



Briselē, 30.11.2012  
COM(2012) 715 final

## **KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI**

**Ziņojums par atbildību un tāda finansiālā kaitējuma atlīdzināšanu, kas patvēruma vietām radies, uzņemot kuģus, kam vajadzīga palīdzība**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

## KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

### Ziņojums par atbildību un tāda finansiālā kaitējuma atlīdzināšanu, kas patvēruma vietām radies, uzņemot kuģus, kam vajadzīga palīdzība

(Dokuments attiecas uz EEZ)

#### 1. IEVADS

Komisija 2005. gadā nolēma iesniegt grozījumu tiesiskajā regulējumā, kas attiecas uz kuģu, kam vajadzīga palīdzība, uzņemšanu patvēruma vietās, un kas sākotnēji izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Direktīvu 93/75/EEK. Komisija ierosināja ieviest pienākumu uzņemt kuģus, kam vajadzīga palīdzība, ja pēc situācijas izvērtēšanas tā šķiet vislabākā rīcība cilvēku drošības un vides aizsardzībai.

Ņemot vērā konkrētas bažas par izmaksām, kas ostām rastos, sniedzot patvērumu kuģiem, kam vajadzīga palīdzība, Direktīvas 2002/59/EK grozītā teksta 20.d pantā Komisijai prasīts izvērtēt dalībvalstīs pastāvošos mehānismus, ar ko patvēruma vietām kompensē iespējamus ekonomiskos zaudējumus, kas radušies, uzņemot kuģi, un ziņot Eiropas Parlamentam un Padomei par šā izvērtējuma rezultātiem<sup>1</sup>.

Pirms 2009. gadā veiktā grozījuma Direktīvā 2002/59/EK, konkrēti tās 26. panta 2. punktā, Komisijai bija noteikts pienākums ziņot par to, kā dalībvalstis īstenojušas attiecīgos plānus par patvēruma vietām. Komisija lūdza Eiropas Jūras drošības aģentūru (*EMSA*) sagatavot attiecīgu informāciju arī par atbildības un kompensācijas mehānismiem, kas piemērojami, kad kuģis tiek uzņemts patvēruma vietā. *EMSA* apkopotie dati bija Komisijas 2005. gada ziņojuma pamatā un papildināja starpiestāžu diskusijas par trešo kuģošanas drošības tiesību aktu kopumu, it sevišķi Direktīvu 2009/17/EK. Pēc minētās direktīvas pieņemšanas Komisija saņēmusi no *EMSA* atjauninātu papildu informāciju, kurā galvenā uzmanība pievērsta piemērojamajiem starptautiskajiem juridiskajiem instrumentiem un pastiprinātajam ES tiesību satvaram, kas attiecas uz atbildību un kaitējuma atlīdzināšanu patvēruma vietām. Konkrētāk, Komisija ir norīkojusi ārēju konsultantu veikt pētījumu par atbildības un kompensācijas mehānismiem, kas saskaņā ar valsts tiesību aktiem pieejami ES dalībvalstīs.

Uz šīs Komisijai sniegtās informācijas pamata šajā ziņojumā tiek vērtēta atbildības un kompensācijas papildu mehānisma nepieciešamība, lai patvēruma vietām atlīdzinātu kaitējumu, kas radies, uzņemot kuģus, kam vajadzīga palīdzība. Šajā kontekstā tiek skatīts arī jautājums par kuģu apdrošināšanu, ņemot vērā to, ka nesen

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/17/EK, ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK (OV L 131, 28.5.2009., 101. lpp.).

stājusies spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām, un – starptautiskā mērogā – jaunākos atbildības ierobežojumu grozījumus, kas ieviesti saskaņā ar Starptautisko konvenciju par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (1976. gada *LLMC* konvencija), kurā grozījumi izdarīti ar 1996. gada protokolu<sup>2</sup>.

## 2. STARPTAUTISKAIS REGULĒJUMS

Starptautiskajās tiesībās nav paredzēts konkrēts pienākums patvēruma vietā uzņemt kuģi, kam vajadzīga palīdzība. Tomēr ir vairākas tiesību normas, kuras reglamentē jūras transportu un atbildību, kas rodas jūras transporta negadījumu rezultātā, ietverot kuģu radīto piesārņojumu, un kuras konkrētāk attiecas uz kompensācijas izmaksu skartajām pusēm. Kā liecina turpmāk izklāstītā analīze, šīs tiesību normas, dažos juridiskajos instrumentos nepārprotami, ietver patvēruma vietas un kaitējumu, ko nodarījuši tajās uzņemtie kuģi, kam vajadzīga palīdzība.

### 2.1. UNCLOS

ANO Jūras tiesību konvencija (*UNCLOS*) uz šādiem gadījumiem attiecas nelielā mērā, tomēr tajā ir ietverti daži vispārēji noteikumi, kuri reglamentē atbildības sadalījumu par nelikumīgiem pasākumiem, kas veikti, reaģējot uz jūras piesārņošanas gadījumiem, un kompensāciju jūras piesārņošanas gadījumos, un kurus var piemērot arī patvēruma vietām<sup>3</sup>.

