ĢENERĀLADVOKĀTA ATANASIJA RANTA [*ATHANASIOS RANTOS*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2022. gada 22. februārī[1]

Apvienotās lietas C-14/21 un C-15/21

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

(*Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa, Itālija) lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Jūras transports – Meklēšanas un glābšanas darbība jūrā – Kuģiem piemērojamais regulējums – Direktīva 2009/16/EK – Ostas valsts kontroles pilnvaras – 3. pants – Piemērošanas joma – 11. pants – Papildu inspekcijas nosacījumi – 13. pants – Detalizētāka inspekcija – Kontroles pilnvaru apjoms – 19. pants – Kuģu aizturēšana

I. Ievads

1. Aplūkojamos lūgumus sniegt prejudiciālu nolēmumu ir iesniegusi *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa, Itālija) saistībā ar diviem strīdiem starp *Sea Watch eV* un *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (Infrastruktūras un transporta ministrija, Itālija), kā arī *Capitaneria di Porto di Palermo* (Palermo ostas pārvalde, Itālija) – pirmajā lietā – un *Capitaneria di Porto di Porto Empedocle* (Portoempedokles ostas pārvalde, Itālija) – otrajā lietā – par diviem aizturēšanas rīkojumiem, kurus izdevusi katra no šīm pārvaldēm un kuri attiecīgi skar kuģus ar nosaukumiem *Sea Watch 4* un *Sea Watch 3* (turpmāk tekstā – "aplūkojamie kuģi").

2. Prejudiciālie jautājumi galvenokārt attiecas uz ostas valsts kontroles pilnvaru apjomu atbilstoši Direktīvai 2009/16/EK[2] un pārējo tādu starptautisko tiesību normu izpratnē, kas piemērojamas privātajiem kuģiem, kuri sistemātiski un ekskluzīvi veic apdraudējuma un briesmu situācijā jūrā

[1] Oriģinālvaloda – franču.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV 2009, L 131, 57. lpp.; labojums – OV 2013, L 32, 23. lpp.), kā tā grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2013/38/ES (2013. gada 12. augusts) (OV 2013, L 218, 1. lpp.), ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1257/2013 (2013. gada 20. novembris) (OV 2013, L 330, 1. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) (OV 2015, L 23, 55. lpp.), kā arī ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) (OV 2017, L 315, 61. lpp.) (turpmāk tekstā – "Direktīva 2009/16").

esošu personu meklēšanas un glābšanas darbību (turpmāk tekstā – "meklēšanas un glābšanas darbība jūrā"). Tiesa it īpaši ir aicināta precizēt Direktīvas 2009/16 piemērošanas jomu, kontroļu biežumu un intensitāti, kā arī aizturēšanas pasākumu pamatu.

3. Galvenās grūtības, kas radušās šajās lietās, ir tajā, ka nav starptautisku vai Eiropas tiesību aktu, kuri regulētu tādu sistemātisku meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, ko veic privātās struktūras [3]; šīs darbības apjoms pēdējo gadu laikā ir ievērojami pieaudzis, ņemot vērā valsts un starptautisko organizāciju trūkumus, saskaroties ar situāciju, kura kļūst arvien kritiskāka un kura skar to personu drošību, kas šķērso Vidusjūru nepiemērotās laivās.

4. Līdz pat šai dienai starptautiskais likumdevējs un Eiropas likumdevējs ir atturējušies rīkoties, lai novērstu šo trūkumu, un tādējādi tieši ieņemt nostāju attiecībā uz šo fenomenu [4], kura nozīmīgumu šobrīd pierāda tas, ka privātie kuģi, kas sistemātiski veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, patiesībā sadarbojas ar meklēšanas un glābšanas jūrā valsts sistēmām [5]. Tādu īpašu noteikumu trūkums, kuri attiektos uz šo praksi, tomēr veicina nenoteiktu situāciju rašanos, kad ar privātu kuģu esamību, kuri regulāri veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, var tikt apietas normas par ieceļošanu Savienības teritorijā un pat mudināts uz šāda veida rīcību. Tomēr vispirms jānorāda, ka šīs lietas neattiecas uz pašu meklēšanas un glābšanas darbību, bet gan uz atsevišķu posmu pēc šīs darbības, proti, uz kuģu inspekcijas darbību pēc "izglābto" izsēdināšanas krastā.

II. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības

5. Direktīva 2009/16 [6] attiecas uz ostas valsts kontroli kuģiem. Šīs direktīvas 6. apsvērums ir izteikts šādi:

"Kuģu atbilstība starptautiskiem standartiem attiecībā uz drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem pirmām kārtām ir karoga valstu pārziņā. Vajadzības gadījumā paļaujoties uz atzītām organizācijām, karoga valsts pilnībā nodrošina tādu inspekciju

[3] Vienīgais regulējums attiecībā uz privātajiem kuģiem un tādējādi attiecībā uz to operatoriem ir Padomes Direktīva 2002/90/EK (2002. gada 28. novembris), ar ko definē neatļautas ieceļošanas, tranzīta un uzturēšanās atbalstīšanu (OV 2002, L 328, 17. lpp.) (šajā nozīmē skat. 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, 305.–327. lpp.). Turpretī normas meklēšanas un glābšanas darbībai jūrā saistībā ar robežu uzraudzības operācijām, ko veic dalībvalstis pie savām ārējām jūras robežām, ir noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 656/2014 (2014. gada 15. maijs), ar kuru paredz noteikumus ārējo jūras robežu uzraudzībai saistībā ar operatīvo sadarbību, ko koordinē Eiropas Aģentūra operatīvās sadarbības vadībai pie Eiropas Savienības dalībvalstu ārējām robežām (OV 2014, L 189, 93. lpp.). Turklāt vienīgie esošie līgumi attiecas uz glābšanu jūrā situācijās, kas ietver būtiskus elementus, proti, šīs glābšanas "negadījuma" un "ārkārtas" raksturu. Tomēr šīs normas jāinterpretē un jāpiemēro tik plaši, cik to atļauj to tiesiskais konteksts, tomēr to nepārsniedzot.

[4] Vienīgais Eiropas Savienības "tiesiskais regulējums", kas tieši skar šo jautājumu, cik man zināms, ir Komisijas Ieteikums (ES) 2020/1365 (2020. gada 23. septembris) par dalībvalstu sadarbību attiecībā uz operācijām, ko veic kuģi, kuri pieder vai kurus ekspluatē privātas struktūras, ar mērķi veikt meklēšanas un glābšanas darbības (OV 2020, L 317, 23. lpp.), kurš pēc sava rakstura nav saistošs un kurā ir vienīgi minēts pienākums sadarboties attiecīgo dalībvalstu kompetentajām iestādēm.

[5] Piemēram, organizācijām, kas pārvalda minētos kuģus, ir jāsadarbojas ar piekrastes dalībvalstu glābšanas jūrā koordinēšanas centriem, kuri tām dod norādījumus par izglābto personu izsēdināšanu krastā un pārsēšanos citā kuģī attiecīgajā dalībvalstī.

[6] Direktīva 2009/16 tika pieņemta, pamatojoties uz EK līguma 80. panta 2. punktu (tagad – LESD 100. panta 2. punkts), nolūkā pārstrādāt Padomes Direktīvu 95/21/EK (1995. gada 19. jūnijs) par ostas valsts kontroli kuģiem (OV 1995, L 157, 1. lpp.), kas kopš tās pieņemšanas ir daudzkārt grozīta, un pastiprināt ar minēto direktīvu ieviestos mehānismus. Direktīva 2009/16 ir daļa no tajā pašā dienā pieņemtu Savienības atvasināto tiesību aktu kopuma, kurā ietilpst arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/21/EK (2009. gada 23. aprīlis) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu (OV 2009, L 131, 132. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/15/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (OV 2009, L 131, 47. lpp.), kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV 2009, L 131, 11. lpp.).

un apsekojumu pilnību un efektivitāti, kas veikti, lai izdotu attiecīgus sertifikātus. Kuģa sabiedrības pārziņā ir kuģa un tā iekārtu stāvokļa uzturēšana pēc apsekojuma, nodrošinot, lai kuģis atbilstu tam piemērojamām konvenciju prasībām. Tomēr vairākas karoga valstis nav ieviesušas un piemērojušas starptautiskos standartus. Turpmāk – kā otra iespēja novērst standartiem neatbilstīgu kuģošanu – atbilstība starptautiskiem standartiem attiecībā uz drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem būtu jānodrošina arī ostas valstij, tajā pašā laikā izprotot, ka ostas valsts kontroles inspekcija nav apsekojums un ka attiecīgie inspekciju veidi nav sertifikāti, kas apliecina kuģu derīgumu kuģošanai."

6. Minētās direktīvas 3. pantā "Darbības joma" ir noteikts:

"1. Šī direktīva attiecas uz ikvienu kuģi un tā apkalpi, kas ienāk dalībvalsts ostā vai enkurvietā, lai veiktu kuģa/ostas mijiedarbību.

[..]

Šis pants neierobežo dalībvalstu intervences tiesības, kas noteiktas attiecīgās konvencijās.

[..]

4. Šī direktīva neattiecas uz zvejas kuģiem, karakuģiem, peldošām palīgierīcēm, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem un izpriecu kuģiem, kas nav iesaistīti komercdarbībā.

[..]"

7. Šīs pašas direktīvas 11. pantā "Inspekciju biežums" ir paredzēts:

"Kuģiem, kas ienāk Kopienas ostās vai enkurvietās, veic šādas periodiskas inspekcijas un papildu inspekcijas:

a) kuģiem veic periodiskas inspekcijas iepriekš noteiktos laika intervālos atkarībā no kuģa riska profila [..];

b) kuģiem veic papildu inspekcijas neatkarīgi no laika, kas pagājis kopš pēdējās periodiskās inspekcijas, šādos gadījumos:

   – kompetentā iestāde nodrošina, ka inspicē kuģus, uz kuriem attiecas īpaši svarīgi I pielikuma II daļas 2.A punktā minētie apstākļi,

   – var inspicēt kuģus, uz kuriem attiecas I pielikuma II daļas 2.B punktā minētie neparedzētie apstākļi. Lēmumu par šādas papildu inspekcijas veikšanu veic kompetentā iestāde, balstoties uz tās profesionālo lēmumu."

8. Saskaņā ar Direktīvas 2009/16 13. pantu "Sākotnējas un detalizētākas inspekcijas":

"Dalībvalstis nodrošina, ka kuģiem, kas ir izvēlēti inspekcijas veikšanai saskaņā ar 12. vai 14.a pantu, veic šādu sākotnēju vai detalizētāku inspekciju.

1) Katrā sākotnējā inspekcijā kompetentā iestāde nodrošina to, ka inspektors veic vismaz šādas darbības:

   a) inspicē [..] sertifikātus un dokumentus, kam obligāti jābūt uz kuģa saskaņā ar [Savienības] tiesību aktiem kuģošanas jomā un konvencijām attiecībā uz drošību un drošumu;

[..]

   c) pārliecinās par kuģa vispārējo stāvokli, tostarp higiēnas apstākļiem uz kuģa, tostarp mašīntelpās un dzīvojamās telpās.

[..]

3) Veic detalizētāku inspekciju, tostarp paplašinātu inspekciju attiecībā uz dienesta procedūru ievērošanu uz kuģa, gadījumos, kad pēc 1. punktā minētās inspekcijas ir pamatots iemesls uzskatīt, ka kuģa vai tā aprīkojuma, vai apkalpes apstākļi pēc būtības neatbilst kādas konvencijas prasībām.

   "Pamatots iemesls" ir tad, ja inspektors ir atklājis liecības, kas, vērtējot profesionāli, dod pamatu veikt detalizētāku kuģa, tā aprīkojuma vai apkalpes inspekciju.

   "Pamatotu iemeslu" piemēri minēti V pielikumā.

9. Šīs direktīvas 19. pantā "Trūkumu novēršana un aizturēšana" ir noteikts:

"1. Kompetentā iestāde seko, lai inspekciju laikā apstiprinātos vai atklātos trūkumus novērstu saskaņā ar konvencijām.

2. Ja trūkumi acīmredzami apdraud drošību, veselību vai vidi, tad tās ostas valsts kompetentā iestāde, kurā kuģi inspicē, nodrošina kuģa aizturēšanu vai to operāciju pārtraukšanu, kuru laikā atklāti trūkumi. Aizturēšanas pavēli vai operācijas pārtraukšanu atsauc vienīgi tad, kad apdraudējums novērsts vai kad attiecīgā iestāde paziņojusi, ka kuģis, ievērojot visus vajadzīgos nosacījumus, var atstāt ostu vai atsākt konkrēto operāciju, ar to neapdraudot ne pasažieru vai apkalpes drošību un veselību, ne citus kuģus, kā arī pārmērīgi neapdraudot jūras vidi.

[..]

6. Aizturēšanas gadījumā kompetentā iestāde par visiem apstākļiem, kuros atzīts par vajadzīgu iejaukties, tūlīt rakstiski informē karoga valsts administrāciju vai, ja tas nav iespējams, konsulu, vai, ja viņa nav, tuvāko valsts diplomātisko pārstāvi. Turklāt vajadzības gadījumā par minētajiem apstākļiem saskaņā ar konvencijām ziņo arī attiecīgiem inspektoriem vai atzītajām organizācijām, kas atbild par klasifikācijas sertifikātu vai normatīvo sertifikātu izdošanu. [..]

[..]"

10. Minētās direktīvas I pielikumā "Kopienas ostas valsts kontroles sistēmas elementi" ietilpst II daļas 2. iedaļa "Papildu inspekcijas", kurā ir ietverts šādi formulēts 2.B punkts "Neparedzēti apstākļi":

"Kuģus, uz kuriem attiecas šādi neparedzēti apstākļi, var inspicēt neatkarīgi no tā, cik ilgs laiks pagājis kopš to pēdējās regulārās inspekcijas. Lēmums veikt šādu papildu inspekciju paliek kompetentās iestādes profesionālajā ziņā.

[..]

– Kuģi, kas izdarījuši kādas citas darbības, kuras apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi.

– [..]"

11. Šīs pašas direktīvas V pielikumā "Piemēri "pamatotiem iemesliem"" iekļautajā "pamatot[o] iemesl[u], lai veiktu detalizētāku inspekciju", sarakstā (A daļa) ir sniegti šādi piemēri:

"1. Kuģi, kas minēti I pielikuma II daļas 2.A un 2.B punktā.

[..]

3. Pārbaudot sertifikātus un citus dokumentus, atklātas neprecizitātes.

[..]"

B. Itālijas tiesības

12. Direktīva 2009/16 Itālijas tiesībās ir transponēta ar 2011. gada 24. marta *decreto legislativo n° 53 – Attuazione della direttiva [2009/16] recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri* (Leģislatīvais dekrēts Nr. 53 – Direktīvas [2009/16], kas nosaka, kā kuģošanai [Savienības] ostās un dalībvalstu jurisdikcijai pakļautos ūdeņos piemērot starptautiskos standartus attiecībā uz kuģu drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem, īstenošana) [7].

III. Pamatlietas un prejudiciālie jautājumi

13. *Sea Watch* ir nevalstiska bezpeļņas organizācija ar juridisko adresi Berlīnē (Vācija), kuras mērķis atbilstoši tās statūtiem ir tostarp meklēšanas un glābšanas darbība jūrā un kura veic šo darbību Vidusjūras starptautiskajos ūdeņos ar tās īpašumā esošiem kuģiem, ko tā ekspluatē. Starp šiem kuģiem it īpaši ir aplūkojamie kuģi, kuri kuģo ar Vācijas karogu un Vācijā reģistrētā klasifikācijas un sertificēšanas iestādē (turpmāk tekstā – "sertificēšanas iestāde") ir sertificēti kā "vispārēji daudzfunkcionāli kravas kuģi" [8].

[7] 2011. gada 27. aprīļa *GURI* Nr. 96, 1. lpp.; turpmāk tekstā – "Leģislatīvais dekrēts Nr. 53/2011".

[8] Kā tika apstiprināts tiesas sēdē, aplūkojamie kuģi līdz 2019. gada beigām kuģoja ar Nīderlandes karogu, bet, ņemot vērā, ka Nīderlandes kompetentās iestādes pēc Itālijas iestāžu lūguma plānoja grozīt šo kuģu klasifikāciju, tie pēc tam tika reģistrēti Vācijā.

14. 2020. gada vasarā pēc tam, kad aplūkojamie kuģi bija veikuši glābšanas operācijas Vidusjūras starptautiskajos ūdeņos un jūrā izglābtos cilvēkus izsēdinājuši Palermo (Itālija) un Portoempedokles (Itālija) ostās, atbilstoši Itālijas iestāžu izsniegtām atļaujām un norādījumiem tiem tika veiktas tīrīšanas un dezinfekcijas procedūras, kurām sekoja inspekcijas uz kuģa, ko veica attiecīgi šo abu pilsētu ostu pārvaldes, un tostarp detalizētākas inspekcijas Direktīvas 2009/16 13. panta izpratnē [9].

15. Šīs detalizētākās inspekcijas bija pamatotas ar "īpaši svarīga apstākļa" Direktīvas 2009/16 11. panta izpratnē [10] esamību, proti, ar to, ka aplūkojamie kuģi tika izmantoti meklēšanas un glābšanas darbībā jūrā, lai gan tie nebija sertificēti šim lietojumam, un bija uzņēmuši uz klāja tādu cilvēku skaitu, kas ievērojami pārsniedza to skaitu, kurš atbilst šo kuģu drošības sertifikātiem.

16. Itālijas iestāžu ieskatā, minētās detalizētākās inspekcijas atklāja noteiktas tehniskas un funkcionālas nepilnības attiecībā uz Savienības tiesiskā regulējuma un piemērojamo starptautisko konvenciju normām [11], no kurām dažas – atsevišķi vai kopā – bija jāatzīst par tādām, kas rada acīmredzamu risku drošībai, veselībai vai videi, un par tādām, kuru smagums pamato šo kuģu aizturēšanu saskaņā ar Direktīvas 2009/16 19. pantu [12]. Līdz ar to abas attiecīgās ostas pārvaldes izdeva rīkojumu par minēto kuģu aizturēšanu. Kopš tā laika *Sea Watch* ir novērsusi dažus no šiem pārkāpumiem, vienlaikus uzskatīdama, ka atlikušie pārkāpumi (turpmāk tekstā – "aplūkojamie pārkāpumi" [13]) nebija pierādīti.

17. Pēc aplūkojamo kuģu aizturēšanas *Sea Watch* cēla divas prasības *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa) – iesniedzējtiesā – par to, lai tiktu atcelti šo kuģu aizturēšanas rīkojumi, pirms šiem rīkojumiem sagatavotie inspekcijas ziņojumi un "jebkurš cits iepriekšējs, ar tiem saistīts vai sekojošs akts". Šo prasību atbalstam tā galvenokārt norādīja, ka ostas pārvaldes, kuras ir šo pasākumu autores, ir pārsniegušas pilnvaras, kas piešķirtas ostas valstij, kā tās izriet no Direktīvas 2009/16, to interpretējot, ņemot vērā piemērojamās starptautiskās paražu tiesības un līgumtiesības.

18. Iesniedzējtiesa vispārīgi norāda, ka par aplūkojamajiem pārkāpumiem nav vienprātības ne vien starp pamatlietas dalībniekiem, bet arī starp attiecīgajām ostas valsts (Itālija) un karoga valsts (Vācija) iestādēm [14] un ka pamatlietu strīdi rada kompleksus, jaunus un īpaši nozīmīgus juridiskos jautājumus, kuri it īpaši skar tiesisko ietvaru un regulējumu, kas piemērojams kuģiem, kurus ekspluatē nevalstiskas humānās palīdzības organizācijas, lai ar nolūku, nevis tikai negadījuma

[9] Kā tas transponēts ar Leģislatīvā dekrēta Nr. 53/2011 16. pantu.

[10] Kā tas transponēts ar Leģislatīvā dekrēta Nr. 53/2011 8. pantu.

[11] Iesniedzējtiesa atsaucas it īpaši uz Londonā 1974. gada 1. novembrī noslēgtās Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*Recueil des traités des Nations unies*, 1185. sēj., Nr. 18961, 3. lpp.; turpmāk tekstā – "Konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras") I panta b) punktu un uz Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) Rezolūcijas A.1138(31) "Ostas valsts kontroles kārtība (2019)" (turpmāk tekstā – "SJO Rezolūcija par ostas valsts kontroli") pielikuma 1.3.1. punktu.

[12] Kā tas transponēts ar Leģislatīvā dekrēta Nr. 53/2011 22. pantu.

[13] Šie pārkāpumi būtībā attiecas uz to, ka – vispirms – aplūkojamie kuģi neesot sertificēti tam, lai uzņemtu uz klāja un pārvadātu vairākus simtus personu, ko tie sistemātiski darīja 2020. gada vasarā; turpinot – šiem kuģiem neesot pienācīga tehniskā aprīkojuma, lai veiktu šādas darbības, lai gan patiesībā tie bija paredzēti – un faktiski arī tika ekskluzīvi izmantoti – šo darbību veikšanai (it īpaši – iekārtas notekūdeņu attīrīšanai esot paredzētas attiecīgi 22 un 30 personām, nevis vairākiem simtiem personu, un papildu tualetes un dušas, kuru notekūdeņi tiek novadīti tieši jūrā, esot ierīkotas uz klāja), un – visbeidzot – komandas locekļu veiktās glābšanas darbības neesot atspoguļotas viņu darba stundās.

[14] Tomēr tiesas sēdē Itālijas valdība precizēja, ka pēc turpmākas saziņas starp Itālijas un Vācijas iestādēm pēdējās minētās noteica *Sea Watch* kā kuģu īpašniecei par pienākumu veikt nepieciešamos remontdarbus minēto pārkāpumu novēršanai. *Sea Watch* norādīja, ka tā veikusi izmaiņas, izpildot šos norādījumus, lai gan tie bija doti ārpus jebkāda tiesiskā regulējuma, lai izvairītos no aizturēšanas riskiem nākotnē.

rezultātā veiktu meklēšanas un glābšanas darbību jūrā. Kad tas ir precizēts, šī tiesa būtībā jautā, pirmām kārtām, par to, vai Direktīva 2009/16 ir piemērojama aplūkojamajiem kuģiem, un, otrām kārtām, par ostas valsts kontroles un aizturēšanas pilnvaru nosacījumiem un pamatiem.

19. Šajos apstākļos *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību abās pamatlietās un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus, kas ir formulēti abās lietās vienādi:

"1) a) Vai Direktīvas [2009/16] piemērošanas joma ietver un tātad vai *PSC* (*Port State Control* vai ostas valsts kontrole) var tikt veikta arī attiecībā uz kuģi, kuru karoga valsts klasifikācijas iestāde ir klasificējusi kā kravas kuģi, bet kurš praksē sistemātiski veic tikai nekomerciālu darbību, proti, tā dēvēto *search and rescue* ["*SAR*" jeb "meklēšanas un glābšanas darbību"] (kā darbību, kuru saskaņā ar saviem statūtiem veic [*Sea Watch*], [izmantojot aplūkojamos kuģus]?

b) Ja Tiesa [..] atzīs, ka [..] Direktīvas [2009/16] piemērošanas joma ietver arī aplūkojamos kuģus, vai tādējādi interpretētā direktīva nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu kā valsts tiesiskais regulējums Leģislatīvā dekrēta Nr. 53/2011 3. pantā, ar kuru ir transponēts [šīs direktīvas] 3. pants, bet kura 1. punktā savukārt ir tieši definēta *PSC* kontroles piemērošanas joma, ierobežojot to tikai līdz kuģiem, kuri tiek izmantoti komerciāliem mērķiem, izslēdzot ne tikai izpriecu kuģus, bet arī kravas kuģus, kuri praksē neveic komercdarbību un tātad netiek tai izmantoti?

c) Visbeidzot, vai varētu pamatoti uzskatīt, ka pēc 2017. gadā veiktajiem grozījumiem Direktīvas [2009/16] piemērošanas jomā – daļā, kas attiecas arī uz pasažieru kuģiem, – ietilpst kravas kuģi, kas sistemātiski veic cilvēku [meklēšanas un glābšanas] darbību, tādā veidā pielīdzinot to jūrā izglābto cilvēku pārvadājumu, kuru dzīvība tika apdraudēta, pasažieru pārvadājumiem?

2) Vai apstāklis, ka kuģī tika pārvadāts ievērojami lielāks cilvēku skaits nekā skaits, kas ir norādīts drošības aprīkojuma sertifikātā, lai gan tas notika pēc cilvēku [meklēšanas un glābšanas] darbības, jeb katrā ziņā tas, ka kuģa drošības aprīkojuma sertifikātā ir norādīts ievērojami mazāks cilvēku skaits nekā faktiski pārvadāto cilvēku skaits, var pamatoti tikt uzskatīts par īpaši svarīgiem apstākļiem, kas ir minēti Direktīvas [2009/16] I pielikuma II daļas 2.A punktā, vai par neparedzētiem apstākļiem, kas ir minēti Direktīvas [2009/16] I pielikuma II daļas 2.B punktā, uz kuriem ir atsauce minētās direktīvas 11. pantā?

3) Vai *PSC* pilnvaras veikt Direktīvas [2009/16] 13. pantā minēto detalizētāku inspekciju kuģos, kas kuģo ar dalībvalstu karogu, var ietvert vai tām ir jāietver arī pilnvaras konkrēti pārbaudīt, kādai darbībai kuģis tiek faktiski izmantots, neatkarīgi no darbības, kurai attiecīgā karoga valsts un tās klasifikācijas iestāde ir izsniegusi klasifikācijas sertifikātu un no tā izrietošus drošības sertifikātus, un līdz ar to pilnvaras pārbaudīt, vai minētajam kuģim ir sertifikāti un – vispārīgi – vai tas atbilst prasībām vai parametriem, kas ir paredzēti starptautiskā mērogā pieņemtajās normās drošības, piesārņojuma novēršanas un dzīves un darba apstākļu uz kuģa jomā? Apstiprinošas atbildes gadījumā – vai minētās pilnvaras var tikt izmantotas arī attiecībā uz kuģi, kas faktiski sistemātiskā veidā tiek izmantots cilvēku [meklēšanas un glābšanas] darbībā?

4) a) Kā ir jāinterpretē [..] Konvencijas [par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras I panta] b) punkts – uz kuru ir tieša atsauce Direktīvas [2009/16] 2. pantā un kuram tādējādi [Savienībā] ir jānodrošina vienveidīga interpretācija *PSC* kontroles nolūkā un izpratnē – daļā, kurā ir paredzēts, ka "līgumslēdzējas valdības apņemas izsludināt visus likumus, dekrētus, rīkojumus un noteikumus un veikt visus citus pasākumus, kas var būt vajadzīgi šīs konvencijas pilnīgai un galīgai ieviešanai, lai nodrošinātu to, ka kuģis no dzīvības aizsardzības viedokļa ir piemērots paredzētajam lietojumam"? It īpaši, vai attiecībā uz vērtējumu par kuģa piemērotību paredzētajam lietojumam, kas ostas valstīm ir jānoformulē, izmantojot *PSC* inspekcijas, kā vienīgais pārbaudes parametrs ir jāņem vērā prasības, kas ir noteiktas, pamatojoties uz kuģa klasifikāciju un atbilstošiem drošības sertifikātiem, kuri tika izsniegti uz teorētiski deklarētās darbības pamata, vai arī var ņemt vērā darbību, kurai kuģis tiek faktiski izmantots?

b) Tādējādi – vai ostas valstu administratīvām iestādēm pat attiecībā uz minēto starptautisko parametru ir pilnvaras pārbaudīt ne tikai kuģa aprīkojuma un iekārtu atbilstību sertifikātiem, kurus ir izsniegusi karoga valsts un kuru pamatā ir kuģa teorētiska klasifikācija, bet ir pilnvaras arī izvērtēt kuģa sertifikātu un uz kuģa esošā aprīkojuma un iekārtu atbilstību, ņemot vērā faktiski veikto darbību, kas nav saistīta ar klasifikācijas sertifikātā norādīto darbību un atšķiras no tās?

c) Tādi paši apsvērumi ir jāformulē par [SJO] Rezolūcijas [par ostas valsts kontroli] [pielikuma] 1.3.1. punktu – daļā, kurā ir noteikts, ka "saskaņā ar iepriekš 1.2. iedaļā minēto atbilstošo konvenciju tiesību normām administrācija (proti, karoga valsts valdība) ir atbildīga par likumu un noteikumu pasludināšanu un par visām pārējām darbībām, kuras var būt vajadzīgas, lai nodrošinātu attiecīgo konvenciju pilnīgu spēkā esamību, lai nodrošinātu, ka no dzīvības aizsardzības un piesārņojuma novēršanas viedokļa kuģis ir piemērots paredzētajam lietojumam un jūrnieki ir kvalificēti un piemēroti to pienākumiem"?

5) a) [Ja] Tiesa nospriež, ka ostas valstij ir pilnvaras pārbaudīt sertifikātu esamību un atbilstību prasībām vai parametriem, ņemot vērā darbību, kurai kuģis tiek izmantots praksē: vai, lai nepieļautu kuģa aizturēšanu, ostas valsts, kas ir izdarījusi *PSC* inspekciju, var pieprasīt uzrādīt rīcībā esošus sertifikātus un pieprasīt ievērot prasības vai regulējumu drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā – papildus kuģa jau esošajiem sertifikātiem un tā jau ievērotajām prasībām vai regulējumam – saistībā ar faktiski veikto darbību, it īpaši, konkrētāk, kā šajā gadījumā cilvēku [meklēšanas un glābšanas] darbību?

b) Ja atbilde uz [a) daļu] ir apstiprinoša, vai var pieprasīt sertifikātus un pieprasīt ievērot prasības vai parametrus drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā – papildus kuģa jau esošajiem sertifikātiem un tā jau ievērotajām prasībām vai regulējumam – saistībā ar faktiski veikto darbību, it īpaši, konkrētāk, kā šajā gadījumā, kad kuģis tiek izmantots [meklēšanas un glābšanas] darbībai, lai nepieļautu kuģa aizturēšanu, vienīgi tad, ja pastāv skaidrs un uzticams starptautiskais vai Savienības tiesiskais regulējums attiecībā uz [meklēšanas un glābšanas] darbību un attiecīgo sertifikātu un prasību vai parametru drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā klasifikāciju?

c) Ja atbilde uz [b) daļu] ir noliedzoša, vai, lai nepieļautu kuģa aizturēšanu, pamatojoties uz karoga valsts un/vai ostas valsts tiesisko regulējumu, var pieprasīt sertifikātus un pieprasīt ievērot prasības vai parametrus – papildus kuģa jau esošajiem sertifikātiem un tā jau ievērotajām prasībām vai regulējumam – saistībā ar faktiski veikto darbību, it īpaši,

konkrētāk, ja, kā šajā gadījumā, runa ir par [meklēšanas un glābšanas] darbību, un vai šim nolūkam ir nepieciešams primāra ranga tiesiskais regulējums vai arī ir atbilstošs sekundāra ranga tiesiskais regulējums vai tikai vispārēja rakstura administratīvs tiesiskais regulējums?

d) Ja atbilde uz [c) daļu] ir apstiprinoša, vai *PSC* inspekcijas laikā ostas valstij ir pienākums precīzi un konkrēti norādīt, saskaņā ar kādu valsts tiesisko regulējumu (kas ir konstatējams atbilstoši [c) daļai]) ar likuma, noteikumu vai vispārēja rakstura administratīvā akta rangu ir jāidentificē tehniskās prasības vai parametri drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā, kuras kuģim, kam tika veikta *PSC* inspekcija, ir jāievēro, lai veiktu [meklēšanas un glābšanas] darbību, un precīzi kādi labojumi vai korekcijas tiek pieprasītas, lai nodrošinātu minētā tiesiskā regulējuma ievērošanu?

e) Ja nav ostas valsts vai karoga valsts tiesiskā regulējuma ar likuma, noteikumu vai vispārēja rakstura administratīvā akta rangu, vai ostas valsts administrācija var norādīt katram konkrētam gadījumam piemērojamās drošības, jūras piesārņojuma novēršanas un dzīvības un darba uz kuģa aizsardzības tehniskās prasības vai parametrus, kuri ir jāievēro kuģim, kam tika veikta *PSC* inspekcija, lai tas varētu veikt [meklēšanas un glābšanas] darbību?

f) Ja atbilde uz [d) un e) daļu] ir noliedzoša, vai [meklēšanas un glābšanas] darbība, ja šajā jautājumā nav konkrētu karoga valsts norādījumu, var tikt uzskatīta par atļautu *medio tempore* un tāpēc to nevar kavēt, pieņemot lēmumu par aizturēšanu, ja kuģis, kam tika veikta *PSC* inspekcija, atbilst citas kategorijas (konkrēti, kravas kuģa) iepriekš minētajām prasībām vai parametriem, kuru faktisku ievērošanu karoga valsts ir arī apstiprinājusi?"

IV. Tiesvedība Tiesā

20. Savos iesniedzējtiesas nolēmumos *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa) lūdza Tiesu šīm lietām piemērot Tiesas Reglamenta 105. pantā paredzēto paātrināto tiesvedību.

21. Ar Tiesas priekšsēdētāja 2021. gada 2. februāra lēmumu šīs lietas tika apvienotas rakstveida un mutvārdu procesiem, un ar 2021. gada 25. februāra rīkojumu Tiesas priekšsēdētājs noraidīja lūgumu piemērot paātrināto tiesvedību, vienlaikus konstatējot, ka šo lietu īpašie apstākļi pamato to, ka Tiesa šīs lietas izskata prioritāri, piemērojot Reglamenta 53. panta 3. punktu.

22. Rakstveida apsvērumus iesniedza *Sea Watch*, Itālijas, Spānijas un Norvēģijas valdības, kā arī Eiropas Komisija. Šie lietas dalībnieki arī sniedza mutvārdu apsvērumus 2021. gada 30. novembra tiesas sēdē mutvārdu paskaidrojumu uzklausīšanai.

V. Analīze

23. Iesniedzējtiesas uzdotie prejudiciālie jautājumi attiecas uz (A) Direktīvas 2009/16 piemērošanas jomu un (B) ostas valsts kontroles pilnvaru apjomu attiecībā vispirms uz papildu detalizētākai inspekcijai prasītajiem nosacījumiem atbilstoši šīs direktīvas 11. pantam, tad – (C) uz inspekcijas pilnvaru apjomu atbilstoši gan minētās direktīvas 13. pantam, gan Konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras un SJO Rezolūcijai par ostas valsts kontroli un visbeidzot – (D) uz kuģa aizturēšanas nosacījumiem atbilstoši tās pašas direktīvas 19. pantam.

A. Par pirmo prejudiciālo jautājumu – Direktīvas 2009/16 piemērošanas joma

24. Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvu 2009/16 piemēro kuģiem, kurus, lai gan tie ir klasificēti un sertificēti kā kravas kuģi, ekskluzīvi un sistemātiski izmanto meklēšanas un glābšanas darbības jūrā mērķiem (šā jautājuma a) daļa), un – attiecīgā gadījumā – vai šo kuģu darbība var ietilpt šīs direktīvas piemērošanas jomā kā pasažieru pārvadājumiem pielīdzināta darbība (šā jautājuma c) daļa). Ja atbilde ir apstiprinoša, šī tiesa jautā, vai Leģislatīvā dekrēta Nr. 53/2011 3. pants, ar kuru tiek transponēts minētās direktīvas 3. pants, tās piemērošanas jomu sašaurinot vienīgi attiecībā uz kuģiem, kas tiek izmantoti komerciāliem mērķiem, ir saderīgs ar šo pašu direktīvu (šā jautājuma b) daļa).

25. Minētā tiesa uzskata, ka Direktīva 2009/16 ir jāsaprot tādējādi, ka to nepiemēro tādiem kuģiem kā aplūkojamie kuģi un tādējādi tiem nevar veikt inspekciju, kuru veic, pamatojoties uz šo direktīvu.

26. Pirmkārt, atšķirībā no iesniedzējtiesas es uzskatu, ka Direktīvu 2009/16 piemēro tādiem kuģiem kā aplūkojamie kuģi, kuri, lai arī ir reģistrēti kā "daudzfunkcionāli kravas kuģi", veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā.

27. Proti, pirmām kārtām, Direktīvas 2009/16 3. panta 1. punktā ir paredzēts, ka tā attiecas uz ikvienu [tādu] *kuģi* un tā apkalpi, kas ienāk dalībvalsts ostā vai enkurvietā, lai veiktu *kuģa/ostas mijiedarbību*. Taču aplūkojamie kuģi ir reģistrēti kā "kuģi"[15]. Turklāt, manuprāt, ir acīmredzami, ka šie kuģi veic darbību, kurā it īpaši ir ietverta personu kustība no kuģa un uz ostu, un ka līdz ar to tie veic "kuģa/ostas mijiedarbību"[16], un apstāklis, ka šo darbību neveic regulāri vai iepriekš paredzami, aplūkojamo definīciju neietekmē.

28. Otrām kārtām, Direktīvas 2009/16 3. panta 4. punktā ir noteikts, ka šī direktīva neattiecas it īpaši uz *nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem un izpriecu kuģiem, kas nav iesaistīti komercdarbībā*. Lai arī ir taisnība, ka aplūkojamie kuģi nav iesaistīti komercdarbībā, kā abas iepriekš minētās kuģu kategorijas, tikai šā iemesla dēļ tos nevar pielīdzināt "valdības kuģiem" vai "izpriecu kuģiem".

29. Šajā ziņā vispirms norādīšu – pat ja šie kuģi *de facto* sniedz ieguldījumu meklēšanas un glābšanas jūrā uzdevumu nodrošināšanā, kas principā ir jāveic piekrastes valsts iestādēm, un tiem zināmā mērā ir pienākums sadarboties ar meklēšanas un glābšanas darbību jūrā koordinācijas sistēmu[17], tie nav "valdības kuģi" Direktīvas 2009/16 3. panta 4. punkta izpratnē. Turklāt man šķiet, ka šī atkāpe ir saistīta nevis ar veiktās darbības sabiedrības interešu raksturu, bet drīzāk ar pilnīgo imunitāti pret jebkuras valsts, izņemot karoga valsti, jurisdikciju, kas Jūras tiesību konvencijas[18] 96. pantā it īpaši ir garantēta "kuģ[iem], kuru īpašnieks ir valsts vai kurus nodarbina valsts un kurus izmanto tikai valsts nekomerciālajā dienestā".

[15] Šajā ziņā Direktīvas 2009/16 2. panta 5) punktā ir precizēts, ka jēdzienā "kuģis" šīs direktīvas nolūkā ietilpst "ikviens jūras kuģis, uz kuru attiecas viena vai vairākas konvencijas un kurš kuģo ar karogu, kas nav ostas valsts karogs".

[16] Šajā ziņā Direktīvas 2009/16 2. panta 5) un 6) punktā ir precizēts, ka jēdziens "kuģa/ostas mijiedarbība" nozīmē "mijiedarbīb[u], kas notiek, kad kuģi tieši un nekavējoties ietekmē darbības, kurās ietverta personu vai preču kustība vai ostas pakalpojumu sniegšana no kuģa vai uz to".

[17] Atgādināšu, ka saskaņā ar pēdējos gadu desmitos iedibinātu praksi *Ministero degli Interni* (Iekšlietu ministrija, Itālija) pamatlietā atļāva veikt izsēdināšanu pēc glābšanas darbībām un to koordinēja *Italian Maritime Rescue Coordination Centre* (Itālijas Jūras glābšanas koordinācijas centrs).

[18] ANO Jūras tiesību konvencija, kas noslēgta Montegobejā 1982. gada 10. decembrī (*Recueil des traités des Nations unies*, 1833., 1834. un 1835. sēj., 3. lpp.; turpmāk tekstā – "Jūras tiesību konvencija"). Šī konvencija stājās spēkā 1994. gada 16. novembrī. Tās noslēgšanu Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu 98/392/EK (1998. gada 23. marts) (OV 1998, L 179, 1. lpp.).

30. Turpinot – aplūkojamie kuģi nav "izpriecu kuģi", ievērojot to, ka tie ir reģistrēti kā daudzfunkcionāli kravas kuģi un ir paredzēti darbībai, kura, protams, ir atzinīgi vērtējama, bet kura nav saistīta ar izklaidi, sportu vai līdzīga veida darbība.

31. Visbeidzot es uzskatu, ka šo divu tādu kuģu kategoriju, kuri veic nekomerciālu darbību, tieša izslēgšana nav papildu norāde uz to, ka Savienības likumdevējs ir vēlējies izslēgt no Direktīvas 2009/16 piemērošanas jomas visas tādu kuģu kategorijas, kuri neveic komerciālas darbības. Gluži pretēji, man šķiet, ka divu ļoti specifisku atkāpju pieminēšana attiecībā uz nekomerciāli izmantotiem kuģiem (proti, valdības kuģiem un izpriecu kuģiem) drīzāk apstiprina to, ka šis likumdevējs ir vēlējies ierobežot aplūkojamos izņēmumus tikai līdz šīm divām kategorijām.

32. Līdz ar to, ņemot vērā šīs direktīvas 3. panta 1. un 4. punkta formulējumu, ir jākonstatē, ka nekomerciāli izmantoti kuģi ietilpst minētās direktīvas materiālās piemērošanas jomā, izņemot abas iepriekš minētās kategorijas.

33. Šo konstatējumu, manuprāt, apstiprina Direktīvas 2009/16 teleoloģiskā interpretācija, kura saskaņā ar šīs direktīvas 1. pantu un 4. apsvērumu tiecas uz tādu jūras pārvadājumu skaita radikālu samazinājumu ūdeņos, uz kuriem attiecas dalībvalstu jurisdikcija un kuri tiek veikti ar normām neatbilstošiem kuģiem, it īpaši, lai *uzlabotu drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļus uz kuģa*. Taču tas vien, ka aplūkojamie kuģi sistemātiski veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā nekomerciālos nolūkos, nevar izslēgt šos kuģus no ostas valsts pilnvarām, tostarp no kontrolēm attiecībā uz atbilstību starptautiskiem standartiem drošības, piesārņojuma novēršanas un dzīves un darba apstākļu uz kuģiem jomā. Principā nevar izslēgt, piemēram, to, ka minētie kuģi var izraisīt problēmas saistībā ar drošību, piesārņojumu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģa, ņemot vērā veidu, kā tie tiek izmantoti[19]. Šāda atkāpe turklāt būtu pretrunā šīs direktīvas pasludinātajam mērķim, ievērojot to, ka uz kuģiem, kas veic tādu pašu vai līdzīgu darbību ar mērķi gūt peļņu un kas pēc sava rakstura radītu tādu pašu apdraudējumu saistībā ar drošību, piesārņojumu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģa, attiektos šajā direktīvā paredzētie pienākumi.

