



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA NILSA VĀLA [NILS WAHL]
SECINĀJUMI,
sniegti 2018. gada 28. februārī¹

Lieta C-15/17

Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp.
pret
Rajavartiolaitos

(*Korkein oikeus* (Augstākā tiesa, Somija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

ANO Jūras tiesību konvencija – 220. panta 6. punkts – Piekrastes valsts izpildes jurisdikcija – Tiesas kompetence interpretēt starptautisko tiesību normas – Direktīva 2005/35/EK – Kuģu radītais piesārņojums – 7. panta 2. punkts – *Marpol 73/78* konvencija – Naftas noplūde no sveša kuģa, kurš šķērso ekskluzīvo ekonomisko zonu – Apstākļi, kādos piekrastes valsts var ierosināt tiesvedību pret svešu kuģi – Kuģošanas brīvība – Jūras vides aizsardzība – Tuvums – Smags kaitējums vai smaga kaitējuma draudi piekrastei, saistītajām interesēm vai jebkādiem teritoriālo ūdeņu vai ekskluzīvās ekonomiskās zonas resursiem – Skaidri objektīvi pierādījumi

1. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu it īpaši attiecas uz Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas (turpmāk tekstā – “Jūras tiesību konvencija”)² 220. panta 6. punkta un Direktīvas 2005/35/EK³ par kuģu radīto piesārņojumu 7. panta 2. punkta, kurā atkārtots Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta saturs, pareizu interpretāciju. Konkrētāk, iesniedzējtiesa lūdz sniegt vadlīnijas par apstākļiem, kādos piekrastes valsts var ierosināt tiesvedību pret svešu kuģi, kas ir naftas noplūdes avots attiecīgās piekrastes valsts ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā (turpmāk tekstā – “EEZ”).

2. Lietā tiek uzdots nozīmīgs un principiāls jautājums, kas tieši skar vispārēji atzītu jūras tiesību principu interpretāciju. Konkrētāk, atbildot uz uzdotajiem jautājumiem, Tiesai pirmo reizi⁴ būs iespēja precizēt apstākļus, kādos piekrastes valsts saskaņā ar ES tiesību aktiem var pamatot jurisdikciju savā EEZ attiecībā uz svešu kuģi nolūkā aizsargāt jūras vidi, vienlaikus nevajadzīgi neiejaucoties kuģošanas brīvībā.

1 Orģinālvaloda – angļu.

2 Noslēgta 1982. gada 10. decembrī Montegobejā [*Montego Bay*], Jamaika, un stājusies spēkā 1994. gada 16. novembrī. Šī konvencija tagadējās Eiropas Savienības vārdā ir apstiprināta ar Padomes Lēmumu 98/392/EK (1998. gada 23. marts) par Eiropas Kopienas parakstīto ANO 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvenciju un 1994. gada 28. jūlija Nolikumu par minētās konvencijas XI daļas īstenošanu (OV 1998, L 179, 1. lpp.).

3 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2005. gada 7. septembris) par kuģu radīto piesārņojumu un sodu, tostarp kriminālsodu, ieviešanu par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu (OV 2005, L 255, 11. lpp.), kura grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/123/EK (2009. gada 21. oktobris) (OV 2009, L 280, 52. lpp.).

4 Turklāt Tiesai uzdots jautājumu novītāti izceļ fakts, ka, cik man zināms, Starptautiskā tiesa savā judikatūrā nekad nav interpretējusi Jūras tiesību konvencijas 220. pantu.

I. Tiesiskais regulējums

A. Starptautiskās tiesības

1. Iejaukšanās tiesību konvencija

3. Starptautiskā konvencija par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā (turpmāk tekstā – “Iejaukšanās tiesību konvencija”) tika noslēgta Briselē 1969. gada 29. novembrī. Panama un Somija ir šīs konvencijas puses, savukārt Eiropas Savienība un dažas tās dalībvalstis nav.

4. Saskaņā ar Iejaukšanās tiesību konvencijas I panta 1. punktu minētās konvencijas dalībvalstis “driest veikt tādus pasākumus atklātā jūrā, kas ir nepieciešami, lai novērstu, mazinātu, likvidētu nopietnās un draudošās briesmas valsts piekrastei vai ar to saistītām citām valsts interesēm naftas piesārņojuma vai piesārņojuma draudu gadījumā, kas rodas no jūras negadījuma vai darbībām, kas pielīdzināmas šādam negadījumam, kura rezultātā pamatoti var saskatīt nozīmīgas, kaitīgas sekas”.

5. Konvencijas II panta 4. punktā “saistītās intereses” ir definētas kā “piekrastes valsts intereses, kuras tieši ietekmējis vai apdraudējis jūras negadījums, kā, piemēram: a) darbības jūras krastā, ostā vai upes grīvā, ieskaitot zvejniecību, kas veido iesaistīto personu būtiskus iztikas līdzekļus; b) iesaistītā rajona tūrisma atrakciju vietas; c) iesaistītā rajona piekrastes iedzīvotāju veselība un labklājība, tai skaitā jūras dzīvo resursu un dzīvās dabas saglabāšana”.

2. Marpol 73/78 konvencija

6. Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu tika noslēgta Londonā 1973. gada 2. novembrī un papildināta ar 1978. gada 17. februāra protokolu (turpmāk tekstā – “Marpol 73/78 konvencija”). Ar šo konvenciju ir ieviesti noteikumi, kas izstrādāti nolūkā samazināt jūras vides piesārņojumu. Eiropas Savienība, atšķirībā no visām tās dalībvalstīm, nav pievienojusies Marpol 73/78 konvencijai.

7. Saskaņā ar Marpol 73/78 konvencijas 4. panta 2. punkta nosacījumiem jebkurš šīs konvencijas prasību pārkāpums ir aizliegts un par to piemēro sankcijas. Šajā tiesību normā ir arī precizēts, ka katru reizi, kad izdarīts šāds pārkāpums, konvencijas puse vai nu ierosina savos tiesību aktos noteikto tiesvedību, vai sniedz karoga valstij informāciju, kas ir minētās puses rīcībā, un pierādījumus par notikušo pārkāpumu.

8. Šīs konvencijas I pielikumā ir iekļauti noteikumi par naftas izraisīta piesārņojuma novēršanu. I pielikuma 1. nodaļas (“Noteikumi par naftas izraisīta piesārņojuma novēršanu”) 1. noteikumā Baltijas jūra ir definēta kā īpaša teritorija minētā pielikuma izpratnē. Šādās teritorijās tehnisku iemeslu dēļ, kas saistīti ar to okeanogrāfisko un ekoloģisko stāvokli un jūras satiksmes specifiskajām iezīmēm, ir jāievieš īpašas obligātas metodes, lai novērstu jūras piesārņošanu. Saskaņā ar Marpol 73/78 konvenciju īpašajām teritorijām ir nodrošināms augstāks aizsardzības līmenis nekā citām jūras teritorijām.

