

ĢENERĀLADVOKĀTES JULIANAS KOKOTES [JULIANE KOKOTT]

SECINĀJUMI,

sniegti 2007. gada 20. novembrī¹

I — Ievads

1. Izskatāmajā lietā ir jāizvērtē, vai Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 7. septembra Direktīvas 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem² noteikumi ir saderīgi ar augstāka juridiskā spēka tiesību normām.

2. *The International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)*, *The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo)*, *The Greek Shipping co-operation committee*, *Lloyd's Register* un *The International Salvage Union* (turpmāk tekstā — “prasītāji”) kopīgi iesniedza *High Court of Justice* prasību pret Lielbritānijas satiksmes ministru sakarā ar plānoto direktīvas transponēšanu. Iepriekš minētās sabiedrības ir nozīmīgas starptautiskās kuģu transporta nozares apvienības. Piemēram, *Intertanko* pārstāv gandrīz 80 % no pasaulē esošajiem tankkuģiem.

3. Pastāv atšķirīgi viedokļi jautājumā par to, vai Direktīvas 2005/35 4. un 5. pants ir saderīgi ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvenciju, kas tika parakstīta 1982. gada 10. decembrī Montegobejā [*Montego Bay*]³ (turpmāk tekstā — “Jūras tiesību konvencija”), kurai Kopiena pievienojās 1998. gadā⁴, un 1973. gada Starptautisko konvenciju par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu un tās 1978. gada protokolu⁵ (turpmāk tekstā — “*Marpol 73/78*”). Šajos tiesību aktos noteikta kriminālatbildība par pārkāpumiem saistībā ar piesārņojošu vielu noplūdēm. Viedokļu atšķirība izriet galvenokārt no tā, ka direktīvā acimredzami paredzēts stingrāks atbildības standarts nekā *Marpol 73/78*. Saskaņā ar direktīvu it īpaši rupja neuzmanība ir pietiekams pamats, lai rastos šāda atbildība, turpretī *Marpol 73/78* saskata pārkāpumu tad, ja tas izdarīts nolaidīgi un apzinoties, ka acimredzami radīsies zaudējumi.

4. Turklāt rodas jautājums, vai rupjas neuzmanības noteikšana par atbildības standartu ir saderīga ar tiesiskās drošības principu.

3 — Trešā Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konference. *Official Documents*. XVII sējums, 1984. Doc. A/Conf.62/122, 157.–231. lpp.

4 — Padomes 1998. gada 23. marta Lēmums 98/392/EK par Eiropas Kopienas parakstīto ANO 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvenciju un 1994. gada 28. jūlija Nolīgumu par minētās konvencijas XI daļas īstenošanu (OV L 179, 1. lpp.).

5 — ANO Starptautisko līgumu krājums [*Recueil des traités des Nations unies/LIN Treaty Series*]. 1341. sēj., Nr. 22484.

1 — Oriģinālvaloda — vācu.

2 — OV L 255, 11. lpp.

II — Atbilstošās tiesību normas

praksē attiecībā uz sankciju piemērošanu par piesārņojošu vielu noplūdi no kuģiem.”

A — *Kopienu tiesības*

7. 3. pantā ir noteikta direktīvas piemērošanas joma:

5. Direktīva 2005/35 tika pamatota ar EKL 80. panta 2. punktu — juridisko pamatu pasākumiem saistībā ar jūras transportu.

“1. Šo direktīvu saskaņā ar starptautiskajām tiesībām piemēro attiecībā uz piesārņojošu vielu noplūdi:

6. Iemesli direktīvas pieņemšanai izriet it īpaši no tās otrā un trešā apsvēruma:

a) dalībvalstu iekšējos ūdeņos, tostarp ostās, ciktāl ir piemērojams *Marpol* režīms;

“(2) Materiālie standarti piesārņojošu vielu noplūdēm no kuģiem visās dalībvalstīs ir balstīti uz *Marpol* 73/78 Konvenciju; tomēr šos noteikumus ikdienā neievēro ļoti liels skaits kuģu, kas kuģo Kopienas ūdeņos, un netiek veikti nekādi pasākumi stāvokļa labošanai.

b) dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos;

(3) *Marpol* 73/78 īstenošana parāda nesakritības starp dalībvalstīm, un tādēļ ir nepieciešams Kopienas līmenī saskaņot *Marpol* 73/78 īstenošanu; būtiskas atšķirības saskatāmas jo īpaši dalībvalstu

c) starptautiskai kuģošānai izmantotajos jūras šaurumos, ievērojot tranzīta režīmu, kā noteikts III. daļas 2. iedaļā 1982. gada ANO Konvencijā par jūras tiesībām, tiktāl, ciktāl šādi jūras šaurumi ir kādas dalībvalsts jurisdikcijā;

d) kādas dalībvalsts ekskluzīvā ekonomiskajā zonā vai līdzvērtīgā zonā, kas

izveidota saskaņā ar starptautiskajām tiesībām; un

uzskata par noziedzīgiem nodarījumiem saskaņā ar Pamatlēmumu 2005/667/TI, ar ko papildina šo direktīvu, un minētajā pamatlēmumā noteiktajos apstākļos.

e) atklātā jūrā.

2. Šo direktīvu piemēro piesārņojošu vielu noplūdei no visiem kuģiem neatkarīgi no to karoga, izņemot visus karakuģus, jūras kara palīguģus vai citus kuģus, kas pieder kādai valstij vai ko kāda valsts attiecīgajā laikā ekspluatē un izmanto tikai nekomerciālos valsts nolūkos.”

5. pants

Izņēmumi

8. Izskatāmajā lietā tiek apšaubīta 4. un 5. panta spēkā esamība, šie panti ir izteikti šādi:

“4. pants

1. Piesārņojošu vielu noplūdi jebkurā no 3. panta 1. punktā minētajām teritorijām neuzskata par pārkāpumu, ja tā atbilst nosacījumiem, kas noteikti *Marpol 73/78* I pielikuma 9., 10., 11.a) vai 11.c) noteikumā vai II pielikuma 5., 6.a) vai 6.c) noteikumā.

Pārkāpumi

Dalībvalstis nodrošina to, ka piesārņojošo vielu noplūdi no kuģiem visās 3. panta 1. punktā minētajās teritorijās uzskata par pārkāpumu, ja tas izdarīts ar nodomu, aiz neuzmanības vai rupjas nolaidības [nolaidīgi vai aiz rupjas neuzmanības]. Šos pārkāpumus

2. Piesārņojošu vielu noplūdi 3. panta 1. punkta c), d) un e) apakšpunktos minētajās teritorijās neuzskata par pārkāpumu, par kuru atbildīgs īpašnieks, kapteinis vai apkalpe, kas rīkojas pēc kapteiņa pavēles, ja tā atbilst nosacījumiem, kas noteikti *Marpol 73/78* I pielikuma 11.b) noteikumā un II pielikuma 6.b) noteikumā.”

B — *Starptautiskās tiesības*

attiecībā uz ekskluzīvajām ekonomiskajām zonām:

1) Jūras tiesību konvencija

“Piekrastes valstis, lai īstenotu 6. nodaļā noteikto, drīkst pieņemt attiecībā uz savām ekskluzīvajām ekonomiskajām zonām likumus un noteikumus, lai novērstu, mazinātu un kontrolētu piesārņošanu no kuģiem, kas atbilst vispārēji pieņemtām starptautiskām normām un standartiem, kurus pieņēmusi kompetenta starptautiskā organizācija vai vispārējā diplomātiskā konference, kas iedzīvina šādas normas un standartus.”

9. Jūras tiesību konvencijā ir noteikts tiesiskais regulējums saistībā ar jūras piesārņošanas izmeklēšanu.

10. 211. panta 1. punkta pirmajā teikumā ir paredzēts izveidot starptautiskos vides aizsardzības standartus:

12. Atbilstoši 42. panta 1. punkta b) apakšpunktam attiecībā uz jūras šaurumiem ir spēkā līdzīgi noteikumi kā ekskluzīvu ekonomisko zonu gadījumā:

“Valstīm pirmām kārtām, izmantojot kompetentas starptautiskas organizācijas vai diplomātiskās konferences starpniecību, jāizveido starptautiskas normas un standarti, lai novērstu, mazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņošanu no kuģiem, un jāsadarbības, lai tādā pašā veidā pēc nepieciešamības izveidotu ceļu sistēmu, lai līdz minimumam novērstu avāriju briesmas, kuras var izsaukt jūras vides piesārņošanu, ieskaitot piekrasti, un kaitējumu no piesārņošanas, kas saistīts ar piekrastu valstu interesēm.”

“1. Ņemot vērā šīs nodaļas noteikumus, valstis, kas robežojas ar jūras šaurumiem, var pieņemt likumus un noteikumus par jūras šaurumu tranzīta šķērsošanu attiecībā uz visiem tālāk sekojošajiem jautājumiem vai uz jebkuru no tiem:

[..]

11. No 211. panta 5. punkta izriet piekrastes valstu kompetence pieņemt tiesību aktus

b) piesārņojuma novēršana, samazināšana un kontrolēšana, ieviešot praksē piemērojamos starptautiskos noteikumus, kas attiecas uz naftas noplūdēm, naftu

saturošajiem atkritumiem un citām indīgajām vielām jūras šaurumā;

15. Teritoriālajos ūdeņos ir spēkā citi noteikumi. 2. pantā ir noteikta piekrastes valsts suverenitāte šajā jomā.

[..].”

13. 89. pantā principā nav pieļauts atsevišķai valstij pieņemt tiesību aktus attiecībā uz tāljūras [atklātas jūras] suverenitāti:

“Nevienai valstij nav tiesību pretendēt uz kādas atklātas jūras daļas pakļaušanu savai suverenitātei.”

14. Tomēr 218. panta 1. punktā ir paredzēta iespēja ostu valstīm vērsties pret pārkāpumiem saistībā ar noplūdi [no kuģiem]:

“Ja kuģis brīvprātīgi atrodas kādas valsts ostā vai pie kāda piekrastes termināla, šī valsts var uzsākt izmeklēšanu un, kad tas ir ar pierādījumiem attaisnojams, ierosināt tiesvedību attiecībā uz jebkādu noplūdi no šī kuģa ārpus šīs valsts iekšējiem ūdeņiem, teritoriālās jūras vai ekskluzīvās ekonomiskās zonas, par piemērojamo starptautisko normu un standartu, ko ir noteikusi kompetenta starptautiska organizācija vai vispārējā diplomātiska konference, pārkāpumu.”

“1. Piekrastes valsts suverenitāte izplatās aiz sauszemes teritorijas un iekšējo ūdeņu robežas, bet arhipelāga valstu gadījumā — tās arhipelāga ūdeņiem, pieguļošajā jūras joslā, kuru sauc par teritoriālo jūru.

2. Šī suverenitāte aptver gaisa telpu virs teritoriālās jūras, kā arī tās dibenu un dziles.

3. Suverenitāte pār teritoriālo jūru tiek realizēta saskaņā ar šo konvenciju un citām starptautisko tiesību normām.”

16. 211. panta 4. punktā ir noteikti vispārīgi vides aizsardzības noteikumi attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem:

“Piekrastes valstis, izmantojot savu suverenitāti savā teritoriālajā jūrā, drīkst pieņemt likumus un noteikumus, lai novērstu, mazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņošanu

no ārvalstu kuģiem, ieskaitot kuģus, kuri izmanto mierīgās caurbraukšanas tiesības. Šādi likumi un noteikumi saskaņā ar II daļas 3. nodaļu nedrīkst traucēt mierīgu caurbraukšanu ārvalstu kuģiem.”

jumu, ja vien tie neievieš vispārpieņemtās starptautisko tiesību normas.

17. 21. pantā ir noteikti pieļaujamie piekrastes valsts normatīvie akti, kas attiecas uz mierīgu caurbraukšanu:

3. [..]

“1. Piekrastes valsts saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem un citām starptautisko tiesību normām var pieņemt likumus un noteikumus, kas attiecas uz mierīgu caurbraukšanu pa teritoriālo jūru, attiecībā uz visu turpmāk minēto vai daļu no tā:

4. Ārvalstu kuģi, istenojot miermīlīgas caurbraukšanas tiesības pa teritoriālo jūru, ievēro visus tos likumus un noteikumus un visus vispārpieņemtus starptautiskos noteikumus, kas attiecas uz sadursmju novēršanu jūrā.”

[..]

2) Marpol 73/78

f) piekrastes valsts apkārtējās vides saglabāšana, tās piesārņošanas novēršana, samazināšana un kontrolēšana;

18. *Marpol 73/78* tika pieņemta Starptautiskās jūrniecības organizācijas (*International Maritime Organisation*, turpmāk tekstā — “SJO”) ietvaros. Tai gan ir pievienojušās — ciktāl tam izskatāmajā lietā ir nozīme — visas dalībvalstis⁶, tomēr Kopienas pievienošanās nav paredzēta (13. pants).

[..]

2. Šādi likumi un noteikumi neattiecas uz ārvalstu kuģu projektēšanu, konstrukcijām, ekipāžas komplektēšanu vai aprīko-

⁶ — Atbilstoši SJO informācijai vietnē http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248, kas apmeklēta 2007. gada 2. maijā. VI pielikumu vēl nebija ratificējušas Austrija, Čehija, Irija, Ungārija, Malta, Portugāle un Slovākija. Malta turklāt vēl nav ratificējusi arī IV pielikumu.

19. *Marpol 73/78* 4. pantā ir noteikts šādi:

“1. Netiek pieļauti šīs Konvencijas noteikumu pārkāpumi, un katrs šāds pārkāpums tiek sodīts atbilstoši tās valsts tiesību normām, kas ir atbildīga par attiecīgo kuģi, neatkarīgi no pārkāpuma izdarīšanas vietas. Ja attiecīgajai valstij tiek paziņots par šādu pārkāpumu un tā ir pārliecināta, ka ir pietiekami pierādījumi, lai ierosinātu tiesvedību par iespējamo pārkāpumu, attiecīgā valsts bez kavēšanās ierosina šādu tiesvedību atbilstoši savām tiesību normām.

2. Līgumslēdzēju pušu suverēnajā teritorijā netiek pieļauti šīs Konvencijas noteikumu pārkāpumi, un katrs šāds pārkāpums tiek sodīts atbilstoši attiecīgās līgumslēdzējas puses tiesību normām. Attiecīgā līgumslēdzēja puse šāda pārkāpuma gadījumā:

a) nodrošina, lai tiktu ierosināta tiesvedība saskaņā ar tās tiesību normām, vai

b) iesniedz valstij, kas ir atbildīga par attiecīgo kuģi, visu tās rīcībā esošo informāciju un pierādījumus par attiecīgā pārkāpuma izdarīšanu.

3. Ja valstij, kas ir atbildīga par attiecīgo kuģi, tiek iesniegta informācija un pierādījumi, kas

apliecina, ka kuģis ir pārkāpis šo Konvenciju, tā nekavējoties informē līgumslēdzēju pusi, kas ir iesniegusi informāciju vai pierādījumus, un Organizāciju [Starptautisko jūrniecības organizāciju] par tās veiktajiem pasākumiem.

4. [...] [Neoficiāls tulkojums]

20. 9. pantā ir iekļautas normas par attiecībām ar citiem starptautiskajiem līgumiem un par “suverēnās teritorijas” jēdziena interpretāciju.

“9. pants

1. [...]

2. Šī Konvencija neierobežo saskaņā ar Apvienoto Nāciju Ģenerālās Asamblejas rezolūciju 2750 C (XXV) sasauktās Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konferences pieņemto jūras tiesību kodifikāciju un attīstību, kā arī jebkuras valsts pašreizējās un turpmākās prasības un viedokļus saistībā ar jūras tiesībām un piekrastes un kuģa piederības valsts jurisdikcijas raksturu un darbības sfēru.