34. Turklāt pretēji tam, ko apgalvo *Sea Watch*, man nešķiet, ka uz meklēšanas un glābšanas darbību jūrā kā uz nekomerciālu darbību nevar attiekties tāds Savienības leģislatīvs akts kā Direktīva 2009/16, kas pieņemts, pamatojoties uz EK līguma 80. panta 2. punktu (tagad – LESD 100. panta 2. punkts). Proti, šajā normā būtībā ir noteikts, ka Savienības likumdevējs var pieņemt attiecīgus noteikumus par jūras transportu un gaisa transportu un neveic nošķirumu starp komerciālām un nekomerciālām darbībām. Turklāt Direktīva 2009/16, kas pieņemta, pamatojoties uz minēto tiesību normu, skar nevis tieši tādu kuģu darbību, kuriem tā ir piemērojama, bet kuģošanas nosacījumus un, konkrētāk, ostas valsts kontroles pilnvaras šajā ziņā.

[19] Turklāt, kā rakstveida apsvērumos ir norādījusi Itālijas valdība, kategorijas tiek izslēgtas no Direktīvas 2009/16 piemērošanas jomas ne tādēļ, ka tās ietver mazāku risku nekā kuģi, uz kuriem attiecas šī direktīva. Attiecībā uz katru izslēgto kategoriju Savienības un starptautiskās tiesību sistēmas īpašajos avotos ir atrodami īpaši iemesli, kādēļ tām netiek piemērots aplūkojamais regulējums.

35. Visbeidzot attiecībā uz iesniedzējtiesas minēto iespēju piemērot Direktīvu 2009/16 aplūkojamajiem kuģiem tāpēc, ka to darbība ir pielīdzināma pasažieru pārvadājumiem, es uzskatu, ka, ņemot vērā to, ka šī direktīva attiecas uz šiem kuģiem neatkarīgi no to klasifikācijas saskaņā ar karoga valsts tiesībām, šīs darbības pielīdzināšana pasažieru pārvadājumiem nav ne nepieciešama, ne atbilstīga, lai varētu piemērot minēto direktīvu aplūkojamajiem kuģiem [20].

36. Otrkārt, attiecībā uz Leģislatīvā dekrēta Nr. 53/2011 3. panta saderību ar Savienības tiesībām, ciktāl šī norma, šķiet, ierobežo Direktīvas 2009/16 piemērošanu, to attiecinot vienīgi uz kuģiem, kuri veic komerciālu darbību, norādīšu, ka ar šo direktīvu ir pieņemta vienota pieeja, ar ko tiecas nodrošināt, ka tiek efektīvi ievēroti starptautiskie standarti attiecībā uz drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem, kuri darbojas ūdeņos, uz ko attiecas dalībvalstu jurisdikcija, un kuri ienāk šo dalībvalstu ostās [21], nolūkā veicināt to, ka šajos ūdeņos radikāli samazinās jūras pārvadājumi, ko veic ar normām neatbilstošiem kuģiem [22]. Līdz ar to man šķiet, ka minētā direktīva neatstāj dalībvalstīm nekādu rīcības brīvību, tām ļaujot ierobežot tās piemērošanas jomu tikai līdz kuģiem, kuri veic komerciālu darbību.

37. Kad tas ir precizēts, iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai Leģislatīvā dekrēta Nr. 53/2011 3. pants principā ierobežo Direktīvas 2009/16 piemērošanas jomu, un, ja tas tā ir, jāvērtē, vai šai tiesību normai ir iespējams sniegt ar šīs direktīvas 3. pantu saderīgu interpretāciju, vai pretējā gadījumā jāizdara secinājumi par minētās tiesību normas daļēju nesaderību ar Savienības tiesībām, attiecīgā gadījumā to atstājot nepiemērotu [23].

38. Līdz ar to iesaku uz pirmo prejudiciālo jautājumu atbildēt, ka Direktīvu 2009/16 piemēro kuģiem, kuri, lai gan karoga valsts tos ir klasificējusi un sertificējusi kā "daudzfunkcionālus kravas kuģus", ekskluzīvi un sistemātiski veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, un ka iesniedzējtiesai no tā ir jāizdara visi secinājumi attiecībā uz valsts tiesību aktu, ar kuriem transponēta šī direktīva, interpretāciju un piemērošanu.

B. Par otro prejudiciālo jautājumu – nosacījumi papildu inspekcijai atbilstoši Direktīvas 2009/16 11. pantam

39. Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai tas, ka aplūkojamie kuģi to glābšanas operāciju laikā, uz kurām attiecas aplūkojamie pasākumi pamatlietā, pārvadāja lielāku personu skaitu nekā maksimālais skaits, ko tie var pārvadāt atbilstoši saviem drošības sertifikātiem, var būt "īpaši svarīgs apstāklis" vai "neparedzēts apstāklis" Direktīvas 2009/16 I pielikuma II daļas 2.A un 2.B punkta izpratnē un – konkrētāk – neparedzēts apstāklis, kas izriet no tā, ka "[aplūkojamie] kuģi [ir] izdarījuši kādas citas darbības, kuras apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi" [24], kas attaisno papildu inspekcijas veikšanu šiem kuģiem atbilstoši šīs direktīvas 11. pantam.

[20] Katrā ziņā jāpiebilst, ka jebkurš jautājums saistībā ar šo kuģu klasifikāciju, ko veikusi sertificēšanas iestāde, ietilpst karoga valsts jurisdikcijā un tam nav nozīmes attiecībā uz ostas valsts pilnvarām saskaņā ar Direktīvu 2009/16. Turklāt, kā ir norādījusi Spānijas valdība, es apšaubu to, ka meklēšanas un glābšanas darbību jūrā var pielīdzināt pasažieru pārvadājumiem, ņemot vērā tādas to atšķirīgās īpašības kā tostarp pakalpojuma absolūta paredzamība (kas sniegts konkrēti identificētam cilvēku skaitam saskaņā ar iepriekš paredzētiem maršrutiem un nosacījumiem) un līgumiskais raksturs.

[21] Skat. it īpaši Direktīvas 2009/16 7. apsvērumu un Ieteikuma 2020/1365 12. punktu, kuros ir atsauce uz "pienācīgi aprīkotiem" kuģiem.

[22] Skat. it īpaši Direktīvas 2009/16 1. pantu.

[23] Spriedums, 2019. gada 29. jūlijs, *Torubarov* (C-556/17, EU:C:2019:626, 77. punkts un tajā minētā judikatūra).

[24] Šī tiesa precizē – lai gan inspekcijas ziņojumu veidlapās Itālijas administrācija kvalificēja šo apstākli kā "īpaši svarīgu apstākli" Direktīvas 2009/16 I pielikuma II daļas 2.A punkta izpratnē, nevis kā "neparedzētu apstākli" tās I pielikuma II daļas 2.B punkta izpratnē, tas tā ir tāpēc, ka šajās veidlapās nav daļas, kas būtu paredzēta īpaši neparedzēto apstākļu norādīšanai, un ka tādējādi ir jāuzskata, ka daļā, kurā šajās veidlapās ir norādīti "īpaši svarīgi apstākļi", ir sniegta vispārīga atsauce uz prasītajiem nosacījumiem, lai veiktu Direktīvas 2009/16 11. pantā minēto papildu inspekciju.

40. Šī tiesa uzskata – lai gan cilvēku glābšana jūrā un karoga valsts izsniegto drošības sertifikātu, iespējams, neatbilstošais raksturs salīdzinājumā ar to cilvēku skaitu, kas faktiski tika pārvadāti uz kuģa, nav nedz "īpaši svarīgi apstākļi", nedz "neparedzēti apstākļi" iepriekš minēto normu izpratnē, turpretī acīmredzamā atšķirība un neatbilstība starp cilvēku skaitu, ko varēja pārvadāt atbilstoši sertifikātiem, un cilvēku skaitu, kas faktiski tika pārvadāti glābšanas operācijās, varētu tikt kvalificēta kā "neparedzēts apstāklis".

41. Šajā ziņā norādīšu, ka no Direktīvas 2009/16 6. apsvēruma izriet – lai gan kuģu atbilstība starptautiskiem standartiem saistībā ar drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem pirmām kārtām ir karoga valsts pārziņā, tomēr atbilstības šiem standartiem kontroli vajadzētu nodrošināt arī ostas valstij, lai sniegtu otru iespēju novērst minētajiem standartiem neatbilstošu kuģošanu, tajā pašā laikā izprotot, ka ostas valsts kontroles inspekcija nav apsekojums (sertifikātu izsniegšanai) un ka attiecīgās inspekciju veidlapas nav sertifikāti, kas apliecina kuģu derīgumu kuģošanai [25].

42. Atbilstoši šīs direktīvas 11. pantam kuģiem veic papildu inspekcijas, ko nodrošina ostas valsts, tikai tad, ja pastāv "īpaši svarīgi apstākļi" vai "neparedzēti apstākļi", kuri izsmeļoši minēti attiecīgi šīs direktīvas I pielikuma II daļas 2.A un 2.B punktā [26]. Kā viens no neparedzētajiem apstākļiem ir norādīts iesniedzējtiesas minētais apstāklis – "kuģi, kas izdarījuši kādas citas darbības, kuras apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi" –, attiecībā uz kuru šī tiesa saskaras ar interpretācijas grūtībām.

43. Šajā ziņā man šķiet acīmredzami, ka kuģis, kas sistemātiski pārvadā lielāku cilvēku skaitu nekā maksimālais cilvēku skaits, kuru tas drīkst pārvadāt atbilstoši saviem sertifikātiem, noteiktos apstākļos var apdraudēt cilvēkus, īpašumu vai vidi. Šāds apstāklis principā var tikt uzskatīts par "neparedzētu apstākli" Direktīvas 2009/16 I pielikuma II daļas 2.B punkta izpratnē un pamatot "papildu inspekciju" šīs direktīvas 11. panta izpratnē.

44. Tomēr fakti ir jāpārbauda katrā atsevišķā gadījumā, un tas jāveic valsts tiesai, kura nevar aprobežoties ar formālu konstatējumu par atšķirību starp pārvadāto cilvēku skaitu un to cilvēku skaitu, kuru pārvadāšana ir atļauta atbilstoši sertifikātiem [27], bet kurai ir konkrēti jānovērtē šādas rīcības riski [28].

45. Turklāt ir jānorāda, ka šī situācija – kā ir šajā gadījumā – dažkārt var būt pārvadāšanas, kura veikta, lai izpildītu glābšanas pienākumu jūrā, kas ir saistošs kuģa kapteinim saskaņā ar starptautiskajām paražu tiesībām un kas ir ierakstīts tostarp Jūras tiesību konvencijas

[25] Šajā ziņā Savienības likumdevējs ņem vērā Parīzē 1982. gada 26. janvārī parakstīto Parīzes Saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli, kura ceturtajā un piektajā apsvērumā ir noteikts, ka par starptautiskajos instrumentos paredzēto standartu efektīvu piemērošanu galvenokārt ir atbildīgas karoga valsts iestādes, vienlaikus pievienojot, ka ostas valstīm ir jāveic efektīvi pasākumi, lai liegtu ekspluatēt kuģus, kas neizpilda starptautiskās normas.

[26] Attiecībā uz atšķirībām starp šiem abiem apstākļiem – "neparedzēti apstākļi" parasti ir mazāk nopietni vai tādi, kuru smagums nav tik acīmredzams, tie ir saistīti ar līdzīga rakstura problēmām, piemēram, spēkā esošo noteikumu pārkāpumiem, trūkumiem, sūdzībām vai iepriekšējām aizturēšanām (skat. 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, 872. lpp.). Turklāt no Direktīvas 2009/16 11. panta b) punkta izriet, ka tad, ja pastāv īpaši svarīgi apstākļi, papildu inspekcija šķiet obligāta, savukārt tad, ja pastāv neparedzēti apstākļi, uz lēmumu veikt šādu inspekciju attiecas kompetentās iestādes rīcības brīvība.

[27] Proti, kuģa drošības sertifikātos paredzēto nosacījumu un konkrēti nosacījuma attiecībā uz to cilvēku skaitu, kuri tiek pārvadāti uz kuģa, ievērošana ietilpst karoga valsts kompetencē. Tāpat ir attiecībā uz kuģa paredzētās darbības veikšanai izsniegtā sertifikāta *in abstracto* atbilstību, un tas ir jautājums, kas paliek karoga valsts kompetencē.

[28] Man šķiet ļoti grūti pierādāms tas, ka kuģis, kuram ir atļauja pārvadāt, piemēram, pāris simtu cilvēku, var būt bīstams cilvēkiem, īpašumam vai videi, ja tas pārvadā par dažiem cilvēkiem vairāk. Situācija ir atšķirīga tad, ja kuģis, kurš principā nav domāts cilvēku pārvadāšanai un kura drošības sertifikātos ir paredzēts, ka uz tā klāja atrodas ne vairāk kā 30 cilvēku kā komandas locekļi – kā tas ir šajā gadījumā –, uzņem, teiksim, apmēram 400 cilvēku.

98. pantā [29] (turpmāk tekstā – "glābšanas jūrā pienākums"), tiešas un nepieciešamas sekas. Proti, jūras paražu tiesības atbrīvo kuģus no prasībām, kas noteiktas, pamatojoties uz kuģa klasifikāciju, ja tie pilda šo pienākumu [30]. Šādos apstākļos tas vien, ka kuģis ir vienīgi pārvadājis lielāku skaitu cilvēku nekā maksimāli atļautais skaits, pats par sevi nav uzskatāms par "neparedzētu apstākli" Direktīvas 2009/16 11. panta un I pielikuma II daļas 2.B punkta izpratnē [31].

46. To paturot prātā, principā nevar izslēgt, ka konkrētajā gadījumā ir iespējams, ka, arī izpildot glābšanas pienākumu jūrā, kuģi tiek ekspluatēti, radot apdraudējumu cilvēkiem, īpašumam vai videi, un tas var būt "neparedzēts apstāklis" Direktīvas 2009/16 11. panta un I pielikuma II daļas 2.B punkta izpratnē. Tas tā it īpaši var būt tad, ja tiek pierādīts, ka kuģis sistemātiski ar savu galveno darbību pārkāpj kuģu drošības noteikumus neatkarīgi no standartiem, kas saistīti ar kuģu klasifikāciju [32]. Valsts kompetentajām iestādēm galu galā ir jāpierāda, ka šajā gadījumā aplūkojamie kuģi tika ekspluatēti, radot apdraudējumu cilvēkiem, īpašumam vai videi, un tas tika darīts, pārsniedzot darbības, kuras ir stingri nepieciešamas, lai izpildītu glābšanas pienākumu jūrā.

47. Līdz ar to iesaku atbildēt uz otro prejudiciālo jautājumu tā, ka Direktīvas 2009/16 11. pants un I pielikuma II daļas 2.A un 2.B punkts, tos skatot kopā ar glābšanas pienākumu jūrā, kurš tostarp ir atkārtots Jūras tiesību konvencijas 98. pantā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas vien, ka kuģis pēc glābšanas operācijām jūrā ir pārvadājis lielāku skaitu cilvēku nekā maksimāli atļautais skaits, kas norādīts kuģa aprīkojuma drošības sertifikātā, pats par sevi nav uzskatāms par "īpaši svarīgu apstākli" vai "neparedzētu apstākli", kurš attiecīgi prasa vai pamato papildu inspekciju veikšanu šo normu izpratnē. Tomēr principā nevar izslēgt, ka sistemātiska kuģa kapacitāti ievērojami pārsniedzoša skaita cilvēku pārvadāšana var to ietekmēt tādā veidā, ka tiek apdraudētas personas, preces vai vide, kas ir "neparedzēts apstāklis" minēto normu izpratnē, un tas jāpārbauda iesniedzējtiesai.

C. Par trešo un ceturto prejudiciālo jautājumu – inspekcijas pilnvaru apjoms atbilstoši Direktīvas 2009/16 13. pantam, Konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras I panta b) punktam un SJO Rezolūcijas par ostas valsts kontroli pielikuma 1.3.1. punktam

48. Ar trešo un ceturto jautājumu, kuri ir jāskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai, no vienas puses, Direktīvas 2009/16 13. pants un, no otras puses, Konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras I panta b) punkts un SJO Rezolūcijas par ostas valsts kontroli pielikuma 1.3.1. punkts ļauj ostas valstij pārbaudīt, vai kuģim ir nepieciešamie sertifikāti un tas ievēro

[29] Šīs normas "Pienākums sniegt palīdzību" 1. punkts ir formulēts 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 vai kura ir pazudusi; 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; [..]."

[30] Šajā ziņā vispirms atgādināšu, ka IV panta b) punktā Konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, kas minēta Direktīvas 2009/16 2. panta 1. punkta b) apakšpunktā, ir paredzēts, ka personas, kas atrodas uz kuģa tostarp tāpēc, ka kapteinim ir pienākums vest personas, kuras ir atradušās uz avarējuša kuģa, neņem vērā, ja runa ir par pārbaudi saistībā ar to, vai uz kuģi attiecas jebkādi šīs konvencijas noteikumi; turpinot – ka Londonā 1973. gada 2. novembrī parakstītās Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem, kura papildināta ar 1978. gada 17. februāra protokolu un kura arī ir minēta šīs direktīvas 2. panta 1. punkta c) apakšpunktā, pielikumos ir paredzēti izņēmumi attiecībā uz regulējumu par [atkritumu] izgāšanu jūrā tad, ja tas ir nepieciešams cilvēku dzīvības glābšanai jūrā, un visbeidzot – ka 2006. gada Konvencijā par darbu jūrniecībā, kas arī ir minēta šīs pašas direktīvas 2. panta 1. punkta i) apakšpunktā, ir paredzētas tiesības kapteinim pieprasīt jūrniekiem strādāt ilgāku darba laiku, nekā noteikts līgumos, ja tas ir vajadzīgs, lai sniegtu palīdzību citiem kuģiem vai cilvēkiem, kuri jūrā ir nokļuvuši briesmās.

[31] Iesniedzējtiesa ir pamatoti izslēgusi, ka valsts kompetento iestāžu sniegtais pamatojums var būt "īpaši svarīgi apstākļi" Direktīvas 2009/16 11. panta un I pielikuma II daļas 2.A punkta izpratnē. Proti, neviens no šo iestāžu sniegtajiem iemesliem neatbilst piemēriem, kas izsmeļoši uzskaitīti kā "īpaši svarīgi apstākļi".

[32] Attiecībā uz aplūkojamajiem pārkāpumiem tas tā varētu būt, piemēram, ar pārkāpumiem, kas skar papildu iekārtu uzstādīšanu, ar kurām tieši jūrā tiek novadīti notekūdeņi.

starptautiskos noteikumus par drošības, piesārņojuma novēršanas un dzīves un darba apstākļiem uz kuģa saistībā ar šī kuģa faktiski veikto darbību, šajā gadījumā – meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, neatkarīgi no darbības, kurai tas ticis klasificēts [33].

49. Šī tiesa uzskata, ka ostas valsts veiktā kontrole neliek apšaubīt karoga valstī veikto kontroli un pieņemtos lēmumus, un konstatē, pirmām kārtām, ka ne starptautiskajās konvencijās, ne Savienības tiesībās vai Itālijas vai Vācijas tiesībās nav paredzēti precīzi nosacījumi privātajiem kuģiem, kuri sistemātiski veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā [34], un, otrām kārtām, ka starptautiskās konvencijas skaidri atkāpjas no noteiktajām prasībām, attiecīgā gadījumā – atkarībā no kuģa klasifikācijas, ņemot vērā glābšanas jūrā mērķi [35].

50. Saskaņā ar Direktīvas 2009/16 13. panta 3. punktu tāda detalizētāka inspekcija kā tās, kuras ir pamatlietu priekšmets, nozīmē "paplašinātu inspekciju attiecībā uz dienesta procedūru ievērošanu uz kuģa" un to veic tad, ja pēc sākotnējās inspekcijas ir "pamatots iemesls" uzskatīt, ka kuģa vai tā aprīkojuma vai apkalpes apstākļi pēc būtības neatbilst kādām konvencijas prasībām [36]. Šīs direktīvas V pielikumā ir sniegti "pamatotu iemeslu" piemēri [37].

51. Ciktāl tas attiecas uz šo lietu, detalizētākās inspekcijas atbilstoši Direktīvas 2009/16 13. panta 3. punktam saskaņā ar iesniedzējtiesas nolēmumu bija pamatotas ar "pamatotu iemeslu", kas minēts šīs direktīvas V pielikuma A daļas 3. punktā, proti, apstākli, ka, "pārbaudot sertifikātus un citus dokumentus, [ir] atklātas neprecizitātes", šajā gadījumā – veicot drošības sertifikāta pārbaudi, kā paredzēts Konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras XI-2. nodaļas

[33] Konkrētāk, man šķiet, ka ceturtais prejudiciālais jautājums attiecībā uz minētajiem konvenciju instrumentiem papildina trešo jautājumu saistībā ar Direktīvas 2009/16 13. panta 3. punktu tādējādi, ka ar ceturto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas uzzināt, vai gadījumā, ja ostas valstij nav iespējams pārbaudīt, vai ir ievērotas prasības, kas piemērojamas šā kuģa faktiskajai darbībai šīs direktīvas izpratnē, šādas pilnvaras var pamatoties vismaz uz kādu no minētajiem konvenciju instrumentiem.

[34] Šādu nosacījumu neesamību starptautiskajās vai Savienības tiesībās apstiprina Ieteikums 2020/1365, jo tā 12. apsvērumā ir noteikts, ka no "sabiedriskās kārtības" un it īpaši drošības viedokļa šiem kuģiem jābūt pienācīgi reģistrētiem un pienācīgi aprīkotiem atbilstoši attiecīgajām drošības un veselības aizsardzības prasībām, kas attiecināmas uz šādām darbībām, lai tie neapdraudētu apkalpi vai izglābtās personas. Pretējā gadījumā, šīs tiesas ieskatā, nebūtu nekāda iemesla šajā nolūkā atsaukties uz sabiedrisko kārtību.

[35] Turklāt, minētās tiesas ieskatā, ja minētie konvenciju instrumenti paredz, ka līgumslēdzējas valdības būtībā apņemas veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka no cilvēku dzīvības aizsardzības viedokļa kuģis ir "piemērots paredzētajam lietojumam", piemērotība kuģa paredzētajam lietojumam ir jāsaprot abstraktā nozīmē, ievērojot kuģa veidu atkarībā no tā klasifikācijas, un nevis konkrētā izpratnē, ņemot vērā faktiski veikto darbību specifisko veidu, jo pretējā gadījumā būtu lietots "izmantotais" vai tamlīdzīgs jēdziens. Šī tiesa tomēr atzīst – arī attiecībā uz to, ka ir atsauce uz jēdzienu "paredzētais", var veikt interpretāciju, saskaņā ar kuru paredzētais varētu būt atsauce nevis uz kuģa raksturīgajām īpašībām, ne arī uz lietojumu, kuram minētās īpašības kalpo, bet arī uz mērķi, kādam kuģa īpašnieks to ir faktiski paredzējis.

[36] Šajā normā ir precizēts, ka šāds "pamatots iemesls" pastāv, ja inspektors, vērtējot profesionāli, to uzskata par pamatotu.

[37] Turklāt man šķiet, ka, tā kā Direktīvas 2009/16 13. panta 3. punktā ir atsauce uz kādas *konvencijas* [šajā jomā], tostarp uz Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, kas minēta šīs direktīvas 2. pantā, prasībām, tas ir jāinterpretē, tostarp ņemot vērā šīs konvencijas I panta b) punktu. Proti, pat ja Savienība nav šīs konvencijas līgumslēdzēja puse (turpretī to ir parakstījušas visas dalībvalstis), Tiesa var ņemt vērā šīs konvencijas normas, interpretējot atvasināto tiesību juridisku instrumentu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 3. jūnijs, *Intertanko* u.c. (C-308/06, EU:C:2008:312, 47.–52. punkts)).

9. noteikumā [38]. Turklāt Itālijas valdība rakstveida apsvērumos norāda, ka pilnvaras veikt detalizētākas inspekcijas pamatlietā bija pamatotas it īpaši ar šīs konvencijas pielikuma I nodaļas 19. noteikumu [39].

52. Taču Direktīvas 2009/16 13. panta 3. punktā, lai gan tajā ir noteikti apstākļi, kuros ir atļauta detalizētāka inspekcija, nav skaidri precizētas šīs inspekcijas robežas. Līdz ar to ir jānoskaidro, vai "paplašinātu inspekciju attiecībā uz dienesta procedūru ievērošanu uz kuģa" veic vienīgi par noteikumiem, kuri piemērojami, pamatojoties uz kuģa klasifikāciju, vai arī tā attiecas arī uz noteikumiem, kuri piemērojami kuģa konkrēti veiktajai darbībai.

53. Lai noteiktu ostas valsts kontroles apjomu šīs normas izpratnē, manuprāt, ir jānorāda, ka, pirmām kārtām, tā piešķir kontroles pilnvaras, kas ievērojami pārsniedz šīs direktīvas 13. panta 1. punktā paredzēto "sākotnēj[o] inspekcij[u]", kura būtībā attiecas uz sertifikātiem un kuģa vispārējo stāvokli, un ka, otrām kārtām, šīs kontroles mērķis ir pārbaudīt atbilstību "kādas konvencijas prasībām [šajā jomā]". Tādējādi šāda kontrole nevar attiekties tikai uz formālām prasībām, kas paredzētas sertifikātos saistībā ar sertifikācijas iestādes veikto kuģa klasificēšanu, bet drīzāk attiecas uz kuģa atbilstību visām starptautisko konvenciju normām, kas piemērojamas drošības, piesārņojuma novēršanas un dzīves un darba apstākļu uz kuģa jomā, ņemot vērā kuģa un tā komandas faktisko situāciju, kā arī tā faktiski veiktās darbības, it īpaši tad, ja šīs darbības atšķiras no darbībām, kuras saistītas ar kuģa klasifikāciju [40].

54. Tātad principā var secināt – kā norāda Itālijas valdība –, ka apstāklis, ka kuģi neekspluatē atbilstoši tā sertifikātiem, var būt noteikumu saistībā ar dienesta procedūrām uz šī kuģa pārkāpums un tostarp tas var radīt apdraudējumu cilvēkiem, īpašumam vai videi; un tas ir jāpierāda kompetentajai administrācijai, pamatojoties uz noteikumiem, kas piemērojami minētā kuģa faktiski veiktajai darbībai.

55. Kad tas ir noteikts, tomēr ir jāprecizē, kā to norāda iesniedzējtiesa, ka Savienības un starptautiskajā tiesiskajā regulējumā nav sniegta kuģu, kas veic meklēšanas un glābšanas darbības jūrā, klasifikācija [41]. Līdz ar to bez šādas klasifikācijas nevar secināt, ka tas vien, ka aplūkojamie kuģi ir klasificēti kā "vispārēji daudzfunkcionāli kravas kuģi", pats par sevi ir "pamatots iemesls"

[38] Konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras XI-2. nodaļas 9. noteikumā ir paredzēta ierobežota kontrole attiecībā uz šā noteikuma 1.1. punktā minēto sertifikātu un it īpaši starptautiskā drošuma sertifikāta spēkā esamību. Šajā gadījumā no iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka rīkojums par detalizētākām inspekcijām tika izdots tāpēc, ka aizsardzības informācijas veidlapas pirms kuģu ienākšanas ostā bija aizpildītas nepareizi, jo trūka informācijas par sabiedrības numuru, kuģu atrašanās vietu brīdī, kad tika iesniegtas deklarācijas, iestādi, kas izsniegusi starptautiskos drošuma sertifikātus, kā arī šo sertifikātu beigu termiņu. Turklāt esot bijis norādīts, ka kuģu drošuma plānu rezultāti bija apstiprināti, lai gan tas vēl nebija noticis.

[39] Konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras I nodaļas 19. noteikuma, kurš attiecas uz kuģu sertifikātu pārbaudi, b) punktā ir precizēts, ka tad, ja šie sertifikāti ir derīgi, tie tiek akceptēti, ja vien nav pamatotu iemeslu uzskatīt, ka kuģa vai tā aprīkojuma stāvoklis būtībā neatbilst norādēm kādā no sertifikātiem vai ka kuģis un tā aprīkojums neatbilst minētās nodaļas 11. noteikuma a) un b) punkta prasībām. Saskaņā ar tās pašas nodaļas 11. noteikuma a) punktu kuģa un tā aprīkojuma stāvoklis ir jāuztur tā, lai tas atbilstu konvencijas noteikumiem tādā veidā, ka kuģis varētu iziet jūrā, neapdraudot sevi vai personas, kas uz tā atrodas. Savukārt Konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras I nodaļas 11. noteikuma b) punktam šajā gadījumā nav nozīmes, jo tas attiecas uz aizliegumu veikt izmaiņas pēc inspekcijas, kas veikta saskaņā ar šīs nodaļas 7.–10. noteikumu.

[40] Turklāt man šķiet, ka šo secinājumu neatspēko Direktīvas 2009/16 13. panta 1. punkta interpretācija, to lasot kopā ar Konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras I panta b) punktu, kā arī SJO Rezolūcijas par ostas valsts kontroli pielikuma 1.3.1. punktu. Proti, šīs normas, tā kā tajās ir paredzēta iespēja pārbaudīt, vai kuģis ir "piemērots paredzētajam lietojumam", var interpretēt tādējādi, ka jebkāds vērtējums attiecībā uz kuģa piemērotību ir jāveic, ņemot vērā tā faktiski nodrošināto lietojumu, kā arī atbilstošo regulējumu.

[41] Turklāt šķiet, ka šādas klasifikācijas nav arī Vācijas un Itālijas tiesībās.

uzskatīt, ka kuģa vai tā aprīkojuma vai apkalpes apstākļi pēc būtības neatbilst "kādas konvencijas prasībām" saskaņā ar Direktīvas 2009/16 13. panta 3. punktu, ja vien nav tā, ka ar šī kuģa sistemātisku izmantošanu tiek pārkāpti ar tā klasifikāciju saistītie noteikumi [42].

56. Tādējādi uz trešo prejudiciālo jautājumu iesaku atbildēt tā, ka ostas valsts pilnvaras saskaņā ar Direktīvas 2009/16 13. pantu veikt detalizētāku inspekciju kuģim, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, ietver pilnvaras pārbaudīt, vai šis kuģis atbilst noteikumiem par drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģa, kas piemērojami kuģa faktiski veiktajām darbībām, vienlaikus ņemot vērā darbības, kurām tas ir klasificēts.

D. Par piekto prejudiciālo jautājumu – iespēja aizturēt kuģi saskaņā ar Direktīvas 2009/16 19. pantu tādas darbības veikšanas dēļ, kas atšķiras no darbības, kurai kuģis ir sertificēts

57. Ar piekto jautājumu iesniedzējtiesa vispirms būtībā vēlas noskaidrot, vai ostas valsts iestādēm ir tiesības pieprasīt sertifikātu esamību un atbilstību prasībām vai parametriem drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā attiecībā uz kuģa faktiski veikto darbību, šajā gadījumā – meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, lai novērstu kuģa aizturēšanu (šā jautājuma a) daļa), un apstiprinošas atbildes gadījumā – vai šos sertifikātus un prasības vai parametrus var pieprasīt tikai tad, ja pastāv skaidrs un uzticams starptautiskais vai Savienības tiesiskais regulējums par meklēšanas un glābšanas darbību jūrā klasifikāciju, kā arī ar to saistītajiem sertifikātiem, prasībām vai parametriem (šā jautājuma b) daļa), vai arī, gluži pretēji, tie ir jāpieprasa, balstoties uz karoga valsts vai ostas valsts tiesisko regulējumu, un vai šim nolūkam ir vajadzīgs primārs vai atvasināts tiesiskais regulējums vai arī pat tikai vispārīga rakstura administratīvs tiesiskais regulējums (šā jautājuma c) daļa).

58. Tālāk šī tiesa uzdod jautājumu, vai ostas valstij ir pienākums inspekcijas laikā norādīt, saskaņā ar kādu valsts tiesisko regulējumu (likumu, noteikumiem vai administratīvo aktu) ir jāidentificē noteiktās prasības vai parametri un kādi labojumi vai korekcijas tiek prasītas, lai nodrošinātu šā tiesiskā regulējuma ievērošanu (šā jautājuma d) daļa), un vai tāda tiesiskā regulējuma neesamības gadījumā ostas valsts administrācija var norādīt konkrētam gadījumam piemērojamās prasības, kurām ir jāatbilst inspicējamajam kuģim (šā jautājuma e) daļa).

59. Visbeidzot minētā tiesa vēlas noskaidrot, vai, neesot tādam tiesiskajam regulējumam un karoga valsts konkrētiem norādījumiem, meklēšanas un glābšanas darbību var uzskatīt par atļautu (un līdz ar to par tādu, ko nevar kavēt, veicot aizturēšanas pasākumu), ja kuģis atbilst citas kategorijas prasībām vai parametriem, kuru faktisku ievērošanu karoga valsts ir apstiprinājusi (šā jautājuma f) daļa).

[42] Atzīstu, man ir grūti pieņemt, ka briesmās esošu cilvēku vešanu varētu kaut kādā ziņā pielīdzināt "kravas" transportam, vienlaikus atzīstot, ka ir jāizvairās no aplūkojamo kuģu klasifikācijas, ko veikusi karoga valsts sertificēšanas iestāde, apšaubīšanas. Turklāt gadījumā, ja ostas valsts nepiekrīt kuģa klasifikācijai, Jūras tiesību konvencijā ir paredzēta paziņošanas procedūra, saskaņā ar kuru jebkura valsts, kurai ir drošs pamats uzskatīt, ka atbilstoša jurisdikcija un kontrole attiecībā uz kādu kuģi netiek īstenota, drīkst par šādiem faktiem ziņot karoga valstij, kurai savukārt ir pienākums izmeklēt šo jautājumu un, ja nepieciešams, veikt jebkurus nepieciešamos pasākumus stāvokļa uzlabošanai (skat. šīs konvencijas 94. panta 6. punktu). Šī pieeja atbilst tai, kas ir izmantota SJO Rezolūcijas par ostas valsts kontroli pielikuma 1.3.3. punktā.

60. Iesākumā ir jānorāda, ka saskaņā ar Direktīvas 2009/16 19. panta 1. punktu kompetentā iestāde nodrošina, lai inspekciju laikā apstiprinātos vai atklātos trūkumus novērstu saskaņā ar konvencijām, un saskaņā ar šīs direktīvas 19. panta 2. punktu tad, ja apstiprinātie vai atklātie trūkumi acīmredzami apdraud tostarp drošību, ostas valsts kompetentā iestāde nodrošina kuģa aizturēšanu.

61. Kā izriet no atbildēm, kas piedāvātas uz iepriekšējiem prejudiciālajiem jautājumiem, ostas valsts saskaņā ar Direktīvas 2009/16 13. panta 3. punktu var nodrošināt, ka tiek ievērotas starptautiskās konvencijas un Savienības tiesiskais regulējums, kas piemērojams attiecībā uz drošību jūrā, jūras satiksmes drošumu, jūras vides aizsardzību un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem, ņemot vērā kuģa faktiski veiktās darbības, ja vien šāda pārbaude neietekmē ne karoga valsts kompetenci attiecībā uz kuģa klasifikāciju, ne glābšanas pienākuma jūrā izpildi.

62. Līdz ar to tas vien, ka kuģis sistemātiski veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, neatbrīvo šo kuģi no to prasību izpildes, kas ir tam piemērojamas atbilstoši starptautiskajam vai Savienības tiesiskajam regulējumam, un neliedz uz minēto kuģi attiecināt aizturēšanas pasākumus saskaņā ar šīs direktīvas 19. pantu, ja kuģis šos noteikumus pārkāpj. Citiem vārdiem, lai gan – kā norāda iesniedzējtiesa – kuģiem nepiemēro starptautiskos noteikumus par kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību, ciktāl tie pilda konkrētus glābšanas jūrā uzdevumus, tomēr tie nav atbrīvoti no visiem pārējiem noteikumiem, kas piemērojami kuģiem, pamatojoties uz starptautisko tiesību prasībām, ņemot vērā faktiski veikto darbību.

63. Tādējādi iesaku atbildēt uz piekto prejudiciālo jautājumu – vispirms –, ka Direktīva 2009/16 ir jāinterpretē tādējādi, ka ostas valsts iestādēm ir tiesības pieprasīt sertifikātu esamību un atbilstību prasībām vai parametriem drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā saistībā ar darbībām, kurām kuģis ir klasificēts, kā arī jebkādu citu sertifikātu un prasības vai parametra izpildi, pamatojoties uz starptautisko vai Savienības tiesisko regulējumu [43].

64. Tālāk – uzskatu, ka šī direktīva ir jāinterpretē tādējādi, ka ostas valstij inspekcijas laikā ir jānorāda, saskaņā ar kādu tiesisko regulējumu ir jānosaka prasības vai parametri, kuru pārkāpums ir konstatēts, un kādi labojumi vai korekcijas ir prasītas, lai nodrošinātu šā tiesiskā regulējuma ievērošanu.

65. Visbeidzot – man šķiet, ka minētā direktīva ir jāinterpretē tādējādi, ka kuģis, kas sistemātiski veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, tāpēc vien nav uzskatāms par tādu, uz kuru nevar attiecināt aizturēšanas pasākumus, ja tas pārkāpj prasības, kas tam ir piemērojamas atbilstoši starptautiskajam vai Savienības tiesiskajam regulējumam, neskarot glābšanas jūrā pienākumu [44].

[43] Ja turpretī kuģis neatbilst nosacījumiem, kas ir prasīti, pamatojoties uz karoga valsts vai ostas valsts tiesisko regulējumu, vai arī šī pēdējā nepiekrīt kuģa klasifikācijai, tā var (vai pat tai ir pienākums) par to informēt karoga valsti un sadarboties ar to, lai rastu risinājumu konstatētajām nepilnībām.

[44] Šajā stadijā atļaušos izteikt vēl pēdējo piebildi. Cilvēka dzīvība un tās glābšana, protams, ir vērtība, kas prevalē (pār jebkuru citu apsvērumu). Tomēr "labā samarieša uzdevums" nav atbrīvots no pienākumiem. Piemēram, ciktāl tas var būt noderīgi, Jaunajā Derībā aprakstītais labais samarietis, protams, bez šaubīšanās izglāba briesmās esošo cilvēku. Tomēr viņš to nogādāja drošā vietā, viesnīcā, par saviem līdzekļiem un ar visdrošāko transporta līdzekli – savu ēzeli; viņš parūpējās par šo cilvēku, nepārliekot šo slogu uz citiem, un samaksāja viesnīcas īpašniekam, lai tas starplaikā parūpētos par izglābto cilvēku, apsolot, ka "to, ko tu būsi iztērējis, es tev atgriezies atdošu". Dažreiz salīdzinājumi ir sarežģīti...

VI. Secinājumi

66. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, iesaku Tiesai uz *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa, Itālija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2013/38/ES (2013. gada 12. augusts), ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1257/2013 (2013. gada 20. novembris) un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis), kā arī ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris), piemēro kuģiem, kuri, lai gan karoga valsts tos ir klasificējusi un sertificējusi kā "daudzfunkcionālus kravas kuģus", ekskluzīvi veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā. Iesniedzējtiesai no tā ir jāizdara visi secinājumi par valsts tiesību aktu, ar kuriem transponēta šī direktīva, interpretāciju un piemērošanu.

2) Direktīvas 2009/16 11. pants un I pielikuma II daļas 2.A un 2.B punkts, tos skatot kopā ar glābšanas pienākumu jūrā, kurš ir saistošs šā kuģa kapteinim atbilstoši starptautiskajām paražu tiesībām un kurš tostarp ir atkārtots ANO Jūras tiesību konvencijas, kas noslēgta Montegobejā 1982. gada 10. decembrī, 98. pantā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas, ka kuģis pēc glābšanas operācijām jūrā ir pārvadājis lielāku skaitu cilvēku nekā maksimāli atļautais skaits, kas norādīts kuģa aprīkojuma drošības sertifikātā, pats par sevi nav uzskatāms par "īpaši svarīgu apstākli" vai "neparedzētu apstākli", kurš attiecīgi prasa vai pamato papildu inspekciju veikšanu šo normu izpratnē. Tomēr principā nevar izslēgt, ka sistemātiska kuģa kapacitāti ievērojami pārsniedzoša skaita cilvēku pārvadāšana var to ietekmēt tādā veidā, ka tiek apdraudētas personas, preces vai vide, kas ir "neparedzēts apstāklis" minēto normu izpratnē, un tas jāpārbauda iesniedzējtiesai.

3) Ostas valsts pilnvaras saskaņā ar Direktīvas 2009/16 13. pantu veikt detalizētāku inspekciju ar dalībvalsts karogu kuģojošam kuģim ietver pilnvaras pārbaudīt, vai šis kuģis atbilst noteikumiem attiecībā uz drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģa, kas piemērojami kuģa faktiski veiktajām darbībām, vienlaikus ņemot vērā darbības, kurām tas ir klasificēts.

4) a) Direktīva 2009/16, kas ir grozīta ar Direktīvu 2013/38, Regulām Nr. 1257/2013 un 2015/757, kā arī ar Direktīvu 2017/2110, ir jāinterpretē tādējādi, ka ostas valsts iestādēm ir tiesības pieprasīt sertifikātu esamību un atbilstību prasībām vai parametriem drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā saistībā ar darbībām, kurām kuģis ir klasificēts, kā arī jebkādu citu sertifikātu un prasības vai parametra izpildi, pamatojoties uz starptautisko vai Savienības tiesisko regulējumu.

   b) Šī direktīva ir jāinterpretē tādējādi, ka ostas valstij inspekcijas laikā ir jānorāda, saskaņā ar kādu tiesisko regulējumu ir jānosaka prasības vai parametri, kuru pārkāpums ir konstatēts, un kādi labojumi vai korekcijas ir prasītas, lai nodrošinātu šā tiesiskā regulējuma ievērošanu.

   c) Minētā direktīva ir jāinterpretē tādējādi, ka kuģis, kas sistemātiski veic meklēšanas un glābšanas darbību jūrā, tāpēc vien nav uzskatāms par tādu, uz kuru nevar attiecināt aizturēšanas pasākumus, ja tas pārkāpj prasības, kas tam ir piemērojamas atbilstoši starptautiskajam vai Savienības tiesiskajam regulējumam, neskarot glābšanas jūrā pienākumu.