### 2.2. Specializētas starptautiskas konvencijas

Specializētās konvencijās saskaņā ar starptautiskajām tiesībām noteikti stingri atbildības režīmi ar konkrētiem ierobežojumiem, kas attiecas uz dažādiem jūras piesārņojuma veidiem.

#### 2.2.1. *CLC–IOPC sistēma*

Vislabāk izstrādātais atbildības režīms izveidots ar 1992. gada Starptautisko konvenciju par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (1992. gada *CLC*), kuru papildina 1992. gada konvencija, ar ko izveido Starptautisko naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijas fondu (*IOPC* fonds), un 2003. gada protokols, ar ko izveido papildfondu tādām pašām mērķim. Visu šo juridisko instrumentu dalībnieces ir 27 valstis, tostarp 19 ES dalībvalstis.

Piemērošanas joma

*CLC–IOPC* sistēma aptver kaitējumu, ko nodarījis piesārņojums, kuru izraisījuši kuģi pārvadāto oļūdeņražu noplūde vai izgāšana jūrā. Šāds kaitējums var izrietēt arī

<sup>2</sup> SJO Rezolūcija LEG.5 (99), kas pieņemta 2012. gada 19. aprīlī (vēl nav stājusies spēkā) un kurā ierosināts palielināt attiecīgās atbildības ierobežojumu summas, lai atspoguļotu naudas vērtības izmaiņas, inflāciju un nelaimes gadījumu rādītājus.

<sup>3</sup> Sk. *UNCLOS* 232. pantu un 235. panta 2. punktu:  
[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

no piesārņojuma novēršanai veiktajiem aizsardzības pasākumiem. Lai gan trūkst piemēru par šāda veida kaitējumu, kuģa uzņemšanu patvēruma vietā var uzskatīt par aizsardzības pasākumu, ja tas balstās uz pamatotu lēmumu izsargāties no smaga un tūlītēja piesārņojuma riska. Šādā gadījumā papildu kompensācijas mehānismi nebūtu vajadzīgi, ja vien lēmums uzņemt kuģi nav pieņemts, lai glābtu pašu kuģi vai tā kravu, un to jebkurā gadījumā būtu grūti atšķirt no piesārņojuma riska. Atlīdzināmā kaitējuma jēdziens šajā sistēmā ir ļoti plašs un aptver precēm nodarītos bojājumus, ieņēmumu zudumu piesārņojuma rezultātā, kaitējumu videi un zaudējumus tīri ekonomiskā izteiksmē (kas rodas tāpēc, ka nepiesārņoto preču īpašniekiem nav iespējams gūt parastos ieņēmumus no to precēm). Vienīgais ierobežojums, ko piemēro pēdējam no minētajiem kaitējuma veidiem, ir tiešas cēloņsakarības neesība starp zaudējumiem ekonomiskā izteiksmē un piesārņojumu.

#### Kuģa īpašnieka atbildība

Saskaņā ar 1992. gada *CLC* uz kuģa īpašnieku attiecas stingras prasības par atbildību, ko sedz ar obligātu apdrošināšanu saskaņā ar *LLMC* noteikumiem. Kuģa īpašnieku nevar atbrīvot no atbildības, izņemot gadījumus, kad kaitējumu izraisījusi karadarbība, dabas katastrofa nepārvaramas varas veidā, trešo personu rīcība nolūkā nodarīt konkrētu kaitējumu, vai gadījumu, kad kaitējums radies vienīgi tās kompetentās iestādes nolaidības dēļ, kura atbild par navigācijas palīdzības sniegšanu kuģim, šīs darbības izpildes gaitā. Saistībā ar kuģa uzņemšanu patvēruma vietā lēmums uzņemt kuģi var radīt (piemēram, ja tas ir nepamatots vai pamatots uz faktu kļūdainu novērtējumu) atbildību lēmumu pieņēmušās kompetentās iestādes vainas dēļ vai cietušā (t.i., patvēruma vietas) nolaidības dēļ, tādējādi daļēji vai pilnībā atbrīvojot kuģa īpašnieku no kompensācijas pienākuma.

#### Papildu atbildības segums

Ja kaitējums pārsniedz *CLC* ierobežojumus vai ja kuģa īpašnieka atbildība neiestājas vai tas nepilda saistības, kompensāciju cietušajiem izmaksās no *IOPC* fonda un papildfonda. Saskaņā ar šiem režīmiem atbrīvojumi no atbildības ir vēl ierobežotāki un attiecas tikai uz situācijām, kad piesārņojums radies karadarbības dēļ, no karakuģa vai no kuģa, ko valsts ekspluatē nekomerciālām vajadzībām, vai gadījumā, kad nav pierādījumu par cēloņsakarību starp kuģi un nodarīto kaitējumu vai starp kaitējumu un cietušā tīšu rīcību vai nolaidību. No šiem fondiem izmaksājamā kompensācija kopā var sasniegt maksimālo apjomu aptuveni 1,1 miljarda euro<sup>4</sup> apmērā par visu nodarīto kaitējumu. Izņemot tankkuģa "Prestige" avāriju, kuras laikā otrs papildfonds vēl nebija izveidots, nav piemēru par gadījumiem, kad saskaņā ar *CLC-IOPC* mehānismu izmaksājamā kompensācija būtu nepietiekama kaitējuma segšanai. Vēl jo vairāk ņemot vērā to, ka patvēruma vietām nodarītais kaitējums ir relatīvi neliels salīdzinājumā ar ogļūdeņražu radītā piesārņojuma apmēriem, fondu nodrošinātais kompensācijas segums šajos gadījumos šķiet pietiekams.

<sup>4</sup> Šīs summas aprēķinātas, pamatojoties uz speciālo aizņēmuma tiesību (*SDR*) konvertācijas likmēm 2012. gada 26. septembrī: [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx).

### 2.2.2. *HNS konvencija*

1996. gada Starptautiskā konvencija par atbildību un kaitējuma atlīdzināšanu saistībā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru (*HNS konvencija*) attiecas uz kaitējumu, ko radījušas pa jūru pārvadātas bīstamas un kaitīgas vielas, kas nav ogļūdeņraži. Tajā izdarīti grozījumi ar 2010. gada protokolu, un tiek uzskatīts, ka tas novērsis šķēršļus konvencijas ratificēšanai, dodot iespēju tai stāties spēkā.

Pamatojoties uz *CLC-IOPC* sistēmu, *HNS konvencija* arī izveido divus cietušajiem piešķiramās kompensācijas līmeņus:

a) pirmajā līmenī kompensācija balstās uz kuģa īpašnieka atbildību, kas ir automātiska un kuras robežvērtība ir aptuveni 137 miljoni euro<sup>5</sup>, kurus sedz no reģistrēta kuģa īpašnieka obligātās apdrošināšanas;

b) ja kuģa īpašnieka atbildība neiestājas (7. panta 2. punkts) vai tas nepilda saistības, vai ja kuģa īpašnieka atbildības robežvērtība ir pārsniegta, no īpaša fonda sedz kompensāciju līdz aptuveni 300 miljoniem euro<sup>6</sup>.

Saskaņā ar informāciju, kuru Komisijai sniegusi Starptautiskā aizsardzības un zaudējumu atlīdzināšanas klubu grupa (*P&I Clubs*), nav bijis neviena bīstamu un kaitīgu vielu radīta piesārņojuma gadījuma, kad kaitējuma apmērs pārsniegtu konvencijā noteiktos ierobežojumus.

### 2.2.3. *Bunkera degvielas konvencija*

Starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu (*Bunkera degvielas konvencija*) stājās spēkā 2008. gadā, un to ratificējušas 22 ES dalībvalstis. Tajā izveidots atbildības režīms saistībā ar bunkera degvielas radīto kaitējumu, kas ietver piesārņojuma radīto kaitējumu un videi nodarīto kaitējumu, kā arī preventīvo pasākumu izmaksām un turpmākiem zaudējumiem vai kaitējumu, kurus izraisījuši preventīvie pasākumi.

Kompensācijas pienākums gulstas tikai un vienīgi uz kuģa īpašnieku (konvencijā definēts plašākā nozīmē), tas ir automātisks – ar tādiem pašiem piemērojamiem izņēmumiem kā *CLC-IOPC* sistēmā –, un to garantē ar obligātas apdrošināšanas segumu kuģiem, kas pārsniedz 1000 tonnas. Tomēr atbildību ierobežo arī *LLMC* konvencijā noteiktie ierobežojumi. Šiem ierobežojumiem principā būtu jānosedz jebkādas prasības par kuģa darbības rezultātā nodarītā kaitējuma kompensāciju, arī ņemot vērā šābrīža statistikas datus par negadījumiem, kuri liecina, ka piesārņojuma nodarīts kaitējums, kura segšanai *LLMC* ierobežojumi izrādījušies nepietiekami, ir radies salīdzinoši reti.

### 2.2.4. *Konvencija par kuģu vraku aizvākšanu*

Nairobi Starptautiskā konvencija par kuģu vraku aizvākšanu (*Konvencija par kuģu vraku aizvākšanu*) tika pieņemta 2007. gadā un vēl nav stājusies spēkā. To

---

<sup>5</sup> Turpat.

<sup>6</sup> Turpat.

ratificējusi tikai viena ES dalībvalsts. Konvencijā īpaši noteikta iespēja piekrastes valstīm veikt patvēruma vietā esoša kuģa vraka aizvākšanu uz kuģa īpašnieka rēķina, kuram jābūt apdrošināšanai, kas sedz attiecīgo kaitējumu, atbilstīgi *LLMC* konvencijā noteiktajiem ierobežojumiem.

Ir svarīgi atzīmēt, ka valstis, kuras ir Konvencijas par kuģu vraku aizvākšanu dalībnieces, pamatojoties uz īpašu paziņojumu, kas SJO ģenerālsekretāram sniegts saskaņā ar konvencijas 3.2. pantu, drīkst izslēgt *LLMC* konvencijā noteikto kuģa īpašnieka atbildības ierobežojumu piemērošanu attiecībā uz kuģa vraka aizvākšanas izmaksām to teritorijā. Vairākas valstis izmantojušas šo noteikumu, lai sniegtu paziņojumus, tādējādi atceļot atbildības ierobežojumus attiecībā uz kuģa vraka aizvākšanas izmaksām to teritoriālajos ūdeņos, ietverot patvēruma vietām nodarīto kaitējumu.

### 2.3. Citas starptautiskas procedūras

SJO 2003. gadā pieņēma Pamatnostādnes par patvēruma vietām kuģiem, kam vajadzīga palīdzība<sup>7</sup>. Tajās noteikts, ka krasta iestādēm, novērtējot kuģus uzņemšanai patvēruma vietā, jāņem vērā tādi faktori kā apdrošināšanas un vajadzīgā finansiālā nodrošinājuma esība. Pēc pamatnostādņu pieņemšanas SJO Juridiskā komiteja vairākkārt apspriedusi jautājumu par atbildību un kompensāciju par ciesto kaitējumu, kas pamatnostādnēs nav aplūkots.

2009. gadā SJO Juridiskajai komitejai tika iesniegts Starptautiskās Jūriecības komitejas (*Comité Maritime International (CMI)*) sponsorēts juridiskā instrumenta projekts par patvēruma vietām<sup>8</sup>. Projektā ierosināts īpašs noteikums par garantiju vai cita veida finansiālo nodrošinājumu, kas kuģa īpašniekam jāsniedz, ja to pieprasa patvēruma vieta, kas piekritusi uzņemt kuģi. Komiteja nesaskatīja vajadzību pēc papildu instrumenta, ar ko risinātu jautājumu par patvēruma vietai pēc kuģa uzņemšanas nodarītā kaitējuma kompensāciju, un secināja: "*starptautiskais režīms, kas ietver spēkā esošās konvencijas par atbildību un kompensāciju saistībā ar piesārņojuma radīto kaitējumu jūrā, nodrošina visaptverošu tiesisko satvaru, it sevišķi apvienojumā ar Pamatnostādnēm par patvēruma vietām, kuras pieņemtas saskaņā ar Rezolūciju A.949(23), un citiem reģionāliem nolīgumiem*"<sup>9</sup>.

Še kā piemēru var minēt arī dažus reģionālus instrumentus, kuru dalībnieces ir gan ES, gan dažas ES dalībvalstis un kuros risināts jautājums par kuģu uzņemšanu patvēruma vietās<sup>10</sup>. Šie instrumenti vērsti uz paplašinātu sadarbību starp piekrastes

<sup>7</sup> SJO Rezolūcija 949(23), kas pieņemta 2003. gada 5. decembrī.

<sup>8</sup> 2009. gada 23. janvāra Dokuments LEG95/9, ko *CMI* iesniegusi saskaņā ar dienas kārtības punktu "Citi jautājumi", I pielikums "Juridiskā instrumenta projekts par patvēruma vietām".

<sup>9</sup> 2009. gada 22. aprīļa Dokuments LEG95/10 "Juridiskās komitejas ziņojums par tās deviņdesmit piektās sesijas darbu", 24.-25. lpp.

<sup>10</sup> Protokols par sadarbību kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanai un, ārkārtas gadījumos, piesārņojuma apkarošanai Vidusjūrā, kas pieņemts 2002. gada 25. janvārī un stājies spēkā 2004. gada 17. martā. (Avots: [www.unepmap.org](http://www.unepmap.org)). Arī Nolīgums par sadarbību cīņā pret Ziemeļjūras piesārņošanu ar naftu un citām kaitīgām vielām ("Bonnas nolīgums"), kas parakstīts 1983. gadā un kurā grozījumi izdarīti ar 2002. gada 21. septembra lēmumu, 27. nodaļa "Patvēruma vietas" (Avots: [www.bonnagreement.org](http://www.bonnagreement.org)). Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas (*HELCOM*) ieteikumi "Kopējs plāns par patvēruma vietām

valstīm konkrētā reģionā, tostarp informācijas apmaiņu un resursu koplietošanu, lai nekavējoties reaģētu briesmu gadījumā nolūkā novērst vai ierobežot piesārņojumu. Tomēr tie neietver nekādus noteikumus par atbildību un kompensāciju par patvēruma vietām nodarīto kaitējumu. Tajos visos ir atsauces uz starptautiskajiem instrumentiem, 2003. gada SJO pamatnostādņēm un attiecīgajiem ES tiesību aktiem šajā jomā. Tādējādi šie piemēri apliecina to, cik svarīgi ir, lai visi attiecīgie instrumenti drīz stātos spēkā, kā arī atsevišķu ES dalībvalstu ieinteresētību uzlabot to reģionā spēkā esošā tiesiskā satvara īstenošanu.

### 3. ES REGULĒJUMS

Papildus Direktīvai 2002/59/EK jautājums par atbildību un kaitējumu saistībā ar zaudējumiem, kas patvēruma vietām radušies, uzņemot briesmās nonākušu kuģi, ES tiesībās netieši reglamentēts divos turpmāk raksturotajos juridiskajos instrumentos. Šie instrumenti neskar starptautiskās konvencijas, kas jau piemērojamas ES (*CLC-IOPC*, Bunkera degvielas un *LLMC* konvencijas – kamēr tiek ratificētas un stājas spēkā *HNS* konvencija un Konvencija par kuģu vraku aizvākšanu). Turklāt Eiropas Savienības Tiesa šajā jautājumā pieņēmusi spriedumu<sup>11</sup>, ka citi ES tiesību akti var būt par pamatu kompensācijai par dalībvalstu pārvaldes iestāžu veiktiem preventīviem un korektīviem pasākumi ārpus starptautisko konvenciju darbības jomas, piemēram, Padomes Direktīva 75/442/EEK par atkritumiem<sup>12</sup>.

#### 3.1. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/35/EK par atbildību vides jomā attiecībā uz videi nodarītā kaitējuma novēršanu un atlīdzināšanu

Direktīva attiecas uz kaitējumu, ko videi nodarījuši bīstamu vai piesārņojošu preču pārvadājumi pa jūru, vai uz jebkādiem tiešiem šāda kaitējuma draudiem, kas izriet no negadījuma, izņemot kaitējumu, kas ietilpst šīs direktīvas IV pielikumā norādīto starptautisko konvenciju darbības jomā (piemēram, *CLC-IOPC* konvencija, *HNS* konvencija, Bunkera degvielas konvencija). Tajā noteikta šo preču pārvadātāja atbildība saskaņā ar *LLMC* konvencijas aktuālajā redakcijā noteiktajiem ierobežojumiem nolūkā finansēt preventīvus pasākumus vai atlīdzināšanu un restitūciju.

Šis juridiskais instruments kuģa ekspluatantam nosaka svarīgus pienākumus novērst kaitējuma rašanos un attīrīt no radītā piesārņojuma. No otras puses, tas atļauj ostām, kuras rīkojas kā patvēruma vietas, izmantot kuģu īpašnieku atbildību vienīgi videi nodarītā kaitējuma atlīdzināšanai.

Šīs direktīvas transponēšana dalībvalstīs ir pabeigta, un Komisijas veiktā īstenošanas pārbaude arī devusi ļoti apmierinošus rezultātus.

---

Baltijas jūras reģionā", *HELCOM* dokuments "Ieteikums 31E/5", kas pieņemts 2010. gada 20. maijā, pieejams: [http://www.helcom.fi/Recommendations/en\\_GB/rec31E\\_5/](http://www.helcom.fi/Recommendations/en_GB/rec31E_5/)

<sup>11</sup> Lieta C-188/07, *Commune de Mesquieu v. Total France SA*, ECR 2008, I-4501. lpp.

<sup>12</sup> OV L 194, 25.7.1975., 39. lpp., atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. aprīļa Direktīvu 2006/12/EK (OV L 114, 27.4.2006., 9. lpp.).

### 3.2. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām

Direktīvā noteikts obligāts pienākums, lai visiem kādas dalībvalsts karoga kuģiem vai kuģiem, kas iebrauc kādas dalībvalsts ostā, būtu pietiekams apdrošināšanas segums pret visām jūras prasībām, ņemot vērā ierobežojumus, kas noteikti *LLMC* konvencijā, kurā grozījumi izdarīti ar 1996. gada protokolu.

Saskaņā ar *LLMC* konvencijas 2. panta 1. punktu to prasību sarakstā, uz kurām attiecas atbildības ierobežojums, ietverts īpašumam (tostarp ostas iekārtām) nodarītais kaitējums, kas tieši saistīts ar kuģa ekspluatāciju vai glābšanas darbībām, un zaudējumi, kas izriet no minētajām darbībām. Šajā sarakstā īpaši minēts arī ar kuģu vraku aizvākšanu saistītais kaitējums. Tādējādi lielākā daļa kaitējuma, kas var tikt nodarīts patvēruma vietām, ietilpst Direktīvas 2009/20/EK darbības jomā, un Eiropas Savienībā uz to attiecas obligāta apdrošināšana.

Tikai gadījumos, kad no attiecīgā kuģa ekspluatācijas izrietošo prasību kopsumma pārsniedz konvencijā noteikto robežvērtību, patvēruma vieta riskē nesaņemt kompensāciju par daļu tai nodarītā kaitējuma. Ņemot vērā šo robežvērtību attiecīgo summu, šādas situācijas rašanās iespējamībai vajadzētu būt nelielai vai nepastāvēt vispār.

Ievērojot šīs direktīvas noteikumus, nešķiet ticams, ka kuģis, kuram nav pietiekama apdrošināšanas seguma, nonāks situācijā, kad tam būs jālūdz uzņemšana patvēruma vietā, jo šāds kuģis jebkurā gadījumā nemaz nedrīkst iebraukt ES ūdeņos. Tādējādi tiek ieviests apdrošināšanas seguma papildu slānis – *rationae loci* – patvēruma vietām pret kuģu īpašniekiem kaitējuma gadījumā. Lai gan tas šķiet mazticami, tomēr nevar izslēgt situāciju, kad trešas valsts karoga kuģi, uz kuru neattiecas obligātais pienākums būt apdrošinātam, kas saskaņā ar šo direktīvu piemērojams visiem ES dalībvalsts karoga kuģiem, nākas uzņemt patvēruma vietā bez pietiekama apdrošināšanas seguma (Direktīvas 2002/59/EK 20.c panta 1. punkts).

Apdrošināšanas mehānisms piemērojams vienīgi tad, ja iestājas kuģa īpašnieka atbildība. Vispārīgi runājot, ja vien īpaši noteikumi (piemēram, īpaši apdrošināšanas līguma noteikumi) neparedz cietušo tiesības uz tiešu juridisku darbību pret apdrošinātāju, galvenokārt tiek izmantots princips, ka kuģu īpašniekiem vispirms jāatlīdzina kaitējums cietušajiem un tikai pēc tam tie var iesniegt savam apdrošinātājam prasību segt attiecīgās izmaksas. Saskaņā ar *P&I Clubs* – kas nodrošina atbildības apdrošināšanu vairāk nekā 90 % pasaules flotes tonnāžas – pielietoto praksi apdrošinātājs sedz kuģa īpašnieka atbildību tikai tad, ja tā atzīta ar galīgu tiesas spriedumu vai šķīrējtiesas lēmumu, ko apstiprinājis apdrošinātājs.

Dalībvalstīm Direktīva 2009/20/EK bija jātransponē līdz 2012. gada 1. janvārim. Lielākā daļa dalībvalstu jau Komisijai paziņojušas pieņemtos pasākumus. Komisija iecerējusi šā gada otrajā pusgadā sīki izskatīt paziņotos transponēšanas pasākumus.

## 4. VALSTS REGULĒJUMS

Gadījumos, uz kuriem neattiecas īpašie mehānismi, kas izriet no starptautiskas konvencijas vai Direktīvas 2004/35/EK, patvēruma vietām nodarīto kaitējumu



izskata saskaņā ar valsts noteikumiem par atbildību, kuri ir spēkā kādā no ES 22 piekrastes valstīm. Konkrētāk runājot, gadījumi, kad iepriekš raksturotā starptautiskā un ES regulējuma vietā būs piemērojami valsts tiesību akti, ir tikai šādi: a) konkrētā valsts nav ratificējusi attiecīgo starptautisko instrumentu; b) attiecīgā starptautiskā konvencija nav stājusies spēkā; c) iepriekš minētajos starptautiskajos un ES tiesību aktos paredzētie izņēmumi un atbildības ierobežojumi; un d) uz patvēruma vietai nodarītā kaitējuma veidu neattiecas starptautiskie un ES tiesību akti. Attiecībā uz pēdējo gadījumu jāatzīmē, ka tas šķiet mazticams, jo uz vissvarīgākajiem kaitējuma veidiem (t.i., degviela, *HNS*, kuģa vraka aizvākšana vai jebkāds kaitējums videi) patlaban attiecas specializēti starptautiskie instrumenti un Direktīva 2004/35/EK.

#### **4.1. Kuģu īpašnieku atbildība**

Visās 22 ES piekrastes valstīs kopīgs ir tas, ka privāto ekonomikas dalībnieku, proti, kuģu īpašnieku, atbildības pamatā ir "vainas". Tomēr 10 no šīm valstīm kuģa īpašnieka atbildība var iestāties arī neatkarīgi no vainas – tāpēc, ka tas veic darbību, kas saistīta ar risku, vai ir potenciāli bīstama objekta turētājs, vai arī principā ir atbildīgs par tā pakļautībā esošo personu nodarīto kaitējumu. 2 citās valstīs kuģu īpašnieku atbildība par kaitējumu, kas radies, uzņemot kuģi patvēruma vietā, lielākajā daļā gadījumu ir automātiska.

Vispārīgi runājot, atlīdzība, kas pienākas patvēruma vietai, sedz šā kaitējuma kopsummu neatkarīgi no tiešas vai netiešas cēloņsakarības pastāvēšanas.

Piemēro noteikumus par kuģu īpašnieku atbildības ierobežojumu, kuri izriet no *LLMC* konvencijas vai nu tās 1976. gada redakcijā (IE), vai grozītajā 1996. gada redakcijā (1996. gada protokolu ratificējušas 18 piekrastes dalībvalstis). Pārējās 3 piekrastes valstīs uz atbildību attiecas īpaši ierobežojumi (IT), vai tā principā ir neierobežota, neskarot attiecīgās starptautiskās konvencijas (PT, SL).

#### **4.2. Piekrastes valsts atbildība**

Gadījumos, kad kuģa īpašnieka atbildība neiestājas, pastāv iespēja, ka iestājas tās piekrastes valsts atbildība, kuras kompetentā iestāde pieņēmusi lēmumu uzņemt kuģi patvēruma vietā, ja tā rezultātā vēlāk ciests kaitējums.

Visas ES piekrastes dalībvalstis šādos gadījumos var būt atbildīgas uz vainas pamata. Tomēr 11 no šīm dalībvalstīm valsts atbildība var iestāties arī neatkarīgi no vainas. Tas var notikt vai nu saskaņā ar vispārēju valsts "objektīvās atbildības" režīmu (pamatojoties uz sabiedriskā apgrūtinājuma nevienlīdzīga sadalījuma risku vai faktu), vai pamatojoties uz īpašiem noteikumiem, kas paredz konkrēti patvēruma vietām nodarītā kaitējuma atlīdzināšanu. Šādos gadījumos atlīdzināšana var aprobežoties tikai ar ārkārtas kaitējumu, kas pārsniedz tā kaitējuma robežvērtību, kas patvēruma vietai pamatoti būtu jāpārcieš.

Vispārīgi runājot, atlikušajos gadījumos, kad patvēruma vietas tiesības uz nodarītā kaitējuma atlīdzināšanu pamatojas vienīgi uz valsts tiesību aktiem, var konstatēt, ka vispārpieņemtā atbildības regulējuma pamatā visās ES dalībvalstīs ir vaina, pat ja saskaņošana ES mērogā nav notikusi. Tomēr ir vairāki gadījumi, kad gan privātajiem

ekonomikas dalībniekiem, gan valstij var piemērot citus atbildības veidus (piemēram, objektīvo atbildību vai absolūto atbildību).

Izskatot šajā jautājumā piemērojamās valstu tiesības, var izdarīt šādus secinājumus. 6 piekrastes dalībvalstīs (DK, EE, FR, DE, PT, SL) valsts iestāde, kuras kontrolē ir patvēruma vieta, principā vienmēr var saņemt kompensāciju par nodarīto kaitējumu vai nu no kuģa īpašnieka, vai no valsts. Tikai īpašos gadījumos konkrētu veidu kaitējums, kas ir ārkārtas kaitējums vai rada zaudējumus tīri ekonomiskā izteiksmē, var gulties uz kompetento iestādi, kas pieņem lēmumu uzņemt kuģi patvēruma vietā. Lielākajā daļā pārējo dalībvalstu (BU, GR, IT, LV, LT, MT, NL, PL, RO, ES, SW, UK) uz šo konkrēto jautājumu attiecas atbildības režīms, kurā paredzēts ļoti ierobežots pamatojums atbrīvojumam no atbildības: nepārvarama vara, publiskas iestādes vainas neesība vai – dažos gadījumos – kaitējums, kas rada zaudējumus tīri ekonomiskā izteiksmē.

## 5. SECINĀJUMI

Kā liecina šī analīze, pastāv trīs līmeņu tiesību akti, kas piemērojami jautājumā par atbildību un kompensāciju par patvēruma vietām nodarīto kaitējumu un kas ir savstarpēji papildinoši. Turpmāk izklāstīti Komisijas secinājumi un daži ieteikumi, kā uzlabot pastāvošā regulējuma īstenošanu.

### 5.1. Starptautiskie tiesību akti

Līdz šim pieņemtās starptautiskās konvencijas par atbildību jūras transporta jomā piedāvā noteikumu sistēmu, kas nodrošina apmierinošu atbildības mehānismu piemērojamību jomās, uz kurām attiecas šīs konvencijas, un ir derīgas arī attiecībā uz kuģa uzņemšanu patvēruma vietā.

Ir svarīgi atzīmēt, ka dalībvalstis 2008. gadā Padomē apliecinājušas stingru apņemšanos ratificēt visus attiecīgos starptautiskos instrumentus, lai spēkā stātos pilnīga starptautiska ar kuģošanas drošību saistītu noteikumu sistēma, kurā risināts arī jautājums par patvēruma vietām nodarīto kaitējumu<sup>13</sup>. Komisija pēc tam vairākkārt atgādinājusi dalībvalstīm par šo apņemšanos. Šādiem mērķiem SJO publicē aktualizētu tabulu, kurā norādīts attiecīgo starptautisko konvenciju ratifikācijas statuss, tostarp ES dalībvalstīs<sup>14</sup>.

#### Ieteikumi īstenošanas uzlabošanai

1. Skatot atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām, dalībvalstīm būtu jāratificē *LLMC* konvencijas 1996. gada protokols. Lai izvairītos no riska, ka pēc šo ierobežojumu piemērošanas varētu samazināties maksājamās kompensācijas, tie būtu regulāri jāatjaunina, kā to nesen izdarījusi SJO (LEG 99, sk. iepriekš).

<sup>13</sup> Padomes 2008. gada 19. novembra Dokuments Nr. 15859/08 ADD 1 "Dalībvalstu paziņojums par kuģošanas drošību".

<sup>14</sup> Sk. SJO tīmekļa vietni:  
<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

2. Būtu arī ieteicams, lai visas dalībvalstis, kuras ir *LLMC* konvencijas dalībnieces vai iespējamās dalībnieces, izslēgtu no tās piemērošanas jomas – kā tas iespējams saskaņā ar 3.2. pantu Nairobi Konvencijā par kuģu vraku aizvākšanu – izmaksas par kuģu vraku aizvākšanu to teritoriālajos ūdeņos, ietverot patvēruma vietām nodarīto kaitējumu. Tas nozīmētu, ka par šādu kaitējumu nevar būt atbildības ierobežojuma.
3. Būtu noderīgi SJO līmenī saņemt visus attiecīgos precizējumus, lai apstiprinātu, ka kuģa uzņemšanu patvēruma vietā principā var uzskatīt par preventīvu pasākumu, jo tas nodrošinātu dažu starptautisko konvenciju (piemēram, *CLC-IOPC*, Bunkera degvielas konvencija) piemērojamību šajā aspektā.
4. Cits iespējams pašreizējās sistēmas uzlabojums būtu SJO līmenī precizēt jēdzienu "zaudējumi tīri ekonomiskā izteiksmē", kurus var izslēgt no kompensācijas piemērošanas jomas, nolūkā panākt konsekventu pieeju šim aspektam, paturot prātā, ka tiem var nebūt pietiekami tiešas cēloņsakarības ar kaitējumu radījušo darbību.
5. Pēc SJO iepriekš notikušajām sarunām par šo jautājumu<sup>15</sup> starptautiskā līmenī būtu jānosaka prasība par vispārēju obligātu atbildības, tostarp civiltiesiskās atbildības, apdrošināšanu saskaņā ar pašreizējo *P&I Clubs* praksi.

## 5.2. ES tiesību akti

Šajā jautājumā spēkā esošie ES tiesību akti papildina starptautiskās konvencijas, paredzot sevišķi stingru pieeju atbildībai par videi nodarīto kaitējumu un nosakot pienākumu bez izņēmuma visiem kuģiem, kas iebrauc ES ūdeņos, nodrošināt pietiekamu apdrošināšanas segumu vai citu finansiālo garantiju. Šis režīms aizsargā arī patvēruma vietas, jo skar to darbības vissensitīvākos aspektus.

Paplašināta sadarbība un saziņa starp dalībvalstīm nolūkā vienkāršot lēmumu pieņemšanu gadījumos, kad kuģiem vajadzīga palīdzība, – lai gan tā nav būtiska šā ziņojuma mērķiem – varētu būt vispārējā regulējuma par patvēruma vietām iespējams uzlabojums.

## 5.3. Valsts tiesību akti

Komisijas uzdevumā veiktais pētījums liecina, ka atlikušajos gadījumos, kuros darbojas vienīgi valsts tiesību akti, lielākajā daļā dalībvalstu patvēruma vietām nodarīto kaitējumu pietiekami sedz atlīdzināšanas noteikumi, kuri dažos gadījumos sniedzas pat tiktāl, ka nodrošina sistemātisku kompensāciju par jebkādu iespējamu kaitējumu.

Nedaudzās kompensācijas režīmu atšķirības starp dalībvalstīm neapdraud direktīvas vienādu piemērošanu kuģu uzņemšanai patvēruma vietās. Tādējādi ar tām nepietiek, lai pamatotu jauna režīma izveidi konkrēti vienai ekonomikas dalībnieku kategorijai.

---

<sup>15</sup> SJO Rezolūcija A.898(21) "Pamatnostādnes par kuģu īpašnieku atbildību jūras prasībās", kas pieņemta 1999. gada 25. novembrī.

### Ieteikumi īstenošanas uzlabošanai

Dalībvalstīm to tiesību aktos būtu jāturpina rūpīgi ņemt vērā un definēt riskus, kuri patvēruma vietām jāuzņemas to parastās darbības gaitā, kā tas notiek arī attiecībā uz citiem ekonomikas dalībniekiem.