3. Termins “suverēnā teritorija” šajā Konvencijā ir jāinterpretē atbilstoši starptautiskajām tiesībām, kas ir spēkā, piemērojot vai interpretējot šo Konvenciju.” [Neoficiāls tulkojums]

“Šā pielikuma 9. un 10. noteikums neattiecas uz:

- a) naftas vai naftas maisījuma izvadīšanu jūrā kuģa drošības dēļ vai lai glābtu cilvēka dzīvību jūrā;

21. *Marpol 73/78* I pielikumā ir iekļautas tiesību normas par kuģu izraisīto naftas piesārņojumu⁷. 9. un 10. noteikumā ir noteikti ierobežojumi, kas aizliedz izvadīt [naftu vai naftas maisījumus] īpašās teritorijās, noteiktā minimālā attālumā no sauszemes vai pārsniedzot noteiktu daudzumu (izsakot to kā noplūdes koncentrāciju uz vienu jūras jūdzi, kā kopējo daudzumu vai kā naftas daudzumu notekūdenī). Tādēļ naftas vai naftas maisījuma izvadīšana jūrā no kuģiem ir aizliegta, izņemot gadījumus, ja tiek ievērota virkne nosacījumu.

- b) naftas vai naftas maisījuma izvadīšanu jūrā kuģa vai tā iekārtu bojājuma dēļ:

- i) ja pēc tam, kad radies bojājums vai pamanīta noplūde, veikti visi atbilstošie piesardzības pasākumi, lai novērstu noplūdi vai to samazinātu līdz minimumam; un

22. Tomēr I pielikuma 11. noteikumā ir noteiktas atkāpes no aizlieguma izvadīt jūrā naftu vai naftas maisījumus:

- ii) izņemot gadījumus, ja īpašnieks vai kapteinis rīkojies vai nu ar nolūku radīt bojājumu, vai rīkojies nolai-

⁷ — Pielikums papildināts un grozīts ar 2004. gada 15. oktobra Rezolūciju MEPC.117(52), kas ir spēkā no 2007. gada 1. janvāra. Izskatāmajā lietā apspriestie 9., 10. un 11. noteikums satur a ziņā netika grozīti, tomēr tagad tie ir attiecīgi 15., 34. un 4. noteikums. Ērtības labad ir izmantota iepriekšējā numerācija.

diģi⁽⁸⁾, apzinoties, ka bojājums visticamāk radīsies; vai

neattiecas uz naftu un naftas maisījumiem, bet gan uz neiepakoām kaitīgām šķidrām vielām. II pielikuma 5. noteikumā ir aizliegts noteiktas vielas izvadīt jūrā. II pielikuma 6. noteikuma b) punktā ir noteikts šādi:

- c) jūrā nopludina valsts pārvaldes atļautas vielas, kas satur naftu, ja to veic, lai apkarotu īpašus piesārņojuma gadījumus nolūkā mazināt piesārņojuma radīto kaitējumu līdz minimumam. Katrai šādai izvadišanai ir nepieciešama tās valdības atļauja, kuras jurisdikcijā paredzēts veikt izvadišanu.” [Neoficiāls tulkojums] (8. zemspītras piezīme ir autores papildinājums)

“[Šā pielikuma] 5. noteikums neattiecas uz to, ja:

[..]

23. *Marpol* 73/78 II pielikumā⁹ ir iekļautas tiesību normas, kas atbilst I pielikumā iekļautajām tiesību normām. Tomēr tās

- b) indīgi šķidrums vai to maisījumi noplūst jūrā kuģa vai tā iekārtu bojājuma dēļ:

8 — Saistošajās valodu versijās ir izmantoti šādi termini: angļu valodā — *recklessly* (nevērīgi, bezrūpīgi, pārgalvīgi), franču valodā — *témérairement* (pārgalvīgi, pārdroši), spāņu valodā — *imprudencia temeraria* (pārgalvīga neuzmanība vai neapdomība), kā arī krievu valodā — *самонадеянно* (pašpārliecināti, iedomīgi, pārdroši). Uzskatu, ka *Marpol* Konvencijas oficiālajā tulkojumā vācu valodā, *Bundesgesetzblatt* 1996 II pielikums, 18. lpp., kā arī attiecīgajos *Marpol* noteikumos direktīvas pielikumā tas ir nepareizi iztulkots kā “*fahrlässig*” [neuzmanīgi]. Domāju, ka pareizāk būtu to tulkot kā “*leichtfertig*” [nolaidīgi], kā tas, piemēram, ir izdarīts līdzīgi formulētajā 25. pantā 1929. gada 12. oktobra Varšavas Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Pirmā gaisa satiksmes privāttiesību saskaņošanas Konvencija) (*Reichsgesetzblatt* 1933 II, 1039. lpp.) ar grozījumiem, kas izdarīti ar 1955. gada 28. septembri Hāgā sastādīto Protokolu par grozījumiem Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (*Bundesgesetzblatt* 1958 II, 292. lpp.) un 1976. gada 19. novembra Londonas Konvencijas par kuģu īpašnieku atbildības ierobežošanu (*Bundesgesetzblatt* 1986 II, 786. lpp.) 4. pantā. Skat. arī Vācijas Komerckodeksa [*Handelsgesetzbuch*] 435. pantu.

9 — Pielikums tika papildināts un grozīts ar 2004. gada 15. oktobra Rezolūciju MEPC.118(52), kas ir spēkā no 2007. gada 1. janvāra. Izskatāmajā lietā apspriests 6. noteikums tagad ir 3. noteikums, un tajā pamatota atkāpe no visām prasībām, kas tiek izvirzītas attiecībā uz II pielikumā minēto vielu izvadišanu. Ērtības labad ir izmantota iepriekšējā redakcija un numerācija.

- i) ja pēc tam, kad radies bojājums vai pamanīta noplūde, veikti visi loģiskie piesardzības pasākumi, lai novērstu noplūdi vai to samazinātu līdz minimumam; un

- ii) izņemot gadījumus, ja īpašnieks vai kapteinis veicis darbības vai nu lai radītu kaitējumu, vai arī rīkojies nolaidīgi¹⁰, apzinoties to,

10 — Skat. 8. zemspītras piezīmi.

ka visticamāk kaitējums notiks.”
[Neoficiāls tulkojums]

a) vai direktīvas 4. pants ir spēkā neesošs tiktāl, ciktāl ar to dalībvalstij uzlikts pienākums uzskatīt rupju nolaidību kā atbildības par piesārņojošo vielu noplūdi kritēriju; un/vai

III — Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

b) vai direktīvas 5. panta 1. punkts ir spēkā neesošs tiktāl, ciktāl ar to izslēgta *Marpol 73/78* I pielikuma 11. noteikuma b) punktā un II pielikuma 6. noteikuma b) punktā minēto izņēmumu piemērošana?

24. *High Court of Justice* pēc prasītāju iniciatīvas iesniedza Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

“1) Vai Direktīvas 2005/35/EK 5. panta 2. punkts ir spēkā neesošs tiktāl, ciktāl ar to izņēmumus, kas noteikti *Marpol 73/78* I pielikuma 11. noteikuma b) punktā un II pielikuma 6. noteikuma b) punktā attiecībā uz starptautiskai kuģošanai izmantotajiem jūras šaurumiem, dalībvalsts ekskluzīvu ekonomisku zonu vai līdzvērtīgu zonu un atklātu jūru, piemēro tikai īpašniekiem, kapteiņiem un apkalpei?”

3) Vai direktīvas 4. pants, kurā dalībvalstij paredzēts pienākums pieņemt valsts tiesību aktus, kuros jānosaka rupja neuzmanība kā atbildības standarts un jāuzliek sankcijas par noplūdēm teritoriālajos ūdeņos, pārkāpj mierīgas caurbraukšanas tiesības, kas noteiktas Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijā, un, ja tas tā ir, vai 4. pants šajā daļā ir spēkā neesošs?”

4) Vai jēdziena “rupja neuzmanība” izmantošana direktīvas 4. pantā pārkāpj tiesiskās drošības principu un, ja tas tā ir, vai 4. pants šajā daļā ir spēkā neesošs?”

2) Attiecībā uz dalībvalsts teritoriālajiem ūdeņiem:

25. Rakstveida apsvērumus ir iesnieguši prasītāji pamata prāvā, Dānijas Karaliste, Igaunijas Republika, Grieķijas Republika, Spānijas Karaliste, Francijas Republika,

Itālijas Republika, Kipras Republika, Maltas Republika, Zviedrijas Karaliste, Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste, kā arī Eiropas Parlaments, Eiropas Savienības Padome un Eiropas Kopienu Komisija. 2007. gada 25. septembra tiesas sēdē piedalījās visi iepriekšminētie lietas dalībnieki, izņemot Dānijas Karalisti un Igaunijas Republiku.

no piekrastes valstu suverēnās teritorijas, kā tas ir attiecībā uz citām jūras teritorijām (šajā sakarā skat. C daļu). Nobeigumā (skat. D daļu) ir jāizvērtē, vai atbildības standarts rupjas neuzmanības gadījumā ir saderīgs ar tiesiskās drošības principu.

IV — Tiesiskais vērtējums

26. Sākotnēji (A daļā) es izvērtēju dažas domstarpības jautājumā par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību un Tiesas kompetenci. Tālāk, atbildot uz pirmo jautājumu, galvenā uzmanība ir pievērsta atbildības standartam par pārkāpumiem saistībā ar noplūdēm ārpus teritoriālajiem ūdeņiem, t.i., atklātā jūrā, starptautiskai kuģošanai izmantotajos jūras šaurumos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Būs redzams, ka *Marpol 73/78*, pamatojoties uz ciešo mijiedarbību ar Jūras tiesību konvenciju, attiecībā uz šīm jūras teritorijām galīgi definē piemērojamo atbildības standartu (šajā sakarā skat. B daļu). Turpretī attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem, kas ir otrā un trešā jautājuma uzmanības centra, *Marpol 73/78*, augstākais, varētu noteikt obligātos kritērijus, kas turklāt ir saistoši tikai dalībvalstīm, bet ne Kopienai, it īpaši tādēļ, ka Jūras tiesību konvencija tik lielā mērā neierobežo valstu pilnvaras pieņemt noteikumus attiecībā uz šīm teritorijām, kas ir daļa

A — Par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību

27. Francijas valdība izsaka šaubas par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību. Atšķirībā no lietas *British American Tobacco*¹¹ iesniedzējtiesa nav uzskatāmi atspoguļojusi, ka pamata prāvā tiek izskatīta attiecīgās direktīvas plānotās transponēšanas likumība. Turklāt starp lietas dalībniekiem pamata prāvā vismaz attiecībā uz pirmo jautājumu nav nekādu domstarpību.

28. Šie iebildumi pamatojas uz to, ka izņēmuma gadījumos Tiesai, lai pārbaudītu savu kompetenci, ir jāpārbauda apstākļi, kādos valsts tiesa pie tās ir vērsusies¹². No pastāvīgās judikatūras izriet, ka iesniedzējtiesas lūgumu var noraidīt tikai tad, ja ir skaidri redzams, ka lūgtajai Kopienu tiesību interpretācijai nav nekādas saistības ar pamattiesvedībā izskatāmās lietas faktiem vai tās priekšmetu vai ka jautājums ir hipotētisks,

11 — 2002. gada 10. decembra spriedums lietā C-491/01 *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco* (*Recueil*, I-11453. lpp.).

12 — 2006. gada 13. jūlija spriedums apvienotajās lietās no C-295/04 līdz C-298/04 *Manfredi* u.c. (Krājums, I-6619. lpp., 27. punkts).

vai ka Tiesai nav faktiskā un tiesiskā pamata, kas vajadzīgi, lai sniegtu lietderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem¹³. Izņemot šādus gadījumus, Tiesai principā ir pienākums atbildēt uz prejudiciālajiem jautājumiem par Kopienu tiesību noteikumu interpretāciju¹⁴. Šādā sakarībā interpretācijas jēdziens ietver sevī arī spēkā esamības pārbaudi¹⁵.

29. Francijas valdība nemin nevienu argumentu, kas apliecinātu, ka prejudiciālie jautājumi vai pamata prāva būtu hipotētiska. Gluži pretēji, ir acīmredzams, ka pamata prāva ir reāla un ka prejudiciālajiem jautājumiem ir galvenā nozīme attiecīgās lietas izlemšanā. Tiesai, lai atbildētu uz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, nav vajadzīga arī papildu informācija par pamata prāvas raksturu. Gluži pretēji, Tiesai kopš sprieduma lietā *British American Tobacco*¹⁶ ir zināms, ka Apvienotajā Karalistē ir iespējams celt prasību, lai nepieļautu direktīvas transponēšanu, kā rezultātā Tiesai var tikt uzdoti jautājumi par attiecīgās direktīvas spēkā esamību. Tādēļ, lai gan Francijas valdībai ir šaubas par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību, tas nav noraidāms.

13 — Skat. arī 1995. gada 15. decembra spriedumu lietā C-415/93 *Bosman* (*Recueil*, I-4921. lpp., 61. punkts) un 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA* (Krājums, I-403. lpp., 24. punkts).

14 — Skat. iepriekš 13. zemsviras piezīmē minētos spriedumus lietā *Bosman*, 59. punkts, kā arī lietā *IATA* un *ELFAA*, 24. punkts.

15 — Iepriekš 13. zemsviras piezīmē minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 24. punkts.

16 — Minēts iepriekš 11. zemsviras piezīmē.

30. Dānija un Padome vēl šaubās par to, vai Tiesa ir kompetenta interpretēt Jūras tiesību konvenciju. Kopiena un dalībvalstis pievienojās Konvencijai saskaņā ar dalīto kompetenci¹⁷. Tādēļ Tiesa principā nav kompetenta interpretēt noteikumus, kas ietilpst dalībvalstu ekskluzīvajā kompetencē. Tiesa tikai izņēmuma gadījumā var būt tiesīga interpretēt šādus noteikumus, lai konstatētu, vai tie ietilpst dalībvalstu ekskluzīvajā kompetencē¹⁸.

31. Turklāt Tiesa ir atzinusi, ka Konvencijas īpašajā kontekstā secinājums par dalīto kompetenci ir atkarīgs no tā, vai jomās, uz kurām attiecas Konvencijas attiecīgie noteikumi, pastāv Kopienas noteikumi, lai kāda arī būtu to piemērojamaība un raksturs¹⁹. Citiem vārdiem sakot — ja vispār eksistē attiecīgas Kopienas tiesību normas, tad Jūras tiesību konvencijā minētie jautājumi katrā ziņā ietilpst arī Kopienas kompetencē neatkarīgi no tā, vai Kopienas tiesiskais regulējums ir izsmeļošs vai arī dalībvalstīm ir noteikta rīcības brīvība.

32. Tādēļ Dānijas un Padomes arguments, ka Tiesa nav kompetenta, izskatāmajā lietā

17 — 2006. gada 30. maija spriedums lietā C-459/03 Komisija/Irija ("MOX-Plant") (Krājums, I-4635. lpp., 83. punkts).

18 — Skat. 2007. gada 11. septembra spriedumu lietā C-431/05 *Merck Genéricos* — *Produtos Farmacêuticos* (Krājums, I-7001. lpp., 33. punkts).

19 — Iepriekš 17. zemsviras piezīmē minētais spriedums lietā Komisija/Irija ("MOX-Plant"), 108. punkts.

ir uzskatāms par neatbilstošu. Jāuzskata, ka attiecīgie Jūras tiesību konvencijas noteikumi, kas ir pamatā Direktīvas 2005/35 izvērtējumam, katrā ziņā ietilpst dalībvalstu un Kopienas dalītajā kompetencē. Pretējā gadījumā direktīva būtu jāatceļ jau tādēļ vien, ka tai nav atbilstīga juridiskā pamata. Tomēr neviens no lietas dalībniekiem neapstrīd direktīvas juridisko pamatu.

33. Tādēļ Tiesa ir kompetenta interpretēt attiecīgos Jūras tiesību konvencijas noteikumus.

B — *Par pirmo jautājumu — to personu atbildība, kas nav minētas "Marpol 73/78"*

34. Pirmais jautājums attiecas uz to personu, kas nav minētas *Marpol 73/78*, atbildību par noplūdēm ārpus teritoriālajiem ūdeņiem. Prasītāji, Grieķija, Malta un Kipra uzskata, ka attiecīgais tiesiskais regulējums nav saderīgs ar *Marpol 73/78*.

35. Tādēļ vispirms ir jānoskaidro, vai *Marpol 73/78* ir Direktīvas 2005/35 likumības kritērijs, un pēc tam, ja nepieciešams, vai *Marpol 73/78* ierobežo atbildību par nelaimes gadījumu izraisītām noplūdēm tādā veidā, kā to apgalvo prasītāji.

1) *Marpol 73/78* kā Direktīvas 2005/35 likumības kritērijs

36. Lietas dalībnieki izvirza dažādus pieņēmumus, kas var pamatot *Marpol 73/78* izmantošanu par Direktīvas 2005/35 likumības kritēriju. Pirmkārt, *Marpol 73/78* [noteikumu] saistošais raksturs Kopienai var izrietēt no starptautiskajām tiesībām (šajā sakarā skat. a) punktu). Otrkārt, *Marpol 73/78* [noteikumi] Kopienai var būt netieši saistoši tiktāl, ciktāl Jūras tiesību konvencija ierobežo Kopienas kompetenci pieņemt noteikumus, norādot uz *Marpol 73/78* standartiem (šajā sakarā skat. b) punktu). Treškārt, *Marpol 73/78* saistošo raksturu var noteikt apstākļi, ka Direktīvai 2005/35 ir jāaskaņo konvencijas īstenošana Kopienas līmenī (šajā sakarā skat. c) punktu).

a) Par *Marpol 73/78* [noteikumu] saistošo raksturu Kopienai, kas izriet no starptautiskajām tiesībām

tiesībām²³. Tomēr izskatāmajā lietā nekas neliecina par to, ka attiecīgie *Marpol 73/78* noteikumi kodificētu starptautiskās paražu tiesības.

37. Padome un Komisija uzsver, ka Tiesa spriedumā lietā *Peralta* ir atzinusi, ka Kopienai nav saistoši *Marpol 73/78* noteikumi²⁰.

38. Līdzīgi kā attiecīgā sprieduma pieņemšanas brīdī, Kopiena vēl šobrīd nav *Marpol 73/78* līgumslēdzēja puse. Kopienas tiesību akta likumība principā nav atkarīga no tā saderības ar starptautisku konvenciju, kurā Kopiena nepiedalās²¹.

39. Pretēji Kipras un Apvienotās Karalistes viedoklim arī no sprieduma lietā *Poulsen* un *Diva Navigation*²² neizriet, ka Kopienai nepārprotami būtu saistošas visas starptautiskās tiesības. Lai gan Tiesa atzīst, ka Kopienas pilnvaras ir jāisteno, ņemot vērā starptautiskās tiesības, tomēr turpmākie apsvērumi liecina par to, ka šis izteikums attiecas uz starptautiskajām paražu

40. Turpretī uzreiz nevar izslēgt otru spriedumā lietā *Peralta* izvirzīto pieņēmumu par *Marpol 73/78* [noteikumu] saistošo raksturu Kopienai, proti, pilnvaru, ko agrāk dalībvalstis īstenoja attiecīgās konvencijas piemērošanas jomā, pārņemšanu²⁴. Šis prasītāju izvirzītais pieņēmums attiecas uz judikatūru par *GATT* [Vispārējās vienošanās par tarifiem un tirdzniecību] saistošo raksturu, pirms Kopiena tai bija pievienojusies²⁵. Šajā sakarā Tiesa pamatojās uz virkni apsvērumu.

41. *GATT* ir vienošanās, kas Kopienas dibināšanas brīdī jau bija noslēgta starp dalībvalstīm, tomēr sprieduma lietā *International Fruit Company* pieņemšanas brīdī attiecīgās pilnvaras tirdzniecības politikas jomā jau bija pilnībā deleģētas Kopienai. Tādēļ tikai Kopiena varēja rīkoties *GATT* ietvaros. Tādējādi Kopiena, saņemot piekrišanu gan no dalībvalstīm, gan no citām *GATT* līgumslēdzējām valstīm, *GATT* ietvaros pārstāvēja jau dalībvalstu intereses.

20 — 1994. gada 14. jūlija spriedums lietā C-379/92 *Peralta* (*Recueil*, I-3453. lpp., 16. punkts).

21 — 2001. gada 9. oktobra spriedums lietā C-377/98 *Niederlande/Parlaments* un Padome (*Recueil*, I-7079. lpp., 52. punkts).

22 — 1992. gada 24. novembra spriedums lietā C-286/90 (*Recueil*, I-6019. lpp.).

23 — Iepriekš 22. zemsvirtras piezīmē minētais spriedums lietā *Poulsen* un *Diva Navigation*, 9. un 10. punkts. Par starptautisko paražu tiesību saistošo raksturu skat. arī 1998. gada 16. jūnija spriedumu lietā C-162/96 *Racke* (*Recueil*, I-3655. lpp., 45. punkts).

24 — Iepriekš 20. zemsvirtras piezīmē minētais spriedums lietā *Peralta*.

25 — 1972. gada 12. decembra spriedums apvienotajās lietās no 21/72 līdz 24/72 *International Fruit Company* u.c. (*Recueil*, 1219. lpp., 10. un turpmākie punkti).

42. Atšķirībā no situācijas, kāda ir izveidojusies tirdzniecības politikas jomā, šajā gadījumā nepastāv Līgumā noteikta Kopienas ekskluzīvā kompetence pieņemt noteikumus par piesārņojošu vielu noplūdēm no kuģiem jūrā. Šādai kompetencei — vai tā būtu EKL 80. panta otrā daļa — transporta politika — vai arī EKL 175. pants — vides politika —²⁶ drīzāk ir konkurējošs raksturs, t.i., tā ir dalībvalstu kompetence tik ilgi, kamēr to neīsteno Kopiena²⁷. Lai gan Kopiena šo kompetenci īstenoja, vēlākais, pieņemot Direktīvu 2005/35, tomēr nevar uzskatīt, ka tādējādi Kopienai ir pilnībā deleģētas attiecīgās dalībvalstu kompetences, jo direktīvā atbilstoši tās 1. panta 2. punktam noteikti tikai minimālie kritēriji, atstājot dalībvalstīm tiesības, ievērojot starptautiskās tiesības, noteikt stingrākus kritērijus.

Peralta ir runa par pārņemšanu “saskaņā ar Līgumu”²⁸. Tiesa līdzīgā lietā noraidīja Konvencijas par Eiropas Patentu piešķiršanu, kas parakstīta Minhenē 1973. gada 5. oktobrī, saistošo raksturu²⁹, lai gan ar pārbaudāmo Direktīvu 98/44³⁰ daļēji saskaņoja tās īstenošanu³¹.

44. Turklāt netiek apgalvots, ka Kopiena saistībā ar *Marpol 73/78* darbotos kā dalībvalstu tiesību pārņēmēja vai arī ka šādu pārņemšanu būtu atbalstījušas citas līgumslēdzējas puses, kā tas bija *GATT* gadījumā. SJO, kuras kompetencē ietilpst *Marpol 73/78*, Kopienai ir tikai novērotājas statuss.

43. Neatkarīgi no tā, vai Kopienai tagad ir ekskluzīva kompetence, ir jāšaubās arī par to, vai šāda pilnvaru pārņemšana kompetences īstenošanas ceļā ir pietiekama, lai uzskatītu, ka dalībvalstīm ir saistošas starptautiskajās tiesībās noteiktās saistības. Katrā ziņā pilnvaru pārņemšana tirdzniecības politikas jomā, kā tas bija *GATT* gadījumā, bija skaidri noteikta Līgumā. Tādējādi spriedumā lietā

45. Tādēļ dalībvalstu pilnvaru pārņemšana nevar nozīmēt, ka Kopienai ir saistoši *Marpol 73/78* noteikumi.

26 — Skat. ģenerālvokāta Mazaka [*Mazák*] 2007. gada 28. jūnija secinājumus, kas sniegti lietā C-440/05 Komisija/Padome (2007. gada 23. oktobra spriedums, Krājums, I-9097. lpp., 65. punkts).

27 — Skat. 1971. gada 31. marta spriedumu lietā 22/70 Komisija/Padome (*AETR*) (*Recueil*, 263. lpp., 17. un 18. punkts) un 2006. gada 7. februāra atzinumu I/03 (Lugāno konvencija, Krājums, I-1145. lpp., 114. un 115. punkts).

28 — Minēts iepriekš 20. zemsvītras piezīmē.

29 — Iepriekš 21. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Niederlande/Parlaments un Padome*, 52. punkts.

30 — Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 6. jūlija Direktīva 98/44/EK par izgudrojumu tiesisko aizsardzību biotehnoloģijā (OV L 213, 13. lpp.).

31 — Skat. Direktīvas 98/44 devīto apsvērumu.

b) Par atsaucēm uz *Marpol 73/78* Jūras tiesību konvencijā

piemērošanu. Katrā ziņā tiktāl, ciktāl indivīdi grib atsaukties uz attiecīgajiem noteikumiem, tiem pēc satura ir jābūt beznosacījuma un pietiekami precīziem³⁴.

46. Lielākā daļa lietas dalībnieku vēl rakstveida procedūras laikā apgalvoja, ka ar Jūras tiesību konvencijas starpniecību *Marpol 73/78* Kopienu tiesībās varētu tikt iekļauta kā pārbaudes kritērijs.

49. Atbilstoši Francijas valdības un Padomes viedoklim, kam tiesas sēdē pievienojās Itālijas, Spānijas un Zviedrijas valdības, kā arī Parlaments, abi nosacījumi neļauj indivīdam atsaukties uz Jūras tiesību konvenciju.

47. Saskaņā ar EKL 300. panta 7. punktu nolīgumi, kas noslēgti saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem, uzliek saistības Kopienas iestādēm un dalībvalstīm. Kopiena ir parakstījusi Jūras tiesību konvenciju un pēc tam apstiprinājusi to ar Lēmumu 98/392. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru no tā izriet, ka turpmāk šīs konvencijas noteikumi ir integrēta Kopienas tiesību sistēmas daļa³².

50. Šāda nostāja pārsteidz, ņemot vērā līdzšinējo Tiesas judikatūru. Īpaši pieminēšanas vērts ir spriedums lietā *Poulsen* un *Diva Navigation*, kur uzmanības centrā bija jautājums, vai Panamā reģistrēta kuģa kapteinim, kas ir Dānijas pilsonis, krimināllietā var pārņemt Kopienas Zivsaimniecības rīkojumā noteiktu aizliegumu zvejot. Šajā gadījumā Tiesa Jūras tiesību konvenciju vēl pirms tās spēkā stāšanās izmantoja kā starptautisko paražu tiesību izpausmi, lai konstatētu kuģa ekskluzīvo piederību karoga valstij³⁵ un noraidītu aizlieguma zvejot piemērošanu attiecībā uz šo kuģi ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un teritoriālajos ūdeņos³⁶. Principā Tiesa tādējādi jau atzina, ka indivīds

48. Starptautiskajiem nolīgumiem, ko noslēgusi Kopiena, ir augstāks juridiskais spēks nekā Kopienas sekundārajām tiesībām³³. Tādēļ Tiesa Kopienas iestāžu aktu likumību pārbauda, pamatojoties uz šādu nolīgumu normām. Tomēr, veicot šādu pārbaudi, tā ņem vērā, ka nedz attiecīgās konvencijas būtība, nedz sistēma nedrīkst aizliegt šādu

32 — Iepriekš 17. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Komisija/Irija, 82. punkts; skat. arī iepriekš 13. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 36. punkts, kā arī iepriekš 18. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *Merck*, 31. punkts.

33 — 1996. gada 10. septembra spriedums lietā C-61/94 Komisija/Vācija (*Recueil*, I-3989. lpp., 52. punkts), 2004. gada 1. aprīļa spriedumu lietā C-286/02 *Bellio F.lli* (*Recueil*, I-3465. lpp., 33. punkts) un iepriekš 13. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 35. punkts.

34 — 1987. gada 30. septembra spriedums lietā 12/86 *Demirel* (*Recueil*, 3719. lpp., 14. punkts), iepriekš 23. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Racke*, 31. punkts, kā arī iepriekš 13. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 39. punkts.

35 — Iepriekš 22. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Poulsen* un *Diva Navigation*, 13. un 15. punkts.

36 — Iepriekš 22. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Poulsen* un *Diva Navigation*, 25. punkts.

var atsaukties uz Jūras tiesību konvencijas normām. Tiesas sēdē prasītāji pamatoti uzsvēra, ka būtu pilnīgi neizprotami, ja pēc Jūras tiesību konvencijas stāšanās spēkā, indivīdiem vairs nebūtu šādu iespēju.

51. Nekas tāds no judikatūras neizriet arī pēc Jūras tiesību konvencijas spēkā stāšanās. Karoga valsts atbildību saskaņā ar starptautiskajām tiesībām Tiesa atvasina no 94. panta³⁷ un jaunākajā judikatūrā Sestās PVN direktīvas³⁸ piemērojamību telpā — pamatojoties uz tiesību normām par valstu suverēnajām tiesībām dažādās jūras teritorijās³⁹. Šīm tiesību normām ir jāpievēršas arī izskatāmajā lietā.

52. Tomēr Tiesa šajos gadījumos nav nedz izvērtējusi Jūras tiesību konvencijas būtību un sistēmu, nedz arī konstatējusi, vai attiecīgie noteikumi pēc satura ir beznosacījuma un pietiekami precīzi. Tādēļ izskatāmajā lietā ir jāizvērtē iebildumi pret Jūras tiesību konvencijas noteikumu piemērošanu.

37 — 2005. gada 28. aprīļa spriedums lietā C-410/03 Komisija/Itālija (Krājums, I-3507. lpp., 53. un 54. punkts).

38 — Padomes 1977. gada 17. maija Sestā Direktīva 77/388/EEK par to, kā saskaņojami dalībvalstu tiesību akti par apgrozījuma nodokļiem — Kopēja pievienotās vērtības nodokļu sistēma: vienota aprēķinu bāze (OV L 145, 1. lpp.), kas grozīta ar Padomes 2002. gada 3. decembra Direktīvu 2002/93/EK (OV L 331, 27. lpp.).

39 — 2007. gada 29. marta spriedums lietā C-111/05 *Aktiebolaget NN* (Krājums, 2697. lpp., 57. un turpmākie punkti).

53. Šķiet, ka Padomes nostāja pamatā pamatojas uz viedokli, ka trešās valstis pēc Padomes rīcībā esošām ziņām savās tiesībās nepiemēro Jūras tiesību konvenciju. Īpaši tiek uzsvērts, ka tās principā izvairās vērsties tiesā, lai noskaidrotu Jūras tiesību konvencijas interpretācijas jautājumus. Pat ja šis apgalvojums būtu patiess, tas tomēr neietekmētu viennozīmīgi attiecīgās konvencijas piemērošanu Kopienas tiesībās⁴⁰. Gluži pretēji — ir jāizvērtē Jūras tiesību konvencija.

54. Attiecībā uz Jūras tiesību konvencijas būtību un sistēmu Padome it īpaši uzsver, ka tās uzmanība ir pievērsta globāliem jautājumiem, kas jārisina starpvalstu līmenī un saskaņā ar abpusējības principu. Turklāt tajā ir runa par teritoriāliem jautājumiem un pašu valstu uzdevumi. Visbeidzot, Jūras tiesību konvencijā paredzētas dažādas strīdu izšķiršanas procedūras, kas līgumslēdzējam valstīm nodrošina zināmu rīcības brīvību.

55. Īsumā argumentācijas mērķis ir attiecināt uz Jūras tiesību konvenciju judikatūru par *GATT* un PTO līgumu īpašo raksturu. Tomēr it īpaši argumentācija par abpusējību ir pretrunā tiesas sēdē vairākkārt uzsvērtajam Jūras tiesību konvencijas kā “jūru konstitūcijas” raksturam. Saskaņā ar konvencijas

40 — 1982. gada 26. oktobra spriedums lietā 104/81 *Kupferberg* (*Recueil*, 3641. lpp., 18. punkts).

ceturto apsvērumu tās mērķis ir “izveidot [objektīvu] tiesisko kārtību jūrām un okeāniem, kas atvieglos starptautisku saziņu un veicinās jūru un okeānu izmantošanu miermīlīgiem mērķiem, to resursu tainīgu un efektīvu izlietojumu [...]”. [Neoficiāls tulkojums]

56. Atsauce uz miermīlīgiem mērķiem tieši skar arī individuus, kas piedalās jūras satiksmē. To uzsver normas par nemilitāro kuģniecību. Parasti ar to nodarbojas privātpersonas, kurām ir vitāli svarīgi, lai valstis ievērotu Jūras tiesību konvencijā noteiktās normas par jūras transportu. Tas, piemēram, attiecas uz turpmākā gaitā vēl apspriežamajām normām par miermīlīgu caurbraukšanu, kā arī vispārīgi uz normām par kompetenci saistībā ar kuģu radīto piesārņojumu.

57. Jūras tiesību konvencijā noteiktās strīdu izšķiršanas iespējas neliedz Tiesai izmantot konvencijas noteikumus, lai izvērtētu Kopienas sekundāro tiesību likumību. Attiecīgajās normās gan nav noteikta citu institūciju ekskluzīvā kompetence interpretēt Jūras tiesību konvenciju. Gluži pretēji, Padomes

uzsvērtā līgumslēdzēju valstu brīvība savstarpēji vienoties par strīda izšķiršanas procedūru, kas izriet no 280. panta, nepieļauj ekskluzīvu kompetenci⁴¹.

58. Pretēji dažiem paustajiem viedokļiem “rīcības brīvība”, precīzāk, iespēja izvēlēties strīda izšķiršanas procedūru, nekādā ziņā neliecina par pārējo Jūras tiesību konvencijas noteikumu elastīgumu. Nedz normās, kas regulē strīdu izšķiršanu, nedz kādos citos Jūras tiesību konvencijas noteikumos vispārējā formā līgumslēdzējām valstīm nav noteikta rīcības brīvība vai iespēja atkāpties no konvencijas normām.

59. Tādēļ Jūras tiesību konvencija ir Kopienas iestāžu pieņemto tiesību aktu likumības kritērijs. Tādēļ tikai no attiecīgā noteikuma katrā konkrētajā gadījumā var izrietēt tas, ciktāl indivīds uz to var atsaukties. Noteikumam pēc satura ir jābūt beznosacījuma un pietiekami precīzam.

60. Izskatāmajā lietā netiek izvērtēta dalībvalstu kompetence pieņemt noteikumus kuģiem, kas peld zem to karoga. Gluži pretēji, pirmais jautājums attiecas uz tiesisko regulējumu, kāds Direktīvas 2005/35 4. pantā un 5. panta 2. punktā ir noteikts attiecībā

41 — Skat. iepriekš 40. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *Kupferberg*, 20. punkts, saistībā ar īpašām iestāžu sistēmām nolīguma īstenošanai.

uz visiem kuģu radītajiem piesārņojumiem jūras šaurumos, ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un atklātā jūrā, neatkarīgi no tā, vai tie peld zem Kopienas dalībvalsts karoga vai nē. Tiesa jau ir atzinusi, ka pilnvaras pieņemt noteikumus attiecībā uz šīm teritorijām, t.i., tām, kas atrodas ārpus dalībvalstu suverēnās teritorijas, ir jānosaka saskaņā ar Jūras tiesību konvenciju⁴². Uz pirmo jautājumu attiecas Jūras tiesību konvencijas 87., 89. pants, 218. panta 1. punkts, 55., 58. pants, 211. panta 5. punkts, kā arī 42. panta 1. punkta b) apakšpunkts.

61. Atklātā jūrā 87. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir garantēta kuģošanas brīvība. 89. pantā valstīm principā ir aizliegts pretendēt uz kādas atklātās jūras daļas pakļaušanu savai suverenitātei. Tomēr, ja kuģis brīvprātīgi atrodas kādas valsts ostā vai pie kāda piekrastes termināla, šī valsts atbilstoši 218. panta 1. punktam var uzsākt izmeklēšanu. Ja pierādījumi to pamato, tad ostas valsts var ierosināt tiesvedību attiecībā uz jebkādu noplūdi no šī kuģa ārpus šīs valsts iekšējiem ūdeņiem, teritoriālajiem ūdeņiem vai ekskluzīvās ekonomiskās zonas. Nosacījums ir, ka noplūde pārkāpj piemērojamās starptautiskās tiesību normas un standartus, ko ir noteikusi kompetenta starptautiska organizācija vai vispārēja diplomātiska konference⁴³. Šāda tiesvedība nozīmē, ka attie-

cīgā valsts drīkst sodīt par šādām noplūdēm atklātā jūrā.

62. Atbilstoši Jūras tiesību konvencijas 58. panta 1. punktam arī ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā ir spēkā kuģošanas brīvība. Piekrastes valsts suverenitāte ekskluzīvā ekonomiskajā zonā ir tikai funkcionāla, un saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 55. pantu tai ir tikai tās kompetences, kas paredzētas Jūras tiesību konvencijā⁴⁴. Saskaņā ar 211. panta 5. punktu piekrastes valstis, lai īstenotu Jūras tiesību konvencijas 6. nodaļā noteikto, drīkst pieņemt attiecībā uz savām ekskluzīvajām ekonomiskajām zonām normatīvos aktus, lai novērstu, samazinātu un kontrolētu piesārņošanu no kuģiem. Tiem ir jāatbilst vispārāztītām starptautiskām normām un standartiem, kurus pieņēmusi kompetenta starptautiska organizācija vai vispārēja diplomātiska konference, kas iedzīvena šādas normas un standartus.

63. Attiecībā uz starptautiskajā kuģošanā izmantojamiem jūras šaurumiem, ņemot vērā to uzdevumu, ir spēkā īpašie Jūras tiesību konvencijas III daļas noteikumi. Atbilstoši 42. panta 1. punkta b) apakšpunktam valstis, kuras robežojas ar jūras šaurumiem, var pieņemt normatīvos aktus par jūras šaurumu tranzīta šķērsošanu, kuri cita starpā attiecas uz piesārņojuma novēršanu, samazināšanu un kontrolēšanu, ieviešot praksē piemērojamos starptautiskos noteikumus, kas attiecas uz naftas noplūdēm, naftu saturošajiem atkritumiem un citām indīgajām vielām jūras šaurumā.

42 — Iepriekš 39. zemsvirtras piezīmē minētais spriedums lietā *Aktiebolaget NN*, 59. punkts.

43 — Katrā ziņā ir acīmredzams, ka valstu praksē attiecīgā kompetence netiek izmantota vai tiek izmantota reti un ir strīdīgs jautājums, vai tā tiks atzīta par starptautiskām paražu tiesībām. To atbalsta Patricia Birnie un Alan Boyle. *International Law & the Environment*. 2. izdevums, Oksforda, 2002, 376. lpp., to noraida Farkhanda Zia-Mansoor. "International Regime and the EU Developments for Preventing and Controlling Vessel-Source Oil Pollution." *European Environmental Law Review* 2005, 165. (170.) lpp. un Alan Khee-Jin Tan. *Vessel-Source Marine Pollution*. Kembridža, 2006, 221. lpp.

44 — Iepriekš 39. zemsvirtras piezīmē minētais spriedums lietā *Aktiebolaget NN*, 59. punkts.

64. Tādējādi no šiem noteikumiem skaidri izriet, ka Kopiena, īstenojot no dalībvalstīm pārņemtās kompetences, drīkst paredzēt sodus par noplūdēm attiecīgajās jūras teritorijās, ja tās pārkāpj vispāratzītās starptautiskās normas.

65. Šie noteikumi nav beznosacījuma tiktāl, ciktāl tie ir atkarīgi no atbilstošu starptautisko standartu pieņemšanas. Tomēr Komisija pamatoti uzsver, ka šo nosacījumu izpilda *Marpol 73/78*. Kā it īpaši izriet no Direktīvas 2005/35 otrā apsvēruma un 1. panta 1. punkta, vispāratzītās starptautiskās normas sevī iemieso *Marpol 73/78* standarti. Neviens no lietas dalībniekiem neapgalvo, ka šie standarti nebūtu pietiekami precīzi vai ka tie nebūtu beznosacījuma.

66. Lai atbildētu uz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, nav būtiskas nozīmes tam, vai attiecīgie noteikumi ir tieši piemērojami un — šajā sakarā arī — vai tie pamato indivīda tiesības. Arī līgumu juridiskie pamati principā nav tieši piemērojami tādā nozīmē, ka indivīds no tiem sev par labu var atvasināt tiesības vai juridiskās sekas. Katrā ziņā indivīdi var apšaubīt sekundāro tiesību aktu likumību, apstrīdot to juridisko pamatu⁴⁵. Tieši

tāda ir situācija izskatāmajā lietā — ir jāpārbauda, vai Kopienai saskaņā ar Jūras tiesību konvenciju ir tiesības pieņemt apstrīdētos Direktīvas 2005/35 noteikumus.

67. Tomēr pat tad, ja Tiesa indivīda tiesības kā likumības kritēriju uzskatītu par obligātu nosacījumu iepriekš minēto noteikumu piemērošanai, tas neko nemainītu. Proti, jau spriedumā lietā *Poulsen* un *Diva Navigation*⁴⁶ Tiesa izmantoja kuģošanas brīvību saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 87. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 58. panta 1. punktu. Šajās tiesībās Kopiena ārpus teritoriālajiem ūdeņiem drīkst iejaukties tikai tad, ja Jūras tiesību konvencija piešķir tai pilnvaras pieņemt šādus noteikumus.

68. Tā kā atbilstoši Jūras tiesību konvencijai ārpus teritoriālajiem ūdeņiem ir pieņemams tikai tāds tiesiskais regulējums attiecībā uz noplūdēm, kas īsteno *Marpol 73/78*, līdz ar to Kopiena nedrīkst pieņemt plašāku tiesisko regulējumu attiecībā uz attiecīgajām jūras teritorijām.⁴⁷

45 — Skat., piemēram, 2004. gada 14. decembra spriedumu lietā C-210/03 *Swedish Match* (Krājums, I-11893. lpp., 27. un turpmākie punkti) un 2005. gada 6. decembra spriedumu apvienotajās lietās C-453/03, C-11/04, C-12/04 un C-194/04 *ABNA* u.c. (Krājums, I-10423. lpp., 52. un turpmākie punkti).

46 — Minēts iepriekš 22. zemsvītras piezīmē, 25. punkts.

47 — Skaidrs, ka tiesisko regulējumu var pamatot arī citas starptautiskās normas. Tomēr izskatāmajā lietā nozīme ir tikai *Marpol 73/78*.

69. Turpretī nepārliciecināms ir Itālijas viedoklis, ka, neievērojot šos noteikumus, var pieņemt un piemērot stingrākus aizsardzības noteikumus attiecībā uz teritorijām ārpus teritoriālajiem ūdeņiem. Ir taisnība, ka valstīm ir jāaizsargā jūras vide, kā tas it īpaši izriet no Jūras tiesību konvencijas 192. panta. Tomēr šo uzdevumu ārpus teritoriālajiem ūdeņiem konkretizē iepriekš minētie noteikumi, kas iedzīvina atbilstoši 211. panta 1. punktam izstrādātās *kopīgās* starptautiskās normas. Šo atsauci uz kopīgām normām pamato tas apstāklis, ka vienpusēji pasākumi varētu apgrūtināt starptautisko kuģošanu. Tas it īpaši attiecas uz atklāto jūru, kur paralēli varētu būt spēkā liels daudzums atšķirīgu aizsardzības normu.

70. Tādējādi *Marpol 73/78*, pamatojoties uz Kopienas noslēgtās Jūras tiesību konvencijas attiecīgo noteikumu norādi, ārpus teritoriālajiem ūdeņiem kļūst par pārbaudes kritēriju attiecībā uz Direktīvu 2005/35. Tiktāl ir jāņem vērā, ka atbilstoši Jūras tiesību konvencijai šajā teritorijā ir pieņemams tikai tāds tiesiskais regulējums, kas atbilst *Marpol 73/78*, t.i., kas īsteno tajā noteiktās aizsardzības normas. Turpretī šajās jūras teritorijās nav pieņemams tāds tiesiskais regulējums, kas ir plašāks par *Marpol 73/78*.

c) Par *Marpol 73/78* īstenošanu

71. Prasītāji Direktīvas 2005/35 izvērtējumu, pamatojoties uz *Marpol 73/78*, it īpaši pamato arī ar to apstākli, ka direktīvai ir jāaskaņo konvencijas īstenošana dalībvalstīs. Tagad es pakārtoti izvērtēšu šo pieņemumu gadījumam, ja Tiesa nolemj nepiemērot Jūras tiesību konvenciju kā direktīvas likumības kritēriju.

72. Prasītāji, kā arī Dānijas, Grieķijas, Maltas, Zviedrijas un Kipras valdības uzsver, ka ir virkne norāžu, kas liecina par to, ka Direktīvai 2005/35 nevajadzētu atkāpties no *Marpol 73/78*. Saskaņā ar 1. panta 1. punktu tās mērķis ir kuģu radītā piesārņojuma starptautiskos standartus iekļaut Kopienas tiesībās. Atbilstoši otrajam apsvērumam šie standarti izriet no *Marpol 73/78*, uz ko direktīvas 2. panta 1. punktā⁴⁸ ir atsauce dinamiskas norādes veidā. Saskaņā ar trešo apsvērumu direktīvai ir jāaskaņo šīs konvencijas īstenošana dalībvalstīs. It īpaši atbilstoši piecpadsmitajam⁴⁹ apsvērumam ir jāparedz

48 — Vācu valodas versijā šis noteikums ir nepilnīgs un to ir grūti saprast, jo trūkst definīcijas pirmās rindīņas.

49 — Direktīvas vācu valodas versijā kļūdaini apzīmēts kā četrpadsmitais apsvēruma, jo īstais četrpadsmitais apsvēruma attiecībā uz komitoloģiju vācu valodas versijā nav iekļauts.

sankcijas par šo starptautisko normu pārkāpšanu. Turpretī Direktīvas 2005/35 tekstā nekas skaidri neliecina par vēlmi atkāpties no *Marpol 73/78*.

Kopienai⁵². Turpretī, īstenojot *Marpol 73/78* ar Direktīvu 2005/35, šeit nav Kopienas pārņemtu saistību.

73. Pieņēmums par Kopienas saistībām, īstenojot starptautiskās saistības, arī pamatojas uz judikatūru saistībā ar *GATT*. Lai gan, ņemot vērā to īpašības un struktūru, *GATT* un PTO līgumi principā nav to tiesību normu vidū, saistībā ar kurām Tiesai ir jākontrolē Kopienų iestāžu pieņemto tiesību aktu likumība⁵⁰, tomēr, ja Kopiena ir gribējusi izpildīt noteiktu pienākumu, ko tā uzņēmusies attiecīgo līgumu ietvaros, vai gadījumā, ja Kopienų tiesību aktā ir atsauce uz konkrētām šo līgumu normām, Tiesai ir jākontrolē attiecīgā Kopienų tiesību akta likumība, ņemot vērā to noteikumus⁵¹.

75. Tomēr Tiesa vismaz netieši norāda, ka Direktīva 98/44 ir jāvērtē, pamatojoties uz Konvenciju par Eiropas Patentu piešķiršanu⁵³, kaut gan tai nebija pievienojusies Kopiena, bet gan tikai tās dalībvalstis⁵⁴. Kā pamatojumu pārbaudes uzsākšanai Tiesa norāda, ka direktīva pamato dalībvalstu saistības, kuru izpilde būtu pretrunā to starptautiskajiem pienākumiem, lai gan direktīvā ir skaidrs noteikts, ka tā neietekmē šīs saistības⁵⁵.

74. Tomēr šī judikatūra pamatojas uz to, ka *GATT* un PTO līgumi ir daļa no Kopienų tiesībām un tādēļ principā ir saistoši

76. Tomēr nav redzams juridiskais pamats tam, lai izvērtētu sekundārās tiesības, pamatojoties uz dalībvalstu starptautiskajām saistībām, kuras Kopiena nav pārņēmusi. Tas drīzāk būtu pretrunā šajā spriedumā izdarītajam atzinumam, ka Kopienai nav saistošas dalībvalstu starptautiskās saistības⁵⁶.

50 — Iepriekš 25. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *International Fruit Company*, 21. un turpmākie punkti; 1983. gada 16. marta spriedums lietā 266/81 *SIOT* (*Recueil*, 731. lpp., 28. punkts), 1994. gada 5. oktobra spriedums lietā C-280/93 Vācija/Padome (*Recueil*, I-4973. lpp., 109. punkts), 1999. gada 23. novembra spriedums lietā C-149/96 Portugāle/Padome (*Recueil*, I-8395. lpp., 47. punkts), 2002. gada 12. marta spriedums apvienotajās lietās C-27/00 un C-122/00 *Omega Air* u.c. (*Recueil*, I-2569. lpp., 93. punkts), 2003. gada 9. janvāra spriedums lietā C-76/00 P *Petrotub* un *Republica/Padome* (*Recueil*, I-79. lpp., 53. punkts), 2003. gada 30. septembra spriedums lietā C-93/02 P *Biret International/Padome* (*Recueil*, I-10497. lpp., 52. punkts), 2005. gada 1. marta spriedums lietā C-377/02 *Van Parys* (Krājums, I-1465. lpp., 39. punkts) un 2007. gada 27. septembra spriedums lietā C-351/04 *Ikea Wholesale* (Krājums, I-7723. lpp., 29. punkts).

51 — 1989. gada 22. jūnija spriedums lietā 70/87 *Fediol/Komisija* (*Recueil*, 1781. lpp., 19. un turpmākie punkti), 1991. gada 7. maija spriedums lietā C-69/89 *Nakajima/Padome* (*Recueil*, I-2069. lpp., 31. punkts), kā arī 50. zemsvītras piezīmē minētie spriedumi lietā Vācija/Padome, 111. punkts, lietā Portugāle/Padome, 49. punkts, lietā *Biret International*, 53. punkts, un lietā *van Parys*, 40. punkts.

52 — Iepriekš 25. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *International Fruit Company*, 10.–13. punkts. Tagad saistības izriet no EKL 300. panta 7. punkta, jo Kopiena ir pievienojusies PTO līgumiem.

53 — Iepriekš 21. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Nīderlande/Parlaments un Padome, 61. un 62. punkts.

54 — Iepriekš 21. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Nīderlande/Parlaments un Padome, 51. un 52. punkts.

55 — Iepriekš 21. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Nīderlande/Parlaments un Padome, 55. un 56. punkts. Skat. Direktīvas 98/44 1. panta 2. punktu.

56 — Iepriekš 21. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Nīderlande/Parlaments un Padome, 51. un 52. punkts.

77. Tādējādi Kopiena principā var uzlikt dalībvalstīm par pienākumu veikt pasākumus, kas ir pretrunā to starptautiskajām saistībām. Par to liecina jau EKL 307. pants, kas novērš pretrunas starp iepriekš noslēgtajiem starptautiskajiem līgumiem un Kopienas tiesībām. Pat ja dalībvalstu saistības, kas izriet no iepriekš noslēgtajiem līgumiem, sākotnēji neietekmē nesaderību ar Kopienas tiesībām, tomēr dalībvalstīm ir jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu šo nesaderību. Tas var nozīmēt pat nepieciešamību lauzt starptautiskos līgumus⁵⁷. Saistībā ar Kopienas tiesībām dalībvalstis principā nevar atsaukties uz līgumiem, kurus tās ir noslēgušas pirms pievienošanās Kopienai⁵⁸.

78. Tomēr Kopienas tiesību un dalībvalstu starptautisko saistību nesaderība vienmēr rada problēmas un var ietekmēt Kopienas tiesību un/vai starptautisko tiesību attiecīgo noteikumu lietderīgo iedarbību. Tādēļ ir saprātīgi un Kopienai lojāli cinsties novērst nesaderību, it īpaši interpretējot attiecīgos noteikumus. It īpaši tas attiecas uz gadījumu, kad attiecīgā Kopienas akta mērķis — kā izskatāmajā lietā — ir dalībvalstu starptautisko saistību saskaņota īstenošana.

57 — 2000. gada 4. jūlija spriedums lietā C-84/98 Komisija/Portugāle (*Recueil*, I-5215. lpp., 58. punkts).

58 — 2002. gada 5. novembra spriedums lietā C-466/98 Komisija/Apvienotā Karaliste (*open skies*) (*Recueil*, I-9427. lpp., 26. un 27. punkts). Katrā ziņā tā tas ir gadījumā, ja līgumā noslēgšanas brīdī Kopienai jau piemata atbilstošā kompetence.

79. Tomēr no līgumiem, kurus ir noslēgušas dalībvalstis, bet kuriem nav pievienojusies Kopiena, Kopienai nevar izrietēt plašākas saistības. Tādēļ arī no Direktīvas 2005/35 īstenošanas mērķa nevar secināt, ka *Marpol 73/78* jāizmanto kā attiecīgās direktīvas likumības kritērijs.

2) Par Direktīvas 2005/35 4. panta, skatīta kopā ar 5. panta 2. punktu, saderību ar Jūras tiesību konvenciju, skatītu kopā ar *Marpol 73/78*

80. Pirmais jautājums attiecas uz Direktīvas 2005/35 5. panta 2. punkta saderību ar *Marpol 73/78*.

81. Direktīvas 2005/35 4. pantā vispirms noteikti vispārīgi, ikvienam piemērojami atbildības standarti, tostarp it īpaši atbildība par rupji neuzmanīgu rīcību. Tomēr 5. panta 2. punktā tajā, skaidri atsaucoties uz attiecīgajiem *Marpol 73/78* noteikumiem, ierobežots šis atbildības standarts attiecībā uz īpašnieku, kapteini vai apkalpi, kas rīkojas pēc kapteiņa pavēles. Šie ierobežojumi ir spēkā noteiktās jūras teritorijās, proti, jūras šaurumos, ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un atklātā jūrā. Pirmais jautājums attiecas tikai uz šīm jūras teritorijām, turpretī tas neskar piekrastes valstu teritorijā iekļaujamās

teritoriālos ūdeņus, kam es turpmākajā gaitā pievērsīšos saistībā ar otro un trešo jautājumu. Tomēr šis jautājums pareizi attiecas arī uz 4. panta spēkā esamību, jo 5. panta 2. punkta atcelšana pati par sevi vēl nenodrošinātu attiecīgo *Marpol* normu iedarbību, bet gan vēl vairāk to ierobežotu.

82. *Marpol* 73/78 I pielikuma 9. noteikumā vai attiecīgi II pielikuma 5. noteikumā ir aizliegta noplūdes. Tomēr šis aizliegums nav spēkā šo pielikumu 11. vai attiecīgi 6. noteikumā minēto atkāpju gadījumā. Atbilstoši šo normu b) punkta ii) apakšpunktam aizliegums nav piemērojams attiecībā uz izvadīšanu jūrā kuģa vai tā iekārtu bojājuma dēļ, *izņemot gadījumus, ja īpašnieks vai kapteinis rīkojies vai nu ar nolūku radīt bojājumu, vai rīkojies neuzmanīgi, apzinoties, ka bojājums, visticamāk, radīsies.*

83. Salīdzinot tikai šo noteikumu tekstu ar Direktīvu 2005/35, var konstatēt divas būtiskas atšķirības. Pirmkārt, šķiet, ka saskaņā ar *Marpol* 73/78 citu personu, atskaitot īpašnieka un kapteiņa, rīcībai noplūdes gadījumā, ko izraisa bojājums, nav pilnīgi nekādas nozīmes. Noplūde ir acimredzami aizliegta tikai gadījumā, ja viena no abām minētajām personām rīkojas vai nu ar nolūku radīt bojājumu, vai rīkojas nolaidīgi, apzinoties, ka bojājums visticamāk radīsies. Turpretī saskaņā ar direktīvas 4. pantu principā jebkurš var būt atbildīgs par noplūdi. Otrkārt, personīgās atbildības kritēriji atbilstoši direktīvas 4. pantam — *iepriekšējs nodoms, neuzmanība vai rupja nolaidība* — pēc satura neatbilst *Marpol* 73/78 noteiktajiem kritērijiem.

a) Par citu personu, izņemot kapteini un īpašnieku, atbildību

84. Pamatojoties uz interpretāciju, kas veikta, bāzējoties tikai uz tekstu, direktīva ir plašāka nekā *Marpol* 73/78, ja tā attiecībā uz bojājuma gadījumu uzskata par pietiekamu citu personu, nevis kapteiņa vai īpašnieka, rīcību, lai piemērotu noplūdes aizliegumu. Daļēji tika apgalvots, ka ar Kopienas starptautiskajām saistībām ir nesaderīgi paredzēt šo citu personu atbildību par noplūdēm.

85. Varētu piekrist Parlamenta viedoklim, ka *Marpol* 73/78 klusēts jautājumā par citām personām. Tādējādi tiktu novērsta tikai nesaderība ar *Marpol* 73/78. Tomēr Kopienai vēl arvien būtu saistoši Jūras tiesību konvencijas noteikumi, kas šeit apskatāmajās jūras teritorijās attiecībā uz visām personām pieļauj tikai tādu tiesisko regulējumu, kas īsteno *Marpol* 73/78 noteiktās aizsardzības normas. Tādēļ Kopiena nevarētu pēc saviem ieskatiem brīvi pieņemt noteikumus attiecībā uz citiem gadījumiem šajās teritorijās, bet gan tas Kopienai būtu liegts.

86. Tomēr — kā to pamatoti uzsver it īpaši Dānija, Francija, Padome un Komisija — stingra vadišanās tikai pēc *Marpol* 73/78 teksta varētu dot absurdus rezultātus. Būtu atļauti pat apzināti izdarīti kuģa vai tā iekārtu bojājumi, kas izraisa noplūdi, ja vien

kapteinis vai īpašnieks nav rīkojies vai nu ar nolūku radīt bojājumu, vai nolaidīgi.

87. Tādēļ *Marpol 73/78* ir jāinterpretē ne tikai izolēti, pamatojoties uz tās tekstu, bet ir jāņem vērā arī tās mērķi un uzdevums Jūras tiesību konvencijas kontekstā. *Marpol 73/78* primārais mērķis atbilstoši tās preambulas ceturtajai daļai ir pilnībā novērst apzinātu un līdz minimumam samazināt nejaūšu piesārņojumu.

88. Atkāpēs, kas izriet no *Marpol 73/78* I pielikuma 11. noteikuma b) punkta ii) apakšpunkta un II pielikuma 6. noteikuma b) punkta ii) apakšpunkta, galvenokārt ir jānosaka rūpības standarts, kas ir jāņem vērā, lai nepieļautu nejaūšu piesārņojumu. Ja katra valsts noteiktu savu vainas pakāpi un atklātā jūrā šīs normas turklāt darbotos kumulatīvi, tad kuģniecībai būtu grūti izvērtēt savu atbildību katrā konkrētā gadījumā.

89. Turklāt nekas neliecina par *Marpol 73/78* mērķi, kas prasītu vai arī tikai paskaidrotu, kāpēc *tikai* kapteinim un īpašniekam ir jānovērš nejaūšs piesārņojums. Skaidrs, ka abas minētās personas ir atbildīgas par kuģi kopumā. Tomēr nevar pilnībā izslēgt, ka arī citām personām ir atbildība un tās rada bojājumus, kas izraisa noplūdi.

90. Jūras tiesību konvencijas attiecīgajos noteikumos ir jānodrošina arī efektīva jūras vides aizsardzība. Tā ir jāpanāk, pamatojoties uz kopīgām starptautiskām normām, lai prasības kuģniecībai būtu paredzamas. Lai to panāktu, atbildība nav jāattiecina tikai uz kapteini un īpašnieku.

91. Turklāt, izslēdzot jebkādu citu personu atbildību, tas dotu pilnīgi citu rezultātu nekā 1969. gada 29. novembra Starptautiskās konvencijas par civiltiesisko atbildību attiecībā uz naftas piesārņojuma radīto kaitējumu⁵⁹, kas grozīta ar 1992. gada Protokolu⁶⁰, III panta 4. punkta otrā daļa. Pretēji *Marpol 73/78* šajā noteikumā ir skaidri paredzēts, ka principā civiltiesiskā atbildība ir tikai īpašniekam, bet virknei citu personu, piemēram, apkalpei, fraktētājam vai personai, kas veic pakalpojumus kuģim, šādas atbildības nav. Tomēr arī šīs personas atbild, ja tās rīkojas ar nolūku radīt zaudējumus vai nolaidīgi, apzinoties, ka kaitējums var rasties.

92. Tas atspoguļo divus faktus. Pirmkārt, noteiktu personu atbildību par naftas piesārņojumu var izslēgt tikai tad, ja tas ir skaidri noteikts, un, otrkārt, atbildība par rīcību ar

59 — Vācu valodas versija ir publicēta Vācijas *Bundesgesetzblatt* 1975 II, 305. lpp.

60 — Protokols ir publicēts OV 2004, L 78, 32. lpp. Konvencijas pilna versija ir pieejama, piemēram, <http://www.iopc-funds.org/npdf/Conventions%20English.pdf>

nolūku radīt zaudējumus vai par nolaidīgu rīcību, apzinoties, ka kaitējums var rasties, gulstas ne tikai uz īpašnieku un kapteini.

93. No iepriekš minētā izriet, ka I pielikuma 11. noteikuma b) punkta ii) apakšpunkts un II pielikuma 6. noteikuma b) punkta ii) apakšpunkts ir jāsaprot tādējādi, ka tajos kapteinis un īpašnieks ir minēti tikai piemēra pēc. Ja izņēmuma gadījumā par bojājuma izraisītām noplūdēm ir atbildīgas arī citas personas, tad attiecībā uz tām ir spēkā tādi paši nosacījumi kā kapteinim un īpašniekam.

94. Līdz ar to, ja Direktīvā 2005/35 ir paredzēts, ka par bojājuma izraisītām noplūdēm ir atbildīgas citas personas, nevis kapteinis un īpašnieks, netiek pārkāpti ne *Marpol 73/78*, ne Jūras tiesību konvencijas noteikumi.

b) Par personīgās atbildības kritērijiem

95. Šķiet, ka Direktīvas 2005/35 5. panta 2. punkts katrā ziņā liecina par to, ka citas

personas, atskaitot īpašnieku, kapteini vai apkalpi, kas rikojas pēc kapteiņa pavēles, netiek vērtētas pēc tā, vai tās rikojas ar nolūku radīt bojājumu vai nolaidīgi, apzinoties, ka bojājums, kas izraisīs noplūdi, visticamāk radīsies. Atbilstoši direktīvas 4. pantam viņu atbildība drīzāk tiek izvērtēta pēc tā, vai viņi noplūdi ir izraisījuši ar nodomu, aiz nolaidības vai rupjas neuzmanības. Prasītāji un dažas dalībvalstis uzskata, ka šis atbildības kritērijs ir stingrāks par *Marpol 73/78* noteikto.

96. Kā jau iepriekš minēts⁶¹, Jūras tiesību konvencija neļauj Kopienai noteikt attiecīgajās jūras teritorijās stingrākus atbildības kritērijus, nekā tas paredzēts *Marpol 73/78*. Tam it īpaši ir jāattiecas uz citām personām, atskaitot kapteini un īpašnieku, kuri īpašā veidā ir atbildīgi par to, lai novērstu kuģa bojājumus, kas var izraisīt piesārņojošo vielu noplūdi. Ja kapteinis un īpašnieks ir atbildīgi tikai par rīcību ar nolūku radīt zaudējumus vai par nolaidīgu rīcību, apzinoties, ka kaitējums var rasties, tad, ņemot vērā *Marpol 73/78* tekstu, citām personām nevar piemērot stingrāku atbildību.

61 — Skat. iepriekš, 60. un turpmākie punkti.

Par nolaidības jēdzienu Direktīvas 2005/35 4. pantā

atbildības kritēriju par rīcību bez nolūka radīt zaudējumus.

97. Jau atbildība par nolaidīgu rīcību, kas izriet no Direktīvas 2005/35 4. panta, varētu būt stingrāka par *Marpol 73/78* noteikto atbildību, jo 4. pantā nav minēta apzināšanās, ka var rasties kaitējums. Turklāt direktīvas dažādu valodu versijās nav vienotības šā jēdziena lietošanā. Ir acīmredzami, ka katrā ziņā it īpaši grieķu, maltiešu un portugāļu valodas versijās ir runa par vienkāršu neuzmanību⁶², t.i., zemāku atbildības pakāpi nekā rupja neuzmanība. Turklāt attiecīgajās tiesību sistēmās ne vienmēr ir precīzi definēti attiecībā uz nolaidību izmantotie jēdzieni. Tomēr lai gan ir valodu versiju atšķirības, Direktīvas 2005/35 4. pants visās dalībvalstīs ir jāinterpretē vienoti atbilstoši tā tiesiskā regulējuma vispārējai jēgai un mērķim⁶³.

98. Ņemot vērā, ka Direktīvas 2005/35 4. pants katrā ziņā angļu, franču un spāņu valodas versijās, t.i., trijās oficiālajās Kopienas valodās, kurās *Marpol 73/78* ir saistoša, pārņem *Marpol 73/78* izmantoto terminoloģiju, ir jāuzskata, ka nolaidības jēdziens sevī ietver *Marpol 73/78* noteikto

99. Šāda interpretācija atbilst arī pienākumam interpretēt Kopienas sekundāro tiesību tekstus, cik vien iespējams saskaņā ar Kopienas starptautiskajiem līgumiem⁶⁴. Ja citās valodu versijās direktīva izmanto citus jēdzienus, tie arī ir jāsaprot šādi.

100. Saskaņā ar *Marpol 73/78* atbildību par noplūdi, kas izraisīta bez nolūka radīt zaudējumus, raksturo divas pazīmes, proti, pirmkārt, apzināšanās, ka var rasties kaitējums, un, otrkārt, nolaidība. Apzināšanās nosacījums precizē, ka vainīgajai personai — kā tas principā ir angloamerikāņu tiesību telpā, piemērojot atbildības kritēriju nolaidības (“recklessly”) gadījumā, — ir jāapzinās savas rīcības radītās sekas. Nepietiek tikai ar to, ka viņam bija jāzina par šīm sekām⁶⁵.

101. Līdz ar to nolaidības jēdziens Direktīvas 2005/35 4. pantā ir jāsaprot tādējādi,

62 — Grieķu valodā: “αμέλεια”, maltiešu valodā: “b’mod imprudenti”, portugāļu valodā: “com mera culpa”.

63 — Skat., piemēram, 1969. gada 12. novembra spriedumu lietā 29/69 *Stauder* (*Recueil*, 419. lpp., 3. punkts), 2006. gada 23. novembra spriedumu lietā C-300/05 *ZVK* (Krājums, I-11169. lpp., 16. punkts) un 2007. gada 14. jūnija spriedumu lietā C-56/06 *Euro Tex* (Krājums, I-4859. lpp., 27. punkts).

64 — Iepriekš 33. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā Komisija/Vācija, 52. punkts; 1998. gada 14. jūlija spriedums lietā C-341/95 *Bettati* (*Recueil*, I-4355. lpp., 20. punkts), iepriekš 33. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Bellio Flli*, 33. punkts, un 2006. gada 7. decembra spriedums lietā C-306/05 *SGAE* (Krājums, I-11519. lpp., 35. punkts).

65 — Tomēr tas neizslēdz iespēju, pamatojoties uz objektīviem apstākļiem, nonākt pie slēdziena par vainīgās personas apzināšanos, ka tā apzinājās iespējamo risku.

ka nolaidīga rīcība ir saistīta ar apzināšanos, ka bojājums visticamāk radīsies. Šādas interpretācijas gadījumā tas nav pretrunā *Marpol 73/78* vai Jūras tiesību konvencijai.

parāds, kā arī uzņēmēja profesionālā pieredze un rūpība⁶⁸.

Par rupjas neuzmanības jēdzienu Direktīvas 2005/35 4. pantā

104. Uzņēmēja profesionālā pieredze ir subjektīvs kritērijs, turpreti rūpība apzīmē kritēriju, kas ir jāievēro visiem tirgus dalībniekiem⁶⁹. Tādēļ rupja neuzmanība nozīmē īpaši smagu rūpības pienākuma pārkāpumu. Rupjas neuzmanības gadījumā turpreti nav obligāti jāapzinās, ka bojājums visticamāk radīsies. Šādi interpretējot, attiecīgais atbildības standarts būtu stingrāks par *Marpol 73/78* noteikto.

102. Katrā ziņā pretruna ar *Marpol 73/78* varētu būt tanī apstākļi, ka Direktīvas 2005/35 4. pantā ir paredzēta atbildība par rupji neuzmanīgu rīcību.

105. Ir jāuzskata, ka šāda interpretācija stingrāka kritērija izpratnē atbilst likumdevēja mērķiem, pieņemot Direktīvu 2005/35. Tā kā likumdevējs papildus abiem *Marpol 73/78* minētajiem atbildības kritērijiem ir ieviesis rupjas neuzmanības kritēriju, tādējādi būtu jārodas vēl vienam atbildības pamatam⁷⁰.

103. Dažādu dalībvalstu tiesību sistēmās “rupjas neuzmanības” jēdzienam var būt izteikti atšķirīga nozīme⁶⁶. Man nav zināma Kopienas sniegta definīcija. Tomēr Tiesa ir izstrādājusi kritērijus, lai piemērotu “klajas nolaidības [neuzmanības]” jēdzienu Muitas kodeksa 239. panta 1. punkta otrā ievilkuma izpratnē⁶⁷. Tie ir — to normu sarežģītība, kuru neizpildes rezultātā rodas muitas

106. Par stingrāku kritēriju radīšanu liecina arī Direktīvas 2005/35 5. panta 2. punktā noteiktais izņēmums, kas atsaucas uz

66 — Ģenerālvokāta Ležē [*Léger*] 2005. gada 11. oktobra secinājumi, kas sniegti lietā C-173/03 *Traghetti del Mediterraneo* (2006. gada 13. jūnija spriedums, Krājums, I-5177. lpp., 100. punkts).

67 — Padomes 1992. gada 12. oktobra Regula (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas muitas kodeksa izveidi (OV L 302, 1. lpp.).

68 — 1999. gada 11. novembra spriedums lietā C-48/98 *Söhl & Söhlke* (*Recueil*, I-7877. lpp., 56. punkts).

69 — Skat. piemērošanu 2003. gada 13. marta spriedumā C-156/00 *Niederlande/Komisija* (*Recueil*, I-2527. lpp., 99. punkts).

70 — Attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem tas atspoguļots Kopējās nostājas (EK) Nr. 3/2005 pamatojumā, ko Padome pieņēmusi 2004. gada 7. oktobrī ar mērķi pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes [...] Direktīvu 2005/[...]/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem (OV 2005, C 25 E, 29. (39.) lpp.).

Marpol 73/78. Šim izņēmumam ir praktiska iedarbība tikai tajā gadījumā, ja attiecībā uz tur minētajām personu grupām ir spēkā cits stingrāks atbildības kritērijs, nekā noteikts *Marpol 73/78*.

107. Tomēr Kopienų sekundāro tiesību normas ir jāinterpretē, cik vien iespējams saskaņā ar Kopienų starptautiskajiem līgumiem. Proti, saskaņā ar EKL 300. panta 7. punktu šie līgumi ir saistoši Kopienų iestādēm. Sekundārās tiesības nedrīkst tos pārķāpt; tiem ir augstāks juridiskais spēks nekā Kopienų sekundārajām tiesībām⁷¹.

108. Tādējādi arī starptautiskajām tiesībām atbilstoša interpretācija ir prioritāra salīdzinājumā ar citām interpretācijas metodēm. Šo pienākumu ierobežo tikai normas un principi, kas ir augstākas par Kopienų starptautiskajām saistībām. Tie ir, piemēram, vispārīgie tiesību principi un it īpaši tiesiskās drošības princips. Tādēļ nav iespējama *contra legem* interpretācija⁷².

109. Šādā izpratnē rupjas neuzmanības jēdzienu var interpretēt ierobežojoši⁷³

71 — Iepriekš 33. zemsvītras piezīmē minētie spriedumi lietā Komisija/Vācija, 52. punkts, un lietā *Bellio F.lli*, 33. punkts.

72 — Skat. 2005. gada 16. jūnija spriedumu lietā C-105/03 *Pupino* (Krājums, I-5285. lpp., 44. un 47. punkts) par pamatnolīgumam atbilstošu interpretāciju un 2006. gada 4. jūlija spriedumu lietā C-212/04 *Adeneler u.c.* (Krājums, I-6057. lpp., 110. punkts) par direktīvai atbilstošu interpretāciju.

73 — Par ierobežojošu pamattiesībām atbilstošu interpretāciju skat. 2006. gada 27. jūnija spriedumu lietā C-540/03 *Parlaments/Padome* (Ģimenes atkalpvienošana) (Krājums, I-5769. lpp., it īpaši 97. un turpmākie punkti).

tādējādi, ka tas nav plašāks par *Marpol 73/78* noteikumiem. Kā liecina Tiesas Pētniecības un dokumentācijas dienesta veiktais pētījums, daudzās tiesību sistēmās nolaidīga rīcība, apzinoties, ka bojājums visticamāk radīsies, kā to prasa *Marpol 73/78*, tiek uzskatīta par rupjas neuzmanības veidu, kas Direktīvā 2005/35 noteikta par atbildības kritēriju. Vācijā droši vien runātu par apzināti rupju neuzmanību⁷⁴. Tādēļ īpaši smago rūpības pienākuma pārkāpumu, kas ir vajadzīgs elements rupjas neuzmanības gadījumā, *Marpol 73/78* I pielikuma 11. noteikuma b) punkta ii) apakšpunkta un II pielikuma 6. noteikuma b) punkta ii) apakšpunkta izpratnē ir iespējams saaurināt līdz nolaidīgai rīcībai, apzinoties, ka var rasties kaitējums.

110. Šāda interpretācija gan pilnībā neizsmel direktīvas formulējumu, jo parasti rupjas neuzmanības gadījumā nav jāapzinās, ka var rasties kaitējums. Tomēr tā katrā ziņā ievēro formulējuma robežas. Vienlaikus daudz precīzāk varētu noteikt rupjas neuzmanības piemērojamību, jo apstākļiem, kas sniedzas ārpus kaitējuma izraisītāja personas, būtu ievērojami mazāka nozīme par apzināšanās subjektīvo apstākli.

74 — Wolfram Gass, izdevumā: Ebenroth/Boujong/Joost. *Handelsgesetzbuch*. 1. izdevums, 2001, § 435, 5. punkts.

111. Šādā interpretācijā, ko prasa Kopienas starptautiskās saistības, Direktīvas 2005/35 4. pants, skatīts kopā ar 5. panta 2. punktu, nav plašāks par *Marpol 73/78* noteikumiem, un tādēļ, piemērojot tos darbībām jūras šaurumos, ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un atklātā jūrā, tas nav pretrunā Jūras tiesību konvencijai.

112. Tādējādi no pirmā prejudiciālā jautājuma izvērtējuma neizriet nekas tāds, kas apšaubītu Direktīvas 2005/35 noteikumu spēkā esamību.

C — Par otro un trešo jautājumu — atbildību teritoriālajos ūdeņos

113. Otrais un trešais jautājums attiecas uz rupjas neuzmanības atbildības kritēriju teritoriālajos ūdeņos, un tādēļ tie ir jāaplūko kopā.

114. Šie jautājumi pamatojas uz apstākli, ka saskaņā ar Direktīvas 2005/35 4. un 5. pantu teritoriālajos ūdeņos *visām* personām, t.i., arī īpašniekam, kapteinim un komandai, tiek piemērots atbildības kritērijs par rupju neuzmanību. Proti, Direktīvas 2005/35 5. panta 2. punktā minētais izņēmums attiecas tikai

uz 3. panta 1. punkta c), d) un e) apakšpunktā minētajām teritorijām, t.i., uz jūras šaurumiem, ekskluzīvo ekonomisko zonu un atklāto jūru, bet tas neattiecas uz teritoriālajiem ūdeņiem, kas ir minēti b) apakšpunktā.

115. Attiecīgie jautājumi atrisinātos paši no sevis, ja rupjas neuzmanības jēdzienam attiecībā uz norisēm teritoriālajos ūdeņos būtu līdzīgs saturs kā attiecībā uz norisēm jūras šaurumos, ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un atklātā jūrā. Proti, šādā gadījumā atbilstoši līdzšinējiem apsvērumiem noplūde rupjas neuzmanības rezultātā nozīmētu, ka ir jābūt nolaidīgai rīcībai, apzinoties, ka var rasties kaitējums. Šāda interpretācija nodrošinātu rupjas neuzmanības jēdziena vienvērtīgu interpretāciju Direktīvas 2005/35 ietvaros un vienlaicīgi novērstu jebkādu nesaderību ar *Marpol 73/78*.

116. Tomēr rupjas neuzmanības jēdziena šauru interpretāciju attiecībā uz teritorijām ārpus teritoriālajiem ūdeņiem nosaka tikai centieni novērst Kopienas starptautisko saistību pārkāpumu. Turpretī teksts, sistēmiskais kopsakars un norādes likumdošanas procesā liek rupju neuzmanību interpretēt plaši⁷⁵, proti, kā smagu rūpības pienākuma pārkāpumu, tomēr nepastāvot vajadzībai apzināties kaitējuma rašanās iespējamību.

⁷⁵ — Skat. iepriekš, 103. un turpmākie punkti.

117. No iepriekš minētā izriet, ka šādu rupjas neuzmanības jēdziena šauru interpretāciju var attiecināt uz teritoriālajiem ūdeņiem tikai tādā gadījumā, ja to prasa Kopienas starptautiskās saistības.

118. Jūras tiesību konvencijas 2. pantā ir noteikts, ka piekrastes valstu suverenitāte attiecas uz teritoriālajiem ūdeņiem (1. punkts) un ir jārealizē, ievērojot šo konvenciju un citas starptautisko tiesību normas (3. punkts). Saskaņā ar 211. panta 4. punktu piekrastes valstis drīkst, izmantojot suverenitāti savos teritoriālajos ūdeņos, pieņemt normatīvos aktus, lai novērstu, samazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņošanu no ārvalstu kuģiem. Tas skaidri attiecas arī uz kuģiem, kuri izmanto mierīgas [miermīlīgas] caurbraukšanas tiesības. Šādi normatīvie akti saskaņā ar II daļas 3. nodaļu nedrīkst traucēt mierīgu [miermīlīgu] caurbraukšanu ārvalstu kuģiem. Atšķirībā no teritorijām ārpus teritoriālajiem ūdeņiem šeit nav nekādas atsauces uz vispārztītiem starptautiskajiem standartiem.

119. Prasītāji, Malta, Grieķija un Kipra atbildībā par rupju neuzmanību saskata tiesību uz mierīgu [miermīlīgu] caurbraukšanu pārkāpumu. Tie it īpaši atsauces uz Jūras tiesību konvencijas 19. panta 2. punkta h) apakšpunktu. Atbilstoši tam caurbraukšana vairs netiek uzskatīta par miermīlīgu, ja kuģis *ar nolūku* izdara nopietnu piesārņošanu pretēji

šīs konvencijas noteikumiem. Tādēļ nav pieļaujama atbildība par rupju neuzmanību.

120. Tomēr ar attiecīgo argumentu netiek ņemts vērā, ka mierīgas [miermīlīgas] caurbraukšanas gadījumā var piemērot arī vides aizsardzības normas. Kā, piemēram, uzsver Dānija un Igaunija, Jūras tiesību konvencijas 21. panta 1. punkta f) apakšpunktā ir skaidri precizēts, ka piekrastes valsts saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem un citām starptautisko tiesību normām var pieņemt normatīvos aktus par piekrastes valsts apkārtējās vides saglabāšanu, tās piesārņošanas novēršanu, samazināšanu un kontrolēšanu. Atbilstoši 21. panta 4. punktam ārvalstu kuģiem, īstenojot mierīgu [miermīlīgu] caurbraukšanu, ir jāievēro visi šādi tiesību akti. Arī šajā gadījumā principā nav paredzēts, ka vispārztītiem starptautiskajiem standartiem būtu saistošs raksturs. Saskaņā ar 21. panta 2. punktu tie attiecas tikai uz ārvalstu kuģu projektēšanu, konstrukcijām, ekipāžas komplektēšanu vai aprīkojumu.

121. Šajā gadījumā nav svarīgi, cik tālu sniedzas piekrastes valstu pilnvaras noteikt tiesisko regulējumu. Iespējams, ka pilnvarās vairs neietilpst pieņemt tādas vides aizsardzības noteikumus, kas pilnībā aizliedz caurbraukšanu. Piekrastes valstu suverenitātes ierobežojumi varētu attiekties arī uz sankciju piemērošanu pret kuģiem jūrā. Tomēr Direktīvas 2005/35 4. pants nesniedzas tik tālu, it īpaši tādēļ, ka netiek aizliegta nedz caurbraukšana, nedz arī tiek prasīti noteikti

izpildes nodrošināšanas pasākumi braucošiem kuģiem. Gluži pretēji, dalībvalstīm ir jāaizliedz tikai noteiktas darbības, kas nav vajadzīgas, lai īstenotu caurbraukšanu. Tādējādi tikai nedaudz tiek pastiprināts salīdzinoši maigais *Marpol 73/78* rūpības kritērijs. Šādai normai attiecībā uz vides piesārņošanas novēršanu un samazināšanu Jūras tiesību konvencijas 21. panta 1. punkta f) apakšpunkta izpratnē ir jābūt pieļaujamai.

122. Pretēji Kipras apgalvojumam, Jūras tiesību konvencijas 2. panta 3. punktā un 21. panta 1. punkta f) apakšpunktā minētā atsauce uz citām starptautiskajām tiesību normām nenozīmē, ka Kopienai teritoriālajos ūdeņos ir saistoši *Marpol 73/78* noteikumi. Ņemot vērā, ka Kopiena nav attiecīgās konvencijas līgumslēdzēja puse un ka Jūras tiesību konvencija saistībā ar teritoriālajiem ūdeņiem neatsaucas uz *Marpol 73/78*, tā Kopienai nenosaka citas starptautiskās tiesību normas⁷⁶.

123. Tādējādi Igaunija, Dānija, Spānija, Francija, Zviedrija, Apvienotā Karaliste, Parlaments, Padome un Komisija pamatoti uzskata, ka Jūras tiesību konvencija pretēji jūras teritorijām, kas tika aplūkotas saistībā ar atbildi uz pirmo jautājumu, attiecībā uz

teritoriālajiem ūdeņiem *neierobežo* pilnvaras pieņemt vides aizsardzības noteikumus, saprotot ar to tikai starptautiski atzītu standartu īstenošanu, tostarp *Marpol 73/78* īstenošanu. Šāds secinājums ir jāizdara jau tādēļ vien, ka teritoriālie ūdeņi ietilpst piekrastes valsts suverēnajā teritorijā un tādēļ principā tai nav vajadzīga Jūras tiesību konvencijas atļauja pieņemt noteikumus.

124. Prasītāji, Malta, Grieķija un Kipra turklāt apgalvo, ka *Marpol 73/78* neļauj līgumslēdzējām valstīm pieņemt stingrākus noteikumus arī attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem. Saistībā ar sankciju piemērošanu par vides piesārņošanu, ko rada noplūdes no kuģiem, *Marpol 73/78* esot galīgs kompromiss. Šajā sakarā attiecīgie lietas dalībnieki acimredzot uzskata, ka *Marpol 73/78* atļauj noplūdes, kuras neaizliedz Jūras tiesību konvencija.

125. Tomēr, ņemot vērā šeit pārstāvēto viedokli⁷⁷, attiecīgais arguments nevar ietekmēt Direktīvas 2005/35 spēkā esamību jau tādēļ vien, ka atbilstoši tam *Marpol 73/78* nav saistošs Kopienai, ja Jūras tiesību konvencija uz to neatsaucas. Tādēļ tikai pakārtoti gadījumam, ja Tiesa, piemēram, vadoties no sprieduma lietā Nīderlande/Parlaments un Padome, izdara citus secinājumus, es izvērtēšu, vai *Marpol 73/78* arī attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem nosaka tādu pašu

76 — Skat. iepriekš, 37. un turpmākie punkti.

77 — Skat. iepriekš, 71. un turpmākie punkti.

ierobežojošu interpretāciju kā attiecībā uz norisēm ārpus teritoriālajiem ūdeņiem.

126. *Marpol 73/78* teksts neliecina par to, ka tā mērķis ir noteikt galīgo tiesisko regulējumu attiecībā uz aizliegtām noplūdēm no kuģiem arī teritoriālajos ūdeņos. *Marpol 73/78* ir prasīts, lai noteiktas noplūdes tiktu aizliegtas, izmeklētas un sodītas. Atbilstošie noteikumi izriet no konvencijas 1., 4. un 6. panta, kā arī I pielikuma 9. noteikuma un II pielikuma 5. noteikuma. Gan lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, gan prasītāji, Malta un Kipra norāda uz to, ka saskaņā ar 14. panta 1. punktu I un II pielikums ir kopumā saistoši līgumslēdzējām valstīm.

127. Attiecīgie noteikumi definē obligātos aizsardzības noteikumu kritērijus saistībā ar kaitīgo vielu noplūdi no kuģiem jūrā, kas ir saistoši *Marpol 73/78* līgumslēdzējām valstīm. Kā jau iepriekš norādīts, šie obligātie kritēriji kombinācijā ar Jūras tiesību konvencijas noteikumiem ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, jūras šaurumos un atklātā jūrā ir kļuvuši par vienīgo pieļaujamo aizsardzības kritēriju.

128. Tomēr starp iepriekš minētajiem *Marpol 73/78* noteikumiem ir tikai viens,

proti, I pielikuma 9. noteikumā iekļautais naftas izvadišanas aizliegums, ko, iespējams, var saprast kā tādu, kas skaidri atļauj noteiktas noplūdes. Tajā ir noteikts, ka jebkāda izvadišana ir aizliegta, "izņemot gadījumus, ja tiek ievēroti visi šie [tālāk minētie] nosacījumi". Šie nosacījumi attiecas uz neliela naftas daudzuma noplūdi kuģa ekspluatācijas laikā. To neaizliedz arī Direktīva 2005/35, jo 5. panta 1. punkts pilnībā pārņem šo izņēmumu. Tādēļ izskatāmajā lietā nav jālemj, vai *Marpol 73/78* faktiski atļauj šīs noplūdes.

129. Turpretī atbildības standartam, kas izriet no *Marpol 73/78* I pielikuma 11. noteikuma b) punkta ii) apakšpunkta, tiesiskā regulējuma ziņā ir pilnīgi cits uzdevums nekā 9. noteikumā paredzētajam izņēmumam. Ja īpašnieks vai kapteinis nav rīkojies vai nu ar nolūku radīt bojājumu, vai neuzmanīgi, apziņoties, ka bojājums visticamāk radīsies, šādā gadījumā 9. noteikums nav piemērojams. Tas attiecas arī uz saistību starp II pielikuma 5. noteikumu ar 6. noteikuma b) punkta ii) apakšpunktu. Tādējādi pie šādiem nosacījumiem *Marpol 73/78* vispār neietver nekādu tiesisko regulējumu attiecībā uz bojājuma izraisītu noplūdi. Šāda tiesiskā regulējuma neesamība parasti nevar tikt uzskatīta par atļauju.

130. Tātad pretēji tam, ka nekas neliecina par atļauju, *Marpol 73/78* tekstā drīzāk ir atrodamas norādes, ka noteiktos apstākļos

ir jābūt pieļaujamam stingrākam tiesiskam regulējumam. It īpaši 9. panta 2. punktā ir skaidri noteikts, ka *Marpol 73/78* nedrīkst ietekmēt piekrastes valstu jurisdikciju (*jurisdiction*), kāda tā ir noteikta Jūras tiesību konvencijas kontekstā. Tomēr, kā jau iepriekš norādīts, Jūras tiesību konvencija teritoriālajos ūdeņos pieļauj stingrākus aizsardzības noteikumus.

paredzēts *Marpol 73/78*, būtu pārāk daudz. Pat tad, ja līgumslēdzējas valstis nevar vienoties par šādu normu, kā to apgalvo Grieķija un prasītāji, tas vēl nenozīmē, ka tās ar *Marpol 73/78* būtu vienojušās par galīgu aizsardzības kritēriju attiecībā uz visām jūras teritorijām.

131. Turklāt *Marpol 73/78* preambulas otrajā daļā ir atzīts, ka cita starpā aiz neuzmanības vai negadījuma rezultātā izraisīta noplūde ir uzskatāma par nopietnu piesārņojuma avotu. Tādēļ būtu divaini, ja *Marpol 73/78* šos noplūdes veidus katrā ziņā atļautu.

134. Lai gan prasītāji apgalvo, ka savulaik tika noraidīts Kanādas priekšlikums paredzēt *Marpol 73/78* atļauju pieņemt stingrākus noteikumus, tomēr Komisija pareizi uzsver, ka pašu prasītāju iesniegtie materiāli par *Marpol 73/78* rašanās vēsturi drīzāk liecina par to, ka daudzi sarunu dalībnieki uzskatīja, ka jautājums par stingrākiem aizsardzības kritērijiem ir jārisina, pamatojoties uz Jūras tiesību konvenciju⁷⁸.

132. To neaizkavē arī prasītāju uzsvērtā universālā piemērojamība preambulas piektās daļas izpratnē. Tā attiecas tikai uz konvencijā minētām vielām, proti, uz normu par naftas piesārņojumu papildināšanu ar normām par ķīmikāliju noplūdi. Turpretī no šīs daļas neizriet, vai atbildības standartiem ir jābūt galīgiem un universāliem.

135. Ciktāl tika spriests par stingrākiem kritērijiem, valstīm sarunu laikā būtībā galvenais bija nodrošināt, lai vienpusēji netiktu padarītas stingrākas *Marpol 73/78* kuģiem noteiktās prasības. Šobrīd attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem to nodrošina Jūras tiesību

133. Tādēļ pievienoties Grieķijas uzskatam, ka stingrāki aizsardzības noteikumi ir iespējami tikai tādā gadījumā, ja tas skaidri

⁷⁸ — Šādu viedokli savā publikācijā pauž arī iepriekš 43. zemsvītras piezīmē minētais autors Alan Khee-Jin Tan, 184. un turpmākās lpp.

konvencijas 21. panta 2. punktā iekļautā atsauce uz starptautiskajiem kuģošanas standartiem, t.i., it īpaši uz *Marpol 73/78*⁷⁹. Turpretī atbildības standarta gadījumā šādas atsauces nav.

136. No iepriekš minētā izriet, ka arī *Marpol 73/78* rašanās vēsture liecina par to, ka *Marpol 73/78* nenosaka galīgo tiesisko regulējumu. Gluži pretēji, ir jāuzskata, ka piekrastes valstu kompetence izriet no Jūras tiesību konvencijas, kurā attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem nav noteikts, ka tiem ir saistoši *Marpol 73/78* noteikumi.

137. Tādējādi nedz Jūras tiesību konvencija, nedz *Marpol 73/78* neizvirza prasību, lai teritoriālajos ūdeņos rupjas neuzmanības jēdziens tiktu interpretēts šauri saskaņā ar atbildības standartu, kas izriet no *Marpol 73/78* I pielikuma 11. noteikuma b) punkta ii) apakšpunkta un II pielikuma 6. noteikuma b) punkta ii) apakšpunkta.

79 — Turklāt uz stingrākām prasībām kuģiem un to apkalpēm, bet ne uz stingrāku atbildības standartu tika norādīts prasītāju minētajā dažādu dalībvalstu kopīgajā dokumentā saistībā ar tiesvedību ASV *Supreme Court* (prasītāju dokumentu 16. pielikums). Šī tiesvedība attiecas uz Vašingtonas štata noteiktām stingrākām normām (skat. Amerikas Savienoto Valstu *Petition for a Writ of Certiorari* tiesvedībā Nr. 98-1701, United States of America v. Gary Locke et al., <http://www.usdoj.gov/osg/briefs/1998/2pet/7pet/98-1701.pet.aa.pdf>, 9. lpp.). Tomēr tas, ka šajā dokumentā tika uzsvērti vienotu standartu nepieciešamība kuģiem un apkalpēm, nav pretrunā ar stingrāku atbildības standartu atbalstīšanu.

138. Tādēļ kopumā ir jāsecina, ka no otrā un trešā prejudiciālā jautājuma izvērtējuma neizriet nekas tāds, kas varētu apšaubīt Direktīvas 2005/35 noteikumu spēkā esamību.

D — Par ceturto jautājumu — tiesiskās drošības princips

139. Uzdotot ceturto jautājumu, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai, lietojot rupjas neuzmanības jēdzienu Direktīvas 2005/35 4. pantā, ir pārkāpts tiesiskās drošības princips. Tā it īpaši saskata risku tanī apstākli, ka dalībvalstis attiecīgo jēdzienu neīstēnos un nepiemēros vienveidīgi. Tā uzskata, ka vēl ir vajadzīgi papildu precizējoši elementi, lai virzītu dalībvalstu praksi.

140. Šķiet, ka neviens no lietas dalībniekiem neapstrīd rupjas neuzmanības jēdzienu, ja to — kā izskatāmajā lietā attiecībā uz atklāto jūru, jūras šaurumiem un ekskluzīvo ekonomisko zonu — saskaņā ar *Marpol 73/78* saprot kā neuzmanību, apzinoties, ka bojājums visticamāk radīsies. Arī iesniedzējtiesai tiktāl nevarētu būt iebildumi, jo attiecīgā interpretācija skaidri precizē rupjas neuzmanības nozīmi.

141. Šāda nostāja ir zīmīga, jo arī *Marpol 73/78* terminoloģija nenodrošina vienveidīgu piemērošanu Kopienā. Tiesas Pētniecības un dokumentācijas dienesta veiktais pētījums faktiski parāda, ka ne jau visās Kopienas tiesību sistēmās pazīst nolaidības jēdzienu. Dažviet to transponē kā rupju neuzmanību. Vācijā *Marpol 73/78* ir ieviests, izmantojot vienkāršas neuzmanības kritēriju, kaut gan Vācijas krimināltiesības pazīst nolaidības kritēriju. Salīdzinājumā ar šo neatbilstīgo situāciju Direktīva 2005/35 atbilstoši tās trešajam apsvērumam veicina *Marpol 73/78* vienveidīgu piemērošanu Kopienā.

142. Tomēr šajā gadījumā jautājums var būt tikai par to, vai rupjas neuzmanības jēdziens saistībā ar norisēm *teritoriālajos ūdeņos*, kur tā interpretāciju neierobežo *Marpol 73/78* noteiktais atbildības standarts, ir saderīgs ar tiesiskās drošības principu.

143. Tiesiskās drošības princips it īpaši prasa, lai tiesību akti būtu skaidri un precīzi, lai personas varētu nepārprotami zināt savas tiesības un pienākumus un attiecīgi rīkoties⁸⁰. To konkretizē noziedzīgu nodarījumu un sodu tiesiskuma princips (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), kas galvenokārt ir noteikts Eiropas Cilvēka tiesību

un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas (ECTK) 7. panta 1. punktā⁸¹. Šis princips nozīmē, ka likumā ir jābūt skaidri definētiem pārkāpumiem un par tiem paredzētiem sodiem. Šis nosacījums ir izpildīts tad, ja attiecīgā persona no atbilstošās normas formulējuma un vajadzības gadījumā, izmantojot tiesu sniegto normas interpretāciju, var uzzināt, par kādām darbībām vai bezdarbību tai iestāsies kriminālatbildība⁸².

144. Tomēr Direktīvai 2005/35 nav jāatbilst šim kritērijam, jo direktīva nevar noteikt tiešas iedarbības krimināltiesību normas⁸³. Gluži pretēji, šādas normas ir jāpieņem dalībvalstīm. Ciktāl direktīvas noteikumi nav pietiekami precīzi, lai atbilstu tiesiskuma kritērijiem, valsts likumdevējam šī situācija

80 — 1981. gada 9. jūlija spriedums lietā 169/80 *Gondrand Frères un Garancini* (*Recueil*, 1931. lpp., 17. punkts), 1996. gada 13. februāra spriedums lietā C-143/93 *Van Es Douane Agenten* (*Recueil*, I-431. lpp., 27. punkts), 2005. gada 14. aprīļa spriedums lietā C-110/03 *Belģija/Komisija* (Krājums, I-2801. lpp., 30. punkts), kā arī iepriekš 13. zemsviras piezīmē minētais spriedums lietā *IATA un ELFAA*, 68. punkts.

81 — Skat. arī 2007. gada 3. maija spriedumu lietā C-303/05 *Advocaten voor de Wereld* (Krājums, 3633. lpp., 49. punkts) ar atsauci uz 1996. gada 12. decembra spriedumu apvienotajās lietās C-74/95 un C-129/95 *X* (*Recueil*, I-6609. lpp., 25. punkts) un 2005. gada 28. jūnija spriedumu apvienotajās lietās C-189/02 P, C-202/02 P, no C-205/02 P līdz C-208/02 P un C-213/02 P *Dansk Rorindustri u.c./Komisija* (Krājums, I-5425. lpp., 215.–219. punkts).

82 — Iepriekš 81. zemsviras piezīmē minētais spriedums lietā *Advocaten voor de Wereld*, 50. punkts, atsaucoties uz ECT 2000. gada 22. jūnija spriedumu lietā *Coëme u.c. pret Beļģiju* (*Recueil des arrêts et décisions*, 2000-VII, 1. lpp., 145. punkts). Skat. arī ECT 2006. gada 29. marta spriedumu lietā *Achour* pret Franciju, 41. punkts, un 1996. gada 15. novembra spriedumu lietā *Cantoni* pret Franciju (*Recueil des arrêts et décisions*, 1996-V, 1627. lpp., 29. punkts).

83 — Šajā sakarā skat. iepriekš 81. zemsviras piezīmē minēto spriedumu apvienotajās lietās *X* (24. un 25. punkts) ar atsauci uz Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1993. gada 25. maija spriedumu lietā *Kokkinakis* pret Grieķiju (sērija A, Nr. 260-A, 52. punkts) un 1995. gada 22. novembra spriedumu apvienotajās lietās *S. W.* pret Apvienoto Karalisti un *C. R.* pret Apvienoto Karalisti (sērija A, Nr. 335-B, 35. punkts, un Nr. 335-C, 33. punkts). Skat. arī Tiesas 1984. gada 10. jūlija spriedumu lietā 63/83 *Kirk* (*Recueil*, 2689. lpp., 22. punkts), 1987. gada 8. oktobra spriedumu lietā 80/86 *Kolpinghuis Nijmegen* (*Recueil*, 3969. lpp., 13. punkts), 1996. gada 26. septembra spriedumu lietā C-168/95 *Arcaro* (*Recueil*, I-4705. lpp., 42. punkts), 2004. gada 7. janvāra spriedumu lietā C-60/02 *Procédure pénale contre X* (*Recueil*, I-651. lpp., 61. un turpmākie punkti) un iepriekš 81. zemsviras piezīmē minēto spriedumu apvienotajās lietās *Dansk Rorindustri u.c./Komisija*, 221. punkts. Šajā sakarā konkrēti skat. manus 2004. gada 10. jūnija secinājumus, kas sniegti lietā C-457/02 *Niselli* (2004. gada 11. novembra spriedums, Krājums, I-10853. lpp., 53. un turpmākie punkti) un 2004. gada 14. oktobra secinājumus, kas sniegti apvienotajās lietās C-387/02, C-391/02 un C-403/02 *Berlusconi* (2005. gada 3. maija spriedums, Krājums, I-3565. lpp., 140. un turpmākie punkti).

ir jārisina direktīvas īstenošanas procesā, ņemot vērā valsts tiesību sistēmas īpatnības⁸⁴. Tādējādi netiek apšaubīta direktīvas spēkā esamība, bet gan tikai tās saskaņošanas iedarbība.

145. Tomēr pat gadījumā, ja tiesiskuma principu gribētu piemērot netieši piemērojamiem direktīvas noteikumiem, Direktīvas 2005/35 4. pants atbilstu tā kritērijiem. Tas prasa attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem noteikt un piemērot atbildības standartu par rupju neuzmanību. Netiek apstrīdēts tas, ka tiesību sistēmas katrā ziņā pazīst neuzmanības jēdzienu un ka tas dažādās izpausmēs var pamatot arī kriminālatbildību. Noteicošais ir rūpības pienākumu pārkāpums, ko uzsver arī prasītāji. Tiesa, pamatojoties uz kļaju neuzmanību, ir noteikusi, ka rūpības pienākumi ir jāpamato divkārti, proti, no vienas puses, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, kas attiecas uz visām attiecīgās grupas personām, un, no otras puses, pamatojoties uz to, ko subjektīvi var sagaidīt no attiecīgās personas, it īpaši, pamatojoties uz tās pieredzi⁸⁵.

146. Neapšaubāmi, ka, pieņemot šādas rūpības pienākumus attiecībā uz jūras transportu, it īpaši attiecībā uz bīstamu vielu

transportu, ir jābūt ļoti piesardzīgiem. Proti, principā sabiedrība rēķinās ar riskiem, kas saistīti ar legālu kuģu ekspluatāciju. Tātad, ja rūpības pienākumi nav skaidri noteikti īpašos tiesiskos regulējumos, tiem, pirms tie var radīt krimināltiesiskas sekas, ir jābūt pēc iespējas vienprātīgi atzītiem attiecīgajā sabiedrības daļā (*lege artis*). Tas it īpaši ir spēkā Direktīvas 2005/35 4. panta kontekstā, jo tajā izmantotais atbildības standarts par rupju neuzmanību salīdzinājumā ar vienkāršu neuzmanību nozīmē īpaši neatļautu rīcību.

147. Tādēļ, lai noteiktu piemērojamus rūpības pienākumus, nepietiek iepazīties tikai ar direktīvu. Tas turklāt arī nav vajadzīgs, lai atbilstu paredzamības kritērijam. Paredzamības jēdziena piemērojamība lielā mērā ir atkarīga no attiecīgā teksta satura, no jomas, uz kuru tas attiecas, kā arī no tā adresātu skaita un statusa. Paredzamība nav pretrunā ar to, ka attiecīgā persona ir spiesta izmantot profesionālus padomus, lai lietā pastāvošajos apstākļos saprātīgi novērtētu, kādas sekas attiecīgais akts varētu radīt. Šo gadījumu it īpaši var attiecināt uz profesionāļiem, piemēram, tiem, kuri profesionāli darbojas jūras transporta nozarē, kas pieraduši, ka, veicot savus pienākumus, viņiem jārikojas ar lielu rūpību. Tāpat arī no viņiem var gaidīt, ka viņi īpaši parūpēsies par to, lai tiktu novērtēti ar viņu darbību saistītie riski⁸⁶.

84 — Piemēram, attiecībā uz atbildību ārpus teritoriālajiem ūdeņiem varētu būt noderīgi neskaidrā Direktīvas 2005/35 4. panta formulējuma vietā izmantot tieši no *Marpol 73/78* ņemto formulējumu.

85 — Skat. iepriekš, 103. punkts.

86 — Iepriekš 81. zemsviras piezīmē minētais spriedums apvienotajās lietās *Dansk Rorindustri u.c./Komisija*, 219. punkts, atsaucoties uz iepriekš 82. zemsviras piezīmē minēto ECT spriedumu lietā *Cantoni*, 35. punkts.

148. Lai gan tādējādi ir jāuzskata, ka gala-rezultātā tikai tiesa var precīzi norobežot rūpības pienākumus, tomēr šāds uzskats ir saderīgs ar ECTK 7. pantu. Šo noteikumu nevar interpretēt tādējādi, ka tas atkarībā no konkrētā gadījuma izslēdz tiesas interpretācijas rezultātā panāktu pakāpenisku to normu satura noskaidrošanu, kurās paredzēta kriminālatbildība, tostarp krimināltiesību tālāktīstību, ar nosacījumu, ka rezultātā attīstība ir saderīga ar pārkāpuma būtību un ir pietiekami paredzama⁸⁷. Nezinu nevienu gadījumu, kurā ECT būtu apstrīdējusi nolaidības vai rupjas neuzmanības jēdziena piemērošanu krimināltiesībās.

riski neatkarīgi no vainas, pamatojoties uz Starptautisko konvenciju par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem⁸⁸.

150. Ciktāl iesniedzējtiesa uztraucas par nekoncekventu īstenošanu un piemērošanu dalībvalstīs, katrā ziņā ir jāatgādina, ka dalībvalstis atbilstoši Direktīvas 2005/35 1. panta 2. punktam var brīvi pieņemt stingrākas aizsardzības normas saskaņā ar starptautiskajām tiesībām. Tādējādi direktīvā nav noteikts galīgs un vienots standarts, bet gan ir noteikti tikai obligātie kritēriji, kas dalībvalstīs dabiski nav jātransponē vienoti.

149. Turklāt no jūrniekiem ir sagaidāms, ka viņi nerīkosies līdz krimināltiesībās noteiktajām pieļaujamā robežām, bet gan drīzāk rīkosies ar lielāku rūpību, nekā to prasa krimināltiesības. Par to liecina ar kuģniecību saistītie un tiesas sēdē uzsvertie riski jūrnieku veselībai, dzīvībai, kuģim un uzticētajai kravai. Katrā ziņā attiecībā uz naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem ir spēkā būtiski un plaši civilās atbildības

151. Šādā kontekstā jau izskatāmā tiesvedība precīzē Direktīvas 2005/35 4. pantā minēto rupjas neuzmanības jēdzienu. Ja Tiesa piekritis šeit pārstāvētajam viedoklim, tad it īpaši tiks precizēts, ka attiecīgajam jēdzienam attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem var būt cita nozīme nekā attiecībā uz citām jūras teritorijām, kur tas ir jāinterpretē atbilstoši *Marpol 73/78* konvencijai.

87 — Iepriekš 83. zemsvītras piezīmē minētais ECT spriedums lietā *S. W.* pret Apvienoto Karalisti (36. punkts), iepriekš 83. zemsvītras piezīmē minētais ECT spriedums lietā *C. R.* pret Apvienoto Karalisti (34. punkts), 2001. gada 22. marta spriedums lietā *Streletz, Kessler un Krenz* pret Vāciju (*Recueil des arrêts et décisions*, 2001-II, 50. punkts), kā arī 2004. gada 30. marta spriedums lietā *Radio France* u.c. pret Franciju (*Recueil des arrêts et décisions*, 2004-II, 20. punkts).

88 — Skat. iepriekš, 91. punkts.

152. Saskaņā ar Līguma 234. pantu dalībvalsts tiesa var vērsties Tiesā, ja tai ir radušās kādas šaubas. Zināmos apstākļos pēdējās instances tiesām pat ir pienākums vērsties Tiesā, piemēram, ja atšķiras dalībvalstu augstāko tiesu judikatūra⁸⁹.

153. Šādu tiesu iestāžu nodrošināšanos attiecībā uz Direktīvas 2005/35 vienveidīgu īstenošanu un piemērošanu papildina Komisijas uzdevums uzraudzīt sekundāro tiesību ievērošanu, kas izriet no Līguma 211. panta, un, ja nepieciešams, ierosināt procedūru par pienākumu neizpildi atbilstoši EKL 226. pantam.

154. Visbeidzot, arī prasītāju un Grieķijas izteiktais arguments par iespējamu atbildības par rupju neuzmanību ļaunprātīgu izmantošanu smagos nelaiemes gadījumos nepierāda tiesiskās drošības principa vai krimināltiesību likumības pārkāpumu. Ļaunprātīgu izmantošanu nekad nevar pilnīgi droši izslēgt. It īpaši kā pamatojums minētie jaunākie Francijas un Spānijas piemēri liecina par to, ka nav

vajadzīga Direktīva 2005/35, lai jūrniekiem piemērotu kriminālvajāšanu, ko viņi uzskata par pārmērīgu [pasākumu].

155. Ciktāl prasītāji norāda uz pamatojuma trūkumu, pārbaude nav vajadzīga, jo šīs šaubas iesniedzējtiesa jau ir noraidījusi⁹⁰. Tādējādi, ņemot vērā, ka Direktīva 2005/35 ir vispārēji piemērojams tiesību akts, pamatojums var aprobežoties, pirmkārt, ar norādi uz kopējo situāciju, kas ir novedusi pie tā pieņemšanas, un, otrkārt, ar norādi uz vispārīgiem mērķiem, ko paredzēts ar to sasniegt⁹¹, un pamatojuma trūkums šajā gadījumā šķiet drīzāk neaktuāla problēma.

156. Līdz ar to arī no ceturrtā prejudiciālā jautājuma izvērtējuma neizriet nekas tāds, kas varētu apšaubīt Direktīvas 2005/35 noteikumu spēkā esamību.

89 — 2005. gada 15. septembra spriedums lietā C-495/03 *Intermodal Transports* (Krājums, I-8151. lpp., 38. un 39. punkts un tajos minētā judikatūra).

90 — 1997. gada 11. novembra spriedums lietā C-408/95 *Euro-tunnel u.c.* (*Recueil*, I-6315. lpp., 33. un 34. punkts).

91 — Iepriekš 13. zemsvirtras piezīmē minētais spriedums lietā *IATA un ELFAA*, 67. punkts.

V — Secinājumi

157. Tādēļ iesaku Tiesai uz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbildēt šādi:

no iesniegto prejudiciālo jautājumu izvērtējuma neizriet nekas tāds, kas noliegtu Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 7. septembra Direktīvas 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem spēkā esamību.