9. Marpol 73/78 konvencijas I pielikuma 3. nodaļas C daļas 15. noteikuma A punkts ir par naftas izvadišanas kontroli. Tajā būtībā ir norādīts, ka jebkāda naftas vai naftu saturoša maisījuma izvadišana jūrā no kuģiem, kuru bruto ietilpība ir 400 BT un vairāk, ir aizliegta, ja naftas saturs pārsniedz 15 miljondaļas (ppm). I pielikuma 3. nodaļas C daļas 15. noteikuma B punktā būtībā ir atkārtots šis pats saturs attiecībā uz īpašajām teritorijām.

3. Jūras tiesību konvencija

10. Eiropas Savienība, tāpat kā visas tās dalībvalstis, ir parakstījusi Jūras tiesību konvenciju.

11. Jūras tiesību konvencijas 1. pantā ir paskaidrots, ka šīs konvencijas izpratnē:

“1) “rajons” nozīmē jūras un okeāna dibenu un dzīles ārpus valsts jurisdikcijas robežām;

[..]

4) “jūras vides piesārņošana” nozīmē, ka cilvēks tieši vai netieši ievada jūras vidē vielas vai enerģiju, tostarp estuārus, kas rada vai var radīt tādas kaitīgas sekas kā kaitējums dzīvajiem resursiem un dzīvībai jūrā, draudus cilvēka veselībai, traucējumus darbībai jūrā, tajā skaitā zvejniecībai un citiem tiesiskiem jūras izmantošanas veidiem, izmantojamā jūras ūdens kvalitātes pazemināšanu un atpūtas apstākļu pasliktināšanu;

[..].”

12. Konvencijas 56. pantā ir izklāstīts noteikums, ar ko ir reglamentēta piekrastes valstu jurisdikcija EEZ. Tas ir formulēts šādi:

“1. Piekrastes valstij [EEZ] ir:

a) suverēnas tiesības izpētīt un izmantot, saglabāt [un] rīkoties ar resursiem, kā dzīvajiem, tā arī nedzīvajiem, ūdeņos, kas sedz jūras dibenu, jūras dibenā un tās dzīlēs, un attiecībā uz citām darbībām zonas ekonomiskajā izpētē un ieguvē, tādām kā ūdens, straumju un vēja enerģijas ieguve;

b) jurisdikcija, kā tas paredzēts šīs Konvencijas noteikumos attiecībā uz:

[..]

iii) jūras vides aizsardzību un saglabāšanu;

[..].”

13. Citu valstu tiesības un pienākumi piekrastes valsts EEZ ir noteikti konvencijas 58. pantā. Saskaņā ar minēto tiesību normu citām valstīm ir jānodrošina, lai tās, realizējot savas tiesības un veicot pienākumus EEZ, pienācīgi rēķinātos ar piekrastes valsts tiesībām un pienākumiem un ievērotu likumus un noteikumus, kurus ir pieņēmusi piekrastes valsts saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas noteikumiem un citām starptautiskajām tiesībām.

14. Jūras tiesību konvencijas XII daļa attiecas uz jūras vides aizsardzību un saglabāšanu.

15. Saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 192. pantu valstīm ir pienākums aizsargāt un saglabāt jūras vidi.

16. Saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 217. pantu karoga valstīm ir jānodrošina to noteikumu un standartu, kas pieņemti, lai novērstu, mazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņojumu no kuģiem, izpilde neatkarīgi no tā, kur noticis pārkāpums.

17. 220. pants par piekrastes valstu izpildes jurisdikciju pieder pie šīs konvencijas daļas.

18. 220. panta 3.–6. punktā ir noteikts jurisdikcijas pamatojums, saskaņā ar kuru piekrastes valsts var veikt izpildes pasākumus pret kuģi, kas pārkāpis starptautiskās normas un standartus saistībā ar kuģu radīto piesārņojumu tās EEZ. Šie punkti ir izteikti šādi:

“3. Ja ir skaidrs pamats uzskatīt, ka kuģis, kas kuģo valsts [EEZ] vai teritoriālajā jūrā, ir pārkāpis [EEZ] piemērojamās starptautiskās normas un standartus vai šādām starptautiskām normām atbilstošus un tās iedzīvinošus šīs valsts likumus un noteikumus par jūras vides piesārņošanas no kuģiem novēršanu, samazināšanu un kontrolēšanu, šī valsts var pieprasīt no šī kuģa informāciju attiecībā uz kuģa nosaukumu un tā piekrastes ostu, pēdējo un nākamo ienākšanas ostu un citu ar lietu saistīto nepieciešamo informāciju, lai noteiktu, vai ir noticis pārkāpums.

4. Valstīm jāpieņem likumi un noteikumi un citi pasākumi, lai kuģi, kas brauc ar to karogu, ievērotu prasības par informācijas sniegšanu saskaņā ar 3. punktu.

5. Ja ir skaidrs pamats uzskatīt, ka kuģis, kas kuģo valsts [EEZ] vai teritoriālajā jūrā, ir izdarījis [EEZ] 3. punktā minēto pārkāpumu, kas novedis pie lielas noplūdes, kas izraisījusi būtisku piesārņošanu vai būtiskas jūras vides piesārņošanas draudus, šī valsts var uzsākt kuģa faktisku inspicēšanu jautājumos, kas ir saistīti ar doto pārkāpumu, ja šis kuģis ir atteicies sniegt informāciju, vai, ja informācija, ko kuģis ir sniedzis, acīmredzami ir pretrunā ar faktisko situāciju, un ja lietas apstākļi attaisno šādu inspekciju.

6. Ja ir skaidri objektīvi pierādījumi, ka kuģis, kuģojošs valsts [EEZ] vai teritoriālajā jūrā, ir izdarījis [EEZ] 3. punktā minēto pārkāpumu, kas novedis pie noplūdes, kas izraisījusi piekrastes valsts piekrastei vai ar to saistītām interesēm, vai tās teritoriālās jūras vai [EEZ] jebkādiem resursiem smagu kaitējumu vai smaga kaitējuma draudus, tad šī valsts var saskaņā ar 7. nodaļu un pie nosacījuma, ka tas ir ar pierādījumiem attaisnojams, ierosināt tiesvedību, ieskaitot kuģu aizturēšanu, saskaņā ar saviem likumiem.”

B. ES tiesības

19. Direktīva 2005/35 attiecas uz kuģu radīto piesārņojumu un dalībvalstu atbilstošu atbildes rīcību cīņā pret šādu piesārņojumu.

20. It īpaši no tās preambulas 2. un 3. apsvēruma ir redzams, ka direktīva ir paredzēta, lai uzlabotu *Marpol 73/78* konvencijas īstenošanu, saskaņojot to ES līmenī. Nepieciešamība saskaņot tika uzskatīta par īpaši steidzamu, jo, no vienas puses, ļoti liels skaits kuģu, kas kuģo ES ūdeņos, ikdienā neievēro *Marpol 73/78* konvencijas noteikumus un netiek veikti nekādi pasākumi stāvokļa labošanai. No otras puses, pirms direktīvas pieņemšanas dalībvalstu prakse ievērojami atšķīrās attiecībā uz sankciju par piesārņojošu vielu noplūdi no kuģiem piemērošanu.

21. Direktīvas 1. pantā ir aprakstīti tās mērķi. Tajā ir noteikts:

“1. Šīs direktīvas mērķis ir kuģu radītā piesārņojuma starptautiskos standartus iekļaut Kopienas tiesību aktos un nodrošināt to, ka personām, kas ir atbildīgas par piesārņojošu vielu noplūdēm, piemēro atbilstīgas sankcijas, tostarp kriminālsodus, lai uzlabotu kuģošanas drošību un sekmētu jūras vides aizsardzību no kuģu radītā piesārņojuma.

2. Šī direktīva neliedz dalībvalstīm noteikt stingrākus pasākumus pret kuģu radīto piesārņojumu saskaņā ar starptautiskajām tiesībām.”

22. Atbilstoši šīs pašas direktīvas 3. panta 1. punktam:

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

[..]

- b) dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos;
- c) starptautiskai kuģošanai izmantotajos jūras šaurumos, ievērojot tranzīta režīmu, kā noteikts III daļas 2. iedaļā [Jūras tiesību konvencijā], tiktāl, ciktāl šādi jūras šaurumi ir kādas dalībvalsts jurisdikcijā;
- d) kādas dalībvalsts [EEZ] vai līdzvērtīgā zonā, kas izveidota saskaņā ar starptautiskajām tiesībām; un
- e) atklātā jūrā.”

23. Direktīvas 2005/35 7. pantā ir noteikti piekrastes valstu īstenošanas pasākumi attiecībā uz tranzītkuģiem. Tajā ir paredzēts:

“1. Ja piesārņojošu vielu iespējama noplūde notiek teritorijā, kas minēta 3. panta 1. punkta b), c), d) un e) apakšpunktā, un ja kuģis, kuru tur aizdomās par šo noplūdi, nepiestāj dalībvalsts ostā, kurai ir informācija par iespējamo noplūdi, piemēro šādus noteikumus:

- a) ja nākamā osta, kurā kuģis piestāj, ir kādā citā dalībvalstī, attiecīgās dalībvalstis, cieši sadarbojoties, veic pārbaudes, kas minētas 6. panta 1. punktā, un lemj par atbilstīgiem pasākumiem attiecībā uz šādu noplūdi;
- b) ja nākamā osta, kurā kuģis piestāj, ir tādas valsts osta, kas nav Kopienas dalībvalsts, dalībvalstij jāveic vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka nākamā osta, kurā kuģis piestāj, ir informēta par iespējamo noplūdi, un tai jālūdz nākamās ostas valsts veikt atbilstīgus pasākumus attiecībā uz šādu noplūdi.

2. Ja ir skaidrs un objektīvs pierādījums, ka kuģis, kas kuģo 3. panta 1. punkta b) vai d) apakšpunktā minētajā teritorijā, ir izdarījis pārkāpumu 3. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajā teritorijā, un veicis noplūdi, kas izraisījusi lielu postījumu vai liela postījuma draudus attiecīgās dalībvalsts piekrastei vai saistītam interešu objektam, vai jebkuriem 3. panta 1. punkta b) vai d) apakšpunktā minētajiem resursiem, tad atbilstīgi [Jūras tiesību konvencijas] XII daļas 7. iedaļai un ar nosacījumu, ka pierādījumi to apstiprina, valsts iesniedz šo lietu savai kompetentajai iestādei, lai atbilstīgi attiecīgās valsts tiesību aktiem tiktu uzsāktas juridiskās procedūras, tostarp kuģa aizturēšana.

3. Visos gadījumos informē karoga valsts iestādes.”

C. Somijas tiesības

24. *Merenkulun ympäristönsuojelulaki* (Likums par vides aizsardzību jūrniecībā) (1672/2009) 3. nodaļas 1. punktā ir noteikts, ka:

“Par pārkāpumiem, kas saistīti ar naftas vai naftas maisījumu noplūdi Somijas ūdeņos vai [EEZ], kas noteikti 2. nodaļas 1. punktā, piemēro sodu (naudas sods par naftas noplūdi), ciktāl naftas vai naftas maisījuma noplūdi nevar uzskatīt par maznozīmīgu, ņemot vērā tās daudzumu vai ietekmi. Par noplūdes aizliegumu pārkāpumiem, ko izdarījis svešs kuģis, kas šķērso Somijas [EEZ], tomēr naudas sods var tikt uzlikts tikai tad, ja noplūde rada smagu kaitējumu vai smaga kaitējuma draudus Somijas piekrastei vai ar to saistītajām interesēm, vai jebkādiem Somijas teritoriālo ūdeņu vai [EEZ] resursiem.”

II. Fakti, tiesvedība un prejudiciālie jautājumi

25. *Bosphorus Queen* ir Panamā reģistrēts sauskravas kuģis. Saskaņā ar *Rajavartiolaitos* (Robežsardzes iestāde; turpmāk tekstā – “robežsardzes iestāde”) teikto no šī kuģa 2011. gada 11. jūlijā, kad tas šķērsoja Somijas EEZ, jūrā noplūda nafta.

26. Noplūde notika pie Somijas EEZ ārējās robežas, aptuveni 25 līdz 30 km attālumā no Somijas piekrastes. Noplūdušā nafta izplatījās aptuveni 37 km garumā kā aptuveni 10 m plata josla. Tika aprēķināts, ka noplūdes laukums bija aptuveni 0,222 kvadrātkilometri un tilpums – no 0,898 līdz 9,050 kubikmetriem.

27. Netika veikti nekādi pretpasākumi saistībā ar noplūdušo naftu. Netika novērota naftas nonākšana piekrastē, un netika konstatēts, ka noplūdušā nafta ir izraisījusi konkrētu kaitējumu.

28. Kad *Bosphorus Queen* caur Somijas EEZ atgriezās no Sanktpēterburgas, robežsardzes iestāde ar 2011. gada 23. jūlija lēmumu lika kuģa īpašniekam *Bosphorus Queen Shipping Ltd. Corp.* (turpmāk tekstā – “*Bosphorus*”) samaksāt finanšu nodrošinājumu EUR 17 112 apmērā saistībā ar iespējamā naudas soda par naftas noplūdi samaksas pienākuma izpildi. Nodrošinājums tika samaksāts 2011. gada 25. jūlijā, pēc tam kuģis turpināja ceļu.

29. 2011. gada 26. jūlijā *Suomen ympäristökeskus* (Somijas Vides centrs, turpmāk tekstā – “vides centrs”) iesniedza robežsardzes iestādei atzinumu par riskiem, ko radījusi naftas noplūde. Ietekme uz vidi tika novērtēta, pamatojoties uz aprēķināto noplūdušās naftas minimālo daudzumu. Šajā atzinumā ir norādīts:

- Nafta vismaz daļēji var nonākt Somijas piekrastes zonās. Tādā gadījumā tas negatīvi ietekmētu to izmantošanu brīvā laika pavadīšanai.
- Daļa naftas noplūdes vietas tuvumā ietekmēja arī atklāto jūru.
- Noplūdušā nafta kaitēja labvēlīgai vides stāvokļa attīstībai Baltijas jūrā.
- Noplūdušā nafta nelabvēlīgi ietekmēja putnus, kuri barojas un atpūšas atklātā jūrā.
- Nafta kaitēja augu un dzīvnieku planktonam. Naftas savienojumi izplatījās barības ķēdē.
- Noplūdušā nafta droši vien ir tieši kaitējusi atklātās jūras virsējā slānī mītošajiem trīsdatu stagariem, līdz ar to nevar izslēgt negatīvu ietekmi uz zivju krājumiem.

- Reģionā ir augsts sedimentācijas līmenis, un ir iespējams, ka daļa naftas savienojumu nokļūst gultnes zonā un kaitē gultni apdzīvojošo organismu populācijām.
- Noplūdes vietas tuvumā atrodas daudz *Natura 2000* tīklā iekļautu vērtīgu dabisko dzīvotņu.
- Naftas noplūdes laiks ir īpaši nelabvēlīgs jūras putnu populācijām, jo ūdeņos no Hankoniemi ārējām šērām līdz Šēru jūrai putniem ir lieli vēl nelidojošu mazuļu bari un parasto pūkpīļu mazuļi pārvietojas lielā attālumā no piekrastes.
- Naftas noplūdes laikā Hankoniemi teritorijā atradās desmitiem tūkstošu parasto pūkpīļu. Noplūde izraisīja lielu apdraudējumu Somijas piekrastes putnu populācijai.

30. 2011. gada 16. septembrī robežsardzes iestāde uzlika *Bosphorus* naudas sodu par naftas noplūdi EUR 17 112 apmērā. Robežsardzes iestāde, pamatojoties uz eksperta atzinumu, uzskatīja, ka noplūde ir izraisījusi smagu kaitējumu vai tā draudus Somijas piekrastei vai ar to saistītām interesēm, vai tās teritoriālo ūdeņu vai EEZ resursiem.

31. *Bosphorus* pēc tam cēla prasību *Helsingin käräjäoikeus* (Helsinki pirmās instances tiesa, Somija) kā jūras lietu tiesā. Tā lūdza atcelt lēmumus par finanšu nodrošinājuma samaksu un naudas soda par naftas noplūdi piemērošanu.

32. Savā 2012. gada 30. janvāra spriedumā jūras lietu tiesa atzina par pierādītu, ka no kuģa *Bosphorus Queen* jūrā ir noplūdusi nafta vismaz 900 l apjomā. Ņemot vērā ietekmes uz vidi novērtējumu, jūras lietu tiesa pieņēma, ka naftas noplūde izraisīja smaga kaitējuma draudus Likuma par vides aizsardzību jūrnīcībā 3. nodaļas 1. panta izpratnē. Tādēļ jūras lietu tiesa noraidīja prasību.

33. 2014. gada 18. novembra spriedumā *Helsingin hovioikeus* (Helsinki apelācijas tiesa, Somija) noraidīja apelācijas sūdzību par jūras lietu tiesas spriedumu.

34. *Bosphorus* iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā, lūdzot atcelt *Helsingin hovioikeus* (Helsinki apelācijas tiesa) nolēmumu un jūras lietu tiesas spriedumu, kā arī lēmumus par finanšu nodrošinājumu un naudas sodu par naftas noplūdi, kā arī atcelt naudas sodu par naftas noplūdi.

35. Šauboties par pareizu attiecīgo Jūras tiesību konvencijas un Direktīvas 2005/35 normu interpretāciju, iesniedzējtiesa nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai formulējums “piekraste vai ar to saistītas intereses” [Jūras tiesību konvencijas] 220. panta 6. punktā vai attiecīgi formulējums “piekraste vai saistīts interešu objekts” Direktīvas [2005/35] 7. panta 2. punktā ir jāinterpretē, ņemot vērā [Iejaukšanās tiesību konvencijas] II panta 4. punktā definēto “piekrasti vai saistītas intereses”?
- 2) Saskaņā ar pirmajā prejudiciālajā jautājumā minētās [Iejaukšanās tiesību konvencijas] II panta 4. punkta c) apakšpunktā sniegto definīciju “saistītas intereses” tostarp nozīmē iesaistītā rajona piekrastes iedzīvotāju veselību un labklājību, tai skaitā jūras dzīvo resursu un dzīvās dabas saglabāšanu. Vai šis noteikums attiecas arī uz dzīvo resursu un dzīvās dabas saglabāšanu [EEZ], vai arī šī konvencijas norma attiecas tikai uz piekrastes rajona interešu saglabāšanu?
- 3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzīga, kā ir jāsaprot formulējums “piekraste vai ar to saistītas intereses” [Jūras tiesību konvencijas] 220. panta 6. punktā vai attiecīgi formulējums “piekraste vai saistīts interešu objekts” Direktīvas [2005/35] 7. panta 2. punktā?

- 4) Ko nozīmē formulējums “teritoriālo ūdeņu vai [EEZ] resursi” [Jūras tiesību konvencijas] 220. panta 6. punkta un Direktīvas [2005/35] 7. panta 2. punkta izpratnē? Vai ar dzīvajiem resursiem ir jāsaprot tikai nozvejojāmās sugas, vai arī te ietilpst arī sugas, kuras asociējas ar nozvejojāmām vai no tām atkarīgām sugām [Jūras tiesību konvencijas] 61. panta 4. punkta izpratnē, piemēram, augu un dzīvnieku sugas, kas ir nozvejojamo sugu barība?
- 5) Kā ir jānosaka [Jūras tiesību konvencijas] 220. panta 6. punktā un Direktīvas [2005/35] 7. panta 2. punktā minētie “smaga kaitējuma draudi”? Vai šie draudi ir jānosaka, ņemot vērā abstrakta vai konkrēta apdraudējuma jēdzienu vai citādi?
- 6) Vai, novērtējot [Jūras tiesību konvencijas] 220. panta 6. punktā un Direktīvas [2005/35] 7. panta 2. punktā paredzētos piekrastes valsts kompetences nosacījumus, ir jāpieņem, ka izraisītais smagais kaitējums vai tā draudi ir smagākas sekas nekā izraisītā būtiska jūras vides piesārņošana vai tās draudi [Jūras tiesību konvencijas] 220. panta 5. punkta izpratnē? Kā ir definējama būtiska jūras vides piesārņošana, un kā tā ir jāņem vērā, novērtējot izraisīto smago kaitējumu vai tā draudus?
- 7) Kādi apstākļi ir jāņem vērā, novērtējot izraisītā kaitējuma vai tā draudu smagumu? Vai novērtējot ir jāņem vērā, piemēram, negatīvās ietekmes, kas izpaužas kā kaitējums, ilgums un ģeogrāfiskā izplatība? Ja atbilde ir apstiprinoša, kā ir jānovērtē kaitējuma ilgums un apjoms?
- 8) Direktīva [2005/35] ir minimālo prasību direktīva, un tajā dalībvalstīm nav liegts veikt stingrākus pasākumus pret kuģu radīto piesārņojumu saskaņā ar starptautiskajām tiesībām ([1. panta 2. punkts]). Vai iespēja piemērot stingrākus noteikumus attiecas uz direktīvas 7. panta 2. punktu, kur ir noteikta piekrastes valsts kompetence saukt pie atbildības kuģi, kurš šķērso tās teritoriju?
- 9) Vai, interpretējot [Jūras tiesību konvencijas] 220. panta 6. punktā un [Direktīvas] 7. panta 2. punktā paredzētos piekrastes valsts kompetences nosacījumus, var būt nozīme īpašajiem ģeogrāfiskajiem un vides apstākļiem, kā arī Baltijas jūras reģiona jutīgumam?
- 10) Vai ar “skaidriem objektīviem pierādījumiem” [Jūras tiesību konvencijas] 220. panta 6. punkta un Direktīvas [2005/35] 7. panta 2. punkta izpratnē līdztekus pierādījumiem, ka kuģis ir izdarījis pārkāpumus, uz ko attiecas minētās normas, ir jāsaprot arī noplūdes seku pierādījumi? Kādi pierādījumi ir jāpieprasa tam, ka ir izraisīti smaga kaitējuma draudi piekrastei vai ar to saistītām interesēm, vai tās teritoriālo ūdeņu vai [EEZ] jebkādiem resursiem, piemēram, putnu populācijām un zivju krājumiem, kā arī reģiona jūras videi? Vai skaidru objektīvu pierādījumu prasība nozīmē, ka, piemēram, noplūdušās naftas negatīvās ietekmes uz jūras vidi novērtējumam vienmēr ir jāpamatojas uz konkrētām pārbaudēm un pētījumiem par notikušās naftas noplūdes ietekmi?”

36. Rakstveida apsvērumus iesniedza Beļģijas, Grieķijas, Francijas, Nīderlandes un Somijas valdības, kā arī Eiropas Komisija. Gluži kā atzīmējot Somijas 100. gadadienu, kopš tā kļuva par neatkarīgu jūrniecības valsti, *Bosphorus*, Francijas, Nīderlandes un Somijas valdības, kā arī Komisija sniedza mutvārdu paskaidrojumus 2017. gada 6. decembra tiesas sēdē.

III. Analīze

37. Iesniedzējtiesa ir uzdevusi Tiesai vairākus jautājumus, it īpaši par to, kā saskaņā ar ES tiesībām pareizi ir interpretējams Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkts (un, attiecīgi, Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punkts). Lai gan problēma tiek apskatīta no dažādiem aspektiem, uzdotie jautājumi būtībā attiecas uz divām savstarpēji saistītām problēmām par apstākļiem, kādos piekrastes valstij ir jurisdikcija savā EEZ; proti, piekrastes valsts jurisdikcijā ietilpstošās intereses un pierādījumi, kas nepieciešami, lai pamatotu izpildes pasākumu veikšanu pret kuģi, kurš šķērso tās teritoriju.

38. Pēc ievada apsvērumiem uz iesniedzējtiesas uzdotajiem jautājumiem, tie tiks izskatīti pēc tematiskām grupām: 1) piekrastes valsts jurisdikcijā EEZ ietilpstošās intereses saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu un Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktu (pirmais līdz ceturtais jautājums); 2) saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu un Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktu nepieciešamie pierādījumi, lai piekrastes valsts varētu ierosināt tiesvedību pret svešu kuģi (piektais līdz septītais, devītais un desmitais jautājums), un 3) Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktā paredzētā dalībvalstu rīcības brīvība (astotais jautājums).

A. Ievada apsvērumi

39. Lai labāk izprastu problēmjautājumus, kas ir šī lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatā, es uzskatu, ka ir lietderīgi sākt analīzi ar dažiem ievada apsvērumiem. Pirmkārt, paturot prātā, ka lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz vairākiem dažādiem starptautiskiem nolīgumiem jūras tiesību jomā, es saistībā ar prejudiciālā nolēmuma tiesvedību vispirms atgādināšu principus, kas nosaka Tiesas kompetenci, interpretējot starptautisko tiesību normas. Otrkārt, es izklāstīšu tiesisko struktūru attiecībā uz jurisdikcijas sadalījumu starp karoga valstīm un piekrastes valstīm jūras tiesību kontekstā. Šajā ziņā es it īpaši skaidrošu Jūras tiesību konvencijas pieeju nepieciešamībai līdzsvarot kuģošanas brīvību un jūras vides aizsardzību.

1. Tiesas kompetence interpretēt starptautisko tiesību normas

40. Iesniedzējtiesa min trīs starptautisko tiesību noteikumu kopumus, kas attiecas uz šo lietu. Tie ir Jūras tiesību konvencija, *Marpol 73/78* konvencija un Iejaukšanās tiesību konvencija. Katrai no šīm konvencijām saskaņā ar ES tiesībām ir atšķirīgs statuss.

41. Pirmkārt, visi lietas dalībnieki piekrīt, ka Tiesas kompetencē ir interpretēt Jūras tiesību konvencijas tiesību normas. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Tiesa ir kompetenta interpretēt starptautisko tiesību normas, kas ir daļa no ES tiesību sistēmas⁵. Tā kā Eiropas Savienība ir pievienojusies Jūras tiesību konvencijai, šī konvencija ir neatņemama ES tiesību sistēmas sastāvdaļa. Tādējādi Tiesa ir kompetenta interpretēt šīs konvencijas normas.

42. Otrkārt, *Marpol 73/78* konvencija ir saistoša visām Eiropas Savienības dalībvalstīm, turpreti tā nav saistoša Eiropas Savienībai. Tieši tāpēc, ka dalībvalstīm ir saistoša šī konvencija, Tiesa ir atzinusi, ka *Marpol 73/78* konvencijas normas ir jāņem vērā, interpretējot, no vienas puses, Jūras tiesību konvencijas normas un, no otras puses, atvasināto tiesību aktu normas, kuras ietilpst *Marpol 73/78* konvencijas piemērošanas jomā. Tas it īpaši ir gadījums ar Direktīvu 2005/35⁶.

43. Treškārt, Iejaukšanās tiesību konvencija nav saistoša ne Eiropas Savienībai, ne visām tās dalībvalstīm. Lietas dalībniekiem, kuri iesniedza rakstveida apsvērumus, bija pretēji viedokļi par Tiesas kompetences apmēru šīs konvencijas normu interpretēšanā. Beļģijas un Francijas valdības, šķiet, apgalvo, ka Tiesa ir kompetenta interpretēt šīs konvencijas normas, savukārt Komisija, kā arī Nīderlandes un Somijas valdības uzskata, ka šāda interpretācija būtu ārpus Tiesas kompetences. Atbildot uz šo jautājumu tiesas sēdē, Komisija sīkāk izklāstīja savu nostāju – tā piekrita, ka Iejaukšanās tiesību konvencija tiešām var būt iedvesmas avots Tiesai, interpretējot Jūras tiesību konvencijas 220. pantu.

44. Manuprāt, visiem lietas dalībniekiem šajā jautājumā ir taisnība.

5 Skat. spriedumus, 1974. gada 30. aprīlis, *Haegeman*, 181/73, EU:C:1974:41, 4.–6. punkts; 2008. gada 3. jūnijs, *The International Association of Independent Tanker Owners u.c.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 42. un 43. punkts; 2010. gada 4. maijs, *TNT Express Nederland*, C-533/08, EU:C:2010:243, 60. punkts un tajā minētā judikatūra; 2011. gada 8. marts, *Lesoochranárske zoskupenie*, C-240/09, EU:C:2011:125, 30. punkts un tajā minētā judikatūra.

6 Spriedums, 2008. gada 3. jūnijs, *The International Association of Independent Tanker Owners u.c.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 52. punkts.

45. No vienas puses, Tiesa prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā principā nav kompetenta autoritatīvi interpretēt starptautiskos nolīgumus, kas noslēgti starp dalībvalstīm un trešām valstīm. Šis viedoklis ir apstiprināts attiecīgajā Tiesas judikatūrā⁷. Patiešām, neskarot iepriekš minēto īpašo gadījumu ar konvencijām, tādām kā *Marpol 73/78* konvencija, un situāciju, kad Eiropas Savienība ir pārņēmusi pilnvaras, kuras iepriekš ar attiecīgo starptautisko nolīgumu reglamentētajā jomā īstenojušas dalībvalstis⁸, Tiesas kompetence interpretēt attiecas tikai uz noteikumiem, kas ir ES tiesību sistēmas sastāvdaļa.

46. Šis princips atkārtoti ir apstiprināts Tiesas spriedumā *Manzi*⁹ attiecībā uz vēlāko *Marpol 73/78* konvencijas protokolu, kuru dažas dalībvalstis nebija ievērojušas. Šajā lietā Tiesa atzina, ka atvasināto tiesību normas nevar tikt interpretētas, ņemot vērā starptautiskā nolīgumā, kurš nesaista visas dalībvalstis, uzlikto pienākumu. Pretējā gadījumā tas nozīmētu paplašināt šī pienākuma piemērojamību, to attiecinot uz dalībvalstīm, kas nav šī nolīguma līgumslēdzējas puses¹⁰.

47. Lai gan tas, iespējams, praktiski bija *Manzi* lietas pamatā esošo apstākļu iznākums, Tiesas apgalvojums, manuprāt, nevar nozīmēt, ka, interpretējot ES tiesību normas, Tiesa nevar ņemt vērā starptautisko tiesību normas, kas nav saistošas Eiropas Savienībai vai visām tās dalībvalstīm.

48. Kā tas parasti tiek pieņemts, juridiskā interpretācija nenoris vakuumā. Lai gan ir skaidrs, ka Tiesa nav kompetenta autoritatīvi interpretēt noteikumus, kuri neietilpst ES tiesību sistēmā, man ir grūti pieņemt, ka no šādiem noteikumiem gūtās mācības attiecīgā gadījumā nevarētu tikt izmantotas, interpretējot ES tiesību aktus. Tas tā ir, it īpaši gadījumos, kad Eiropas Savienībai vai tās dalībvalstīm saistoša starptautiskā nolīguma sagatavošanas vēsture liecina par ciešu saistību ar nolīgumu, kas nav saistošs.

49. Citiem vārdiem, no acīmredzamā kompetences trūkuma interpretēt Iejaukšanās tiesību konvenciju neizriet, ka no šīs konvencijas nevar smelties iedvesmu, interpretējot līdzīgus Jūras tiesību konvencijā atrodamus jēdzienus. Citiem vārdiem, nevar tikt izslēgts, ka Tiesa var interpretēt Jūras tiesību konvenciju tādā veidā, kas sakrīt ar Iejaukšanās tiesību konvencijā izmantoto terminoloģiju. Kā es to ilustrēju pirmā, otrā, trešā un ceturtā prejudiciālā jautājuma novērtējumā, Iejaukšanās tiesību konvencijas attiecīgās normas var sniegt noderīgu palīdzību, interpretējot Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu saskaņā ar ES tiesībām¹¹.

50. Tomēr pirms minētā jautājuma izskatīšanas tiks pārbaudīti tiesiskā regulējuma, kas regulē dalījumu starp karogvalsts un piekrastes valsts jurisdikciju konkrētajā Jūras tiesību konvencijas kontekstā, pamatnoteikumi.

7 Spriedumi, 2010. gada 4. maijs, *TNT Express Nederland*, C-533/08, EU:C:2010:243, 61. punkts un tajā minētā judikatūra, un 2014. gada 17. jūlijs, *Qurbani*, C-481/13, EU:C:2014:2101, 22. punkts.

8 Skat. it īpaši spriedumus, 1972. gada 12. decembris, *International Fruit Company u.c.*, no 21/72 līdz 24/72, EU:C:1972:115, 18. punkts; 1994. gada 14. jūlijs, *Peralta*, C-379/92, EU:C:1994:296, 16. punkts; 2008. gada 3. jūnijs, *The International Association of Independent Tanker Owners u.c.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 48. punkts, un Atzinumu 2/15 (Brīvās tirdzniecības nolīgums starp Eiropas Savienību un Singapūras Republiku) 2017. gada 16. maijs, EU:C:2017:376, 248. punkts.

9 Spriedums, 2014. gada 23. janvāris, *Manzi* un *Compagnia Naviera Orchestra*, C-537/11, EU:C:2014:19.

10 Spriedums, 2014. gada 23. janvāris, *Manzi* un *Compagnia Naviera Orchestra*, C-537/11, EU:C:2014:19, 47. un 48. punkts.

11 Skat. 69. un nākamos punktus.

2. Principi, kas reglamentē piekrastes valstu izpildes jurisdikciju: kuģošanas brīvība un jūras vides aizsardzība

51. Kā Tiesa ir nospriedusi, ar Jūras tiesību konvenciju ir paredzēts panākt taisnīgu līdzsvaru starp piekrastes valstu un citu valstu interesēm, kas var būt pretrunā¹². Šīs intereses, cita starpā, attiecas uz kuģošanas likumīgām interesēm neatkarīgi no valsts ģeogrāfiskā novietojuma, dabas resursu izmantošanas un jūras vides aizsardzības nepieciešamības.

52. Šādā kontekstā kuģošanas brīvībai ir īpaša nozīme. Patiesām, kuģošanas brīvība kā vecā brīvas jūru pieejamības principa emanācija¹³ ir starptautisko jūras tiesību pamats. Lai novērstu jūras fragmentāciju protekcionisma nolūkos, kuģošanas brīvība nodrošina, ka ārpus teritoriālajiem ūdeņiem jūra joprojām ir atvērta izmantošanai kopējam labumam¹⁴.

53. Šis princips ir atspoguļots Jūras tiesību konvencijā – kuģošanas brīvības rezultātā piekrastes valstu jurisdikcijā parasti ir tikai tie kuģi, kuri kuģo to teritoriālajā jūrā, kas ierobežota līdz 12 jūras jūdzēm no bāzes līnijas¹⁵. Pat tādā gadījumā jurisdikciju ierobežo pienākums nodrošināt tranzītkuģu brīvu caurbraukšanu¹⁶. Ārpus šīs zonas izejas pozīcija ir tāda, ka karoga valstij ir jurisdikcija pār kuģiem, kuri brauc zem tās karoga. Precīzāk, karoga valstij ir jānosaka piemērojamie drošības, sociālie un vides standarti un jāpanāk šo noteikumu izpilde saskaņā ar starptautiskajiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz kuģiem, kuri brauc zem tās karoga¹⁷. Taču ne tikai – karoga valstij saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 217. pantu ir efektīvi jāievēro starptautiskie noteikumi un standarti attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumu neatkarīgi no tā, kur notiek pārkāpums.

54. Tomēr saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas iedibināto jurisdikcijas sistēmu karoga valsts jurisdikcijai ārpus piekrastes valsts teritoriālajiem ūdeņiem ir piemērojami būtiski izņēmumi. Viens no šiem izņēmumiem attiecas uz piekrastes valsts jurisdikciju EEZ.

55. Jūras tiesību konvencijas 57. pantā EEZ ir definēta kā rajons, kas atrodas aiz teritoriālās jūras un ir pieguļošs tai, un kura platums nedrīkst pārsniegt 200 jūras jūdzes no bāzes līnijas. Uz EEZ attiecas īpašais tiesiskais režīms, kas ir noteikts Jūras tiesību konvencijas V daļā (55.–75. punkts). Saskaņā ar konvencijas 56. panta nosacījumiem piekrastes valstij cita starpā ir (ierobežota) izpildes jurisdikcija šajā zonā nolūkā pienācīgi aizsargāt jūras vidi. No otras puses, saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 58. pantu citām valstīm ir jānodrošina, lai tās, realizējot savas tiesības EEZ, pienācīgi ņemtu vērā piekrastes valsts tiesības un pienākumus un ievērotu normatīvos aktus, kurus piekrastes valsts ir pieņēmusi saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas noteikumiem un citām starptautiskajām normām.

56. Šie principi, nenoliedzami, atspoguļo plašu starptautisku vienprātību par nepieciešamību aizsargāt jūras vidi no (kuģu radītā) piesārņojuma. It īpaši piekrastes valstīm saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3.–6. punktu piešķirtā izpildes jurisdikcija EEZ pasākumu veikšanai pret tranzītkuģiem var tikt uzskatīta par konkrētu šo rūpju izpausmi.

12 Spriedums, 2008. gada 3. jūnijs, *The International Association of Independent Tanker Owners u.c.*, C-308/06, EU:C:2008:312, 58. punkts.

13 Brīvas jūru pieejamības principa un visu valstu tiesību izmantot tirdzniecībai paredzēto jūru pirmsākumi ir meklējami holandiešu zinātnieka Hugo Grotiusa [*Hugo Grotius*] traktātā *Mare Liberum*, kas pirmo reizi publicēts 1609. gadā.

14 Guilfoyle, D., "Part VII. High Seas", no: Proels, A., (red.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A commentary*, Verlag C., Beck H., Minhene, 2017, 679. lpp.

15 "Bāzes līnija" parasti sakrīt ar piekrastes līniju bēguma laikā.

16 Tas izriet, lasot kopā Jūras tiesību konvencijas 2., 3. un 17. pantu.

17 Skat. it īpaši Jūras tiesību konvencijas 94. pantu.

57. Precīzāk, atbildot uz pieaugošajām bažām par jūras piesārņojumu, 20. gadsimta otrajā pusē tika noslēgti vairāki nolīgumi¹⁸. Piemēram, pēc postošās *Torrey Canyon* katastrofas 1969. gadā tika noslēgta Iejaukšanās tiesību konvencija. Ar to visām konvencijas pusēm tika piešķirtas iejaukšanās tiesības atklātā jūrā gadījumos, kad jūras avārijas rezultātā naftas piesārņojums apdraud jūru vai piekrasti. Iejaukšanās tiesību princips atkārtoti ir apstiprināts Jūras tiesību konvencijas 221. pantā¹⁹.

58. Patiesi, šķiet vispārpieņemts, ka karoga valsts jurisdikcija pati par sevi nav pietiekama, lai cīnītos pret kuģu radīto piesārņojumu²⁰. Ņemot to vērā, pilnvaras, kas piekrastes valstīm ir piešķirtas ar Jūras tiesību konvencijas 220. pantu un kas, iespējams, papildina Iejaukšanās tiesību konvencijā un Jūras tiesību konvencijas 221. pantā piekrastes valstīm piešķirtās pilnvaras, jo tās ļauj piekrastes valstij ierosināt tiesvedību pat tajos gadījumos, kad nav noticis nelaimes gadījums jūrā, – manuprāt, var tikt uzlūkotas kā starptautiskās sabiedrības vēlme izstrādāt instrumentus, lai efektīvāk apkarotu kuģu radīto piesārņojumu un aizsargātu jūras vidi kā kopēju labumu. Šajā sakarā es atzīmēju, ka Iejaukšanās tiesību konvencija ietekmēja ne tikai Jūras tiesību konvencijas 221. panta, bet arī tās 220. panta izstrādi²¹.

59. Šajā punktā ir jāuzsver, ka Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3.–6. punktā skaidri noteiktos apstākļos piekrastes valstij ir piešķirta izpildes jurisdikcija, kas ir papildus karoga valsts jurisdikcijai. Piekrastes valstīm tiek piešķirta (ierobežota) jurisdikcija jūras vides aizsardzībai gadījumā, ja tiek pārkāpti piemērojamie starptautiskie noteikumi un standarti saistībā ar kuģu radīto piesārņojumu. *Marpol 73/78* konvencijā ietvertie materiālo tiesību noteikumi par naftas piesārņojuma novēršanu ir šāds noteikumu kopums. Patiešām, nebūtu jāaizmirst, ka Jūras tiesību konvencija ir vispārējā konvencija, kuru papildina citi starptautiskie nolīgumi, piemēram, *Marpol 73/78* konvencija²².

60. Pretēji tam Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3.–6. punktā nav paredzēti, piemēram, stingrāki piesārņojuma standarti par tiem, kas citādi būtu piemērojami. Arī šajos noteikumos piekrastes valstīm nav piešķirtas pilnvaras iejaukties attiecībā uz svešiem kuģiem, kas pārkāptu karoga valsts pilnvaras. Patiesi, no Jūras tiesību konvencijas 228. panta 1. punkta izriet, ka karoga valsts var pārņemt tiesvedību sešus mēnešus pēc tam, kad piekrastes valsts to ir informējusi par pasākumiem, kas veikti pret kuģi, kurš brauc zem tās karoga²³.

61. Tāpat kā visām pārējām valstīm, arī karoga valstīm saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 192. pantu ir pienākums aizsargāt un saglabāt jūras vidi. Tām arī, pamatojoties uz Jūras tiesību konvencijas 217. pantu, ir jānodrošina efektīva starptautisko normu un standartu saistībā ar kuģu radīto piesārņojumu izpilde. Saskaņā ar tuvuma principu Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3.–6. punktā tomēr ir piešķirta jurisdikcija valstij, kurai ir acīmredzamākās intereses, proti, piekrastes valstij. Praksē piekrastes valsts, neapšaubāmi, ir vislabāk situētā valsts, lai identificētu attiecīgo starptautisko noteikumu pārkāpumus attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumu un vajadzības gadījumā veiktu pret kuģi vērstus izpildes pasākumus.

18 *Marpol 73/78* konvencija un Iejaukšanās tiesību konvencija šeit ir it īpaši svarīgas. Turklāt šajā periodā tika noslēgti vairāki reģionālie nolīgumi. Starp šādiem nolīgumiem ir Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību, noslēgta 1992. gadā Helsinkos (turpmāk tekstā – “Helsinku konvencija”), kas stājusies spēkā 2000. gada 17. janvārī.

19 Skat. Apvienoto Nāciju Jūras lietu un Jūras tiesību nodaļa, Juridisko jautājumu birojs, *The Law of the Sea, Enforcement by Coastal States, Legislative History of Article 220 of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Apvienoto Nāciju publikācija, Ņujorka, 2005, 4. lpp., 17. punkts.

20 Šajā ziņā skat. Direktīvas 2005/35 preambulas otro apsvērumu, kurā ir īpaši noteikts, ka *Marpol 73/78* konvencijā noteiktos starptautiskos noteikumus, ar ko reglamentē kuģu radīto piesārņojumu, ikdienā neievēro ļoti liels skaits kuģu, kas kuģo Kopienas ūdeņos.

21 Skat. Apvienoto Nāciju Jūras lietu un Jūras tiesību nodaļa, Juridisko jautājumu birojs, *The Law of the Sea, Enforcement by Coastal States, Legislative History of Article 220 of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Apvienoto Nāciju publikācija, Ņujorka, 2005, 4. lpp., 17. punkts. Šajā ziņā skat. arī Churchill, R.R., un Lowe, A.V., *The law of the sea*, 3. izdevums, Juris Publishing, Manchester University Press, Mančestra, 1999, 354. lpp.

22 Churchill, R.R., un Lowe, A.V., *op. cit.*, 369. lpp.

23 Tiesas sēdē tika precizēts, ka šajā gadījumā karoga valsts (Panama) iestādes saskaņā ar attiecīgajiem Jūras tiesību konvencijas noteikumiem ir informētas par Somijas iestāžu veiktajiem pasākumiem pret *Bosphorus Queen*. Papildus Jūras tiesību konvencijas 228. pantam ir svarīgi atzīmēt, ka arī vispārīgāk noteikumi par drošības pasākumiem, kas ietverti Jūras tiesību konvencijas XII daļas 7. iedaļā, nodrošina, ka, piekrastes valstij istenojot jurisdikciju, tiek pienācīgi ņemtas vērā arī karoga valsts tiesības.

62. Šādi uztverot, Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3.–6. punktā noteiktajam jurisdikcijas pamatojumam attiecībā uz piekrastes valsts jurisdikciju EEZ ir jānodrošina šīs konvencijas noteikumu, kuri attiecas uz jūras vides aizsardzību un saglabāšanu, efektīva īstenošana.

63. Rezumējot – saskaņā ar Jūras tiesību konvenciju galvenais noteikums ir karoga valsts jurisdikcija. Tomēr, piešķirot piekrastes valstij vienlaicīgu jurisdikciju EEZ attiecīgo starptautisko normu pārkāpuma gadījumā, Jūras tiesību konvencijā ir atspoguļota atzītā nepieciešamība efektīvi aizsargāt piekrastes valsts intereses un laikmetā, kad arvien vairāk tiek izmantota jūra, – aizsargāt un saglabāt jūras vidi kā kopēju labumu cilvēcei²⁴.

64. Šie apsvērumi būtu jāņem vērā, izvērtējot Tiesai šajā lietā uzdotos jautājumus.

B. Pirmais līdz ceturtais jautājums: ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu aptvertās intereses

65. Vispirms jāatzīmē, ka Tiesa nav kompetenta atbildēt uz otro tai uzdoto jautājumu, jo tajā konkrēti ir lūgts sniegt Iejaukšanās tiesību konvencijas interpretāciju. Kā iepriekš tika paskaidrots, Tiesa var neatbildēt uz šo jautājumu kompetences trūkuma dēļ²⁵.

66. Tomēr es saprotu, ka šis jautājums, lasot to kontekstā kopā ar pirmo, trešo un ceturto jautājumu, būtībā ir par to, kā būtu jāinterpretē intereses, uz kurām attiecas Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkts un kas ir atkārtoti minētas Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktā. Nebūtu jāaizmirst, ka papildus citiem Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā minētajiem elementiem piekrastes valstij ir jurisdikcija ierosināt tiesvedību tikai tiktāl, ciktāl tās intereses, kuras tā vēlas aizsargāt, īstenojot jurisdikciju, sakrīt ar šajā normā minētajām interesēm.

67. Lai noskaidrotu, vai tas tā ir izskatāmajā lietā, iesniedzējtiesa lūdz Tiesu precizēt jēdzienu “piekrastes vai ar to saistītās intereses” un “teritoriālās jūras vai [EEZ] jebkādi resursi” nozīmi. Patiesi, no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka iesniedzējtiesa nav pārliecināta, vai minētie jēdzieni ietver centra sagatavotajā eksperta atzinumā norādītās intereses²⁶.

68. Kā jau es iepriekš paskaidroju, Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkts ir paredzēts efektīvas jūras vides aizsardzības un saglabāšanas nodrošināšanai. