

II

(Informācija)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

EIROPAS KOMISIJA

Komisijas Paziņojums

Pamatnostādnes par ES kuģu pārstrādes regula prasību piemērošanu saistībā ar bīstamo materiālu uzskaitījumu kuģiem, kas kuģo Eiropas ūdeņos

(2020/C 349/01)

Ievads

Kopš 2020. gada 31. decembra ES kuģu pārstrādes regula ⁽¹⁾ paredz, ka uz visiem kuģiem, kas kuģo ar trešās valsts karogu, un ES karoga kuģiem, kuri piestāj ES ostā vai enkurvietā, jābūt bīstamo materiālu uzskaitījumam (*IHM*) un vajadzības gadījumā sertifikātam vai paziņojumam par atbilstību.

Komisija ir saņēmusi ziņojumus no nozares ieinteresētajām personām par to, ka Covid-19 ierobežojumi ir ievērojami apgrūtinājuši kuģu apskatīšanu un sertificētu *IHM* sagatavošanu. Covid-19 kontrolei ieviesto norobežošanās pasākumu un plašo ceļošanas ierobežojumu dēļ daudzi kuģu īpašnieki (vai to pārstāvji), kā ziņots, nav varējuši sākotnēji sagatavot *IHM*, un arī kuģa karoga valsts inspektori un atzītās organizācijas ir kavējušies veikt *IHM* pārbaudes un sertifikāciju.

Tādējādi nozares ieinteresētās personas ir aplēsušas, ka, visticamāk, vairāki tūkstoši kuģu nebūs spējīgi izpildīt *IHM* prasības un tiem līdz 2020. gada 31. decembrim varētu nebūt prasītā sertifikāta.

Tāpēc, ņemot vērā Covid-19 radītos traucējumus, būtu vēlams noteikt kopīgas pamatnostādnes, ar kurām nodrošina, ka ES ostu valsts iestādes kuģu inspekcijās no 2021. gada 1. janvāra izmanto saskaņotu pieeju attiecībā uz piemērošanu.

Vispārīgie pamatprincipi

Būtībā kuģa īpašnieks joprojām ir atbildīgs par atbilstību ar *IHM* saistītajām prasībām, un šo juridisko prasību ievērošanas uzraudzība ir ES ostu valsts iestāžu atbildības jomā.

Tomēr dalībvalstīm minēto prasību piemērošanā, iespējams, var būt nepieciešams ņemt vērā ārkārtas apstākļus, kas saistīti ar Covid-19 krīzi, ja šie apstākļi rada situācijas, kurās atbilstību minētajām prasībām uz laiku nav iespējams vai ir pārāk sarežģīti panākt.

Tā kā jēdziens “nepārvarama vara” ir saistīts ar proporcionalitātes principu ⁽²⁾, to var uzskatīt par ES tiesību vispārēju principu, ko var piemērot pat tad, ja tas nav skaidri paredzēts noteikumos ⁽³⁾. Saistībā ar jēdziena “nepārvarama vara” saturu sk. Tiesas judikatūru, kurā tas definēts šādi:

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1257/2013 (2013. gada 20. novembris) par kuģu pārstrādi un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1013/2006 un Direktīvu 2009/16/EK (OV L 330, 10.12.2013., 1. lpp.).

⁽²⁾ Šajā sakarā sk. Komisijas 1988. gada paziņojumu C(88) 1696 par nepārvaramu varu Eiropas lauksaimniecības tiesību aktos (OV C 259, 6.10.1988., 10. lpp.).

⁽³⁾ Sk. Tiesas spriedumu *Inter-Kom* 71/87, EU:C:1988:186, 10.–17. punkts, un Tiesas spriedumu *Huygen* u. c. C-12/92, EU:C:1993:914, 31. punkts, ko vairākkārt ņēmusi vērā Vispārējā tiesa, jo īpaši spriedumā *Spānija/Komisija* T-220/04, EU:T:2007:97, 165.–172. punkts. Sk. arī ģenerāladvokātes Trstenjakas secinājumus lietā C-101/08, *Audilux*, EU:C:2009:410, 71. punkts.

"No pastāvīgās judikatūras dažādās Savienības tiesību jomās izriet, ka ar nepārvaramas varas jēdzienu saprot neparastus un neparedzamus apstākļus, kurus persona, kas uz tiem atsaucas, nevar kontrolēt un kuru sekas, neraugoties uz pienācīgu rūpību, nav novēršamas" (4).

Tomēr konkrētajā gadījumā, kad tiek piemērotas no ES kuģu pārstrādes regulas izrietošās prasības, nevar automātiski atsaukties uz nepārvaramu varu.

Šajā sakarā dalībvalstis tiek aicinātas rūpīgi izvērtēt konkrētos katra kuģu īpašnieka apstākļus un to, kādā mērā šo judikatūru varētu piemērot.

Izvērtējumā dalībvalstis tiek arī aicinātas ņemt vērā laikposmu starp kuģu pārstrādes regulas stāšanos spēkā un *IHM* termiņa piemērošanas datumu un izsvērt, vai attiecīgais kuģu īpašnieks minēto laikposmu ir izmantojis, lai sagatavotos nodrošināt atbilstību minētajām prasībām, un cik lielā mērā tas ir izdarīts.

Turklāt ir jāatgādina, ka 2019. gada oktobrī Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*) publicēja norādījumus par inspekcijām, ko ES ostu valstis veic, lai piemērotu kuģu pārstrādes regulas noteikumus (5). *EMSA* norādījumu mērķis ir palīdzēt dalībvalstīm un to norīkotajiem inspektoriem izpildīt kuģu pārstrādes regulas un direktīvas par ostu valsts kontroli (6) prasības saistībā ar inspekcijām, kurās ņem vērā abu minēto instrumentu attiecīgās prasības. Tas ir atsauces dokuments, kurš nav juridiski saistošs un kurā izklāstīta gan tehniska informācija, gan procesuāli norādījumi, tādējādi sekmējot to, ka kuģu pārstrādes regulas un direktīvas par ostu valsts kontroli noteikumi tiek īstenoti un piemēroti saskaņoti. Tāpēc ES ostu valsts inspekcijās parasti ir ieteicams ievērot šos *EMSA* norādījumus.

Šajā kontekstā ir izdarīta atsauce uz *EMSA* norādījumos minētajiem vispārīgajiem apsvērumiem (6.3.2. punkts) saistībā ar izpildes darbībām, kas jāveic neatbilstību gadījumā. Norādījumos teikts: "Ja tiek konstatētas ar kuģa pārstrādi saistītas neatbilstības, inspektoram ir jālemj par pienācīgo darbību. Inspektoram jāpārlicinās, ka inspekcijas laikā apstiprinātās vai atklātās ar kuģa pārstrādi saistītās neatbilstības ir vai tiks novērstas atbilstoši kuģu pārstrādes regulai". Turklāt *EMSA* norādījumos uzsvērts, ka "inspektoram ir jāizmanto savs profesionālais spriedums, lai lemtu par pienācīgu(-ām) darbību (-ām), kas veicama(-as) saistībā ar identificēto ar kuģa pārstrādi saistīto neatbilstību". Šie vispārīgie pamatprincipi ir jāievēro arī saistībā ar identificētajām *IHM* prasību ievērošanas neatbilstībām, kas var būt radušās Covid-19 krīzes dēļ.

Īpaši scenāriji saistībā ar Covid-19

Saistībā ar kuģu pārstrādes regulas piemērošanu ES ostu valsts iestādes var saskarties ar diviem ar Covid-19 saistītiem scenārijiem, kuros inspekciju laikā var būt vajadzīga saskaņotāka pieeja, balstoties uz iepriekš aprakstītajiem vispārīgajiem pamatprincipiem. Šo saskaņoto pieeju ir ieteicams izmantot sešus mēnešus no datuma, kurā ar *IHM* saistītās prasības sāk piemērot esošajiem kuģiem, kas kuģo ar trešās valsts karogu, un ES karoga kuģiem, kuri piestāj ES ostās (t. i., līdz 2021. gada 30. jūnijam).

1. Kuģi, kuriem nav derīga *IHM* un/vai attiecīgā sertifikāta

Šādā gadījumā kuģis drīkst piestāt ES ostā pēc 2020. gada 31. decembra bez derīga *IHM* un/vai attiecīgā sertifikāta (ES karoga kuģa gadījumā – uzskaitījuma sertifikāts vai sertifikāts par gatavību pārstrādei vai tāda kuģa gadījumā, kas kuģo ar trešās valsts karogu, – paziņojums par atbilstību), un kuģa īpašnieks vai kapteinis paziņo, ka šāda neatbilstība radusies Covid-19 situācijas dēļ.

Visos šādos gadījumos, kas ir saistīti ar derīga *IHM* un/vai vajadzīgā sertifikāta neesību, kuģa īpašniekam vai kapteinim ir jāpierāda, ka tika darīts viss iespējamais, lai pabeigtu darbu un saņemtu sertifikāciju. Lai pierādītu centienus panākt atbilstību, var, piemēram, uzrādīt pakalpojumu līgumu par paraugu ņemšanu vai apskati. Var arī sniegt pamatojumu par to, kāpēc nebija iespējams saņemt daļēji pabeigtu *IHM* un attiecīgo sertifikātu, kā minēts 2. iedaļā, tai skaitā pierādījumu par to, ka nebija iespējams izpildīt citus sertifikācijas elementus kā vien kuģa inspekciju. Tādējādi lēmumu par pieņemamību inspektors pieņem katrā gadījumā atsevišķi atkarībā no kuģa konkrētajiem apstākļiem un balstoties uz savu profesionālo spriedumu.

(4) Tiesas spriedums *Vilkas* C-640/15, EU:C:2017:39, 53. punkts.

(5) <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3721-guidance-on-inspections-of-ships-by-the-port-states-in-accordance-with-regulation-eu-1257-2013-on-ship-recycling.html>

(6) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

Ja inspektors nolemj pieņemt kuģa īpašnieka vai kapteiņa pierādījumus, inspektoram jānorāda, ka uzskaitījuma sertifikāta vai paziņojuma par atbilstību gadījumā attiecīgajiem dokumentiem jābūt pabeigtiem un apstiprinātiem četru mēnešu laikā pēc inspekcijas. Turklāt kuģim izdod brīdinājumu, un inspekcijas rezultātu un brīdinājumu reģistrē THETIS kuģa pārstrādes ES modulī.

Ja pēc inspekcijas šie plāni ir jāgroza turpmāku ceļošanas vai piekļuves ierobežojumu dēļ, kuģa īpašniekam vai kapteinim ir jāsniedz pienācīgs rakstisks IHM inspektoru sagatavots pierādījums par to, ka sākotnējos plānus nav bijis iespējams izpildīt. Inspektors, kurš veic nākamo inspekciju, pieņem lēmumu par pierādījuma pieņemamību katrā gadījumā atsevišķi atkarībā no kuģa konkrētajiem apstākļiem un balstoties uz savu profesionālo spriedumu.

Attiecībā uz sertifikātu par gatavību pārstrādei, ja inspektors pēc izvērtēšanas attiecīgajā gadījumā pierādījumu pieņem, kuģa īpašnieks vai kapteinis ir jābrīdina par to, ka kuģim pirms nonākšanas kuģu pārstrādes rūpnīcā ir vajadzīgs sertifikāts par gatavību pārstrādei. Tā kā sertifikāts par gatavību pārstrādei ir derīgs tikai trīs mēnešus, tas ir jāpabeidz un jāapstiprina, cik ātri vien iespējams pirms kuģa pēdējā brauciena. Inspekcijas rezultātu un brīdinājumu reģistrē THETIS kuģa pārstrādes ES modulī.

2. Kuģi ar daļēji pabeigtu IHM un apstiprinātu attiecīgo uzskaitījuma sertifikātu vai sertifikātu par gatavību pārstrādei (ES karoga kuģiem) vai paziņojumu par atbilstību (kuģiem, kas kuģo ar trešās valsts karogu), uz kuriem nav veikta (mērķtiecīga vai izlases veida) paraugu ņemšana

Šādā gadījumā pēc 2020. gada 31. decembra kuģis drīkst piestāt ES ostā vai enkurvietā, ja tam ir IHM un attiecīgais sertifikāts un ja IHM ir sagatavots attālināti, neveicot paraugu ņemšanu uz kuģa. Šāda situācija var rasties, ja apskates uz kuģiem, kuras vajadzēja veikt saistībā ar IHM, nebija iespējams veikt kuģa inspicēšanas ierobežojumu dēļ Covid-19 pandēmijas laikā.

Visos šādos gadījumos, kad sertifikāta pamatā ir IHM, kas sagatavots, neveicot paraugu ņemšanu uz kuģa, IHM pēc būtības būtu jānorāda, jo tas nav pilnīgs (⁷). Tomēr, ņemot vērā to, ka kopš 2020. gada marta inspektoriem bija ļoti maz iespēju veikt apskates uz kuģiem vai tādu nebija vispār, šāda attālināta apskate vai paraugu ņemšana izņēmuma kārtā būtu pieņemama, ja ir pierādīts, ka kuģa karoga valsts tam ir piekritusi (⁸). Turklāt šajā gadījumā uz kuģa vajadzētu būt arī dokumentētiem plāniem un noteikumiem, kuros norādīts, kad kvalificētiem paraugu ņēmējiem būs iespējams pabeigt IHM, ievērojot Covid-19 pandēmijas dēļ noteiktos ierobežojumus. Tādējādi lēmumu par šāda pierādījuma pieņemamību inspektors pieņem katrā gadījumā atsevišķi atkarībā no kuģa konkrētajiem apstākļiem un balstoties uz savu profesionālo spriedumu.

Ja inspektors pieņem kuģa īpašnieka vai kapteiņa pierādījumus, inspektoram jānorāda, ka uzskaitījuma sertifikāta vai paziņojuma par atbilstību gadījumā IHM ir jāpabeidz un jāapstiprina četru mēnešu laikā pēc inspekcijas. Turklāt kuģim izdod brīdinājumu, un inspekcijas rezultātu un brīdinājumu reģistrē THETIS kuģa pārstrādes ES modulī.

Ja pēc inspekcijas šie plāni ir jāgroza turpmāku ceļošanas vai piekļuves ierobežojumu dēļ, kuģa īpašniekam vai kapteinim ir jāsniedz pienācīgs rakstisks IHM inspektoru sagatavots pierādījums par to, ka sākotnējos plānus nav bijis iespējams izpildīt. Inspektors, kurš veic nākamo inspekciju, pieņem lēmumu par pierādījuma pieņemamību katrā gadījumā atsevišķi atkarībā no kuģa konkrētajiem apstākļiem un balstoties uz savu profesionālo spriedumu.

Attiecībā uz sertifikātu par gatavību pārstrādei, ja inspektors pēc izvērtēšanas attiecīgajā gadījumā pieņem šādu pierādījumu, kuģa īpašnieks vai kapteinis ir jābrīdina par to, ka kuģim pirms nonākšanas kuģu pārstrādes rūpnīcā ir vajadzīgs pabeigts IHM un atjaunināts sertifikāts par gatavību pārstrādei. Inspekcijas rezultātu un brīdinājumu reģistrē THETIS kuģa pārstrādes ES modulī.

(⁷) Saskaņā ar regulas 5. panta 3. punkta c) apakšpunktu IHM sagatavo, ņemot vērā attiecīgās SJO pamatnostādnes. Ja paraugu ņemšana nav pabeigta, IHM neatbilst minētajām pamatnostādņēm.

(⁸) Tiek uzskatīts, ka šādu risinājumu saviem biedriem iesaka arī Starptautiskā klasificēšanas sabiedrību apvienība (IACS), paredzot, ka paraugu ņemšana ir jāpabeidz vēlāk.