti sagaidīta [...]”.

Kontaktpersona presei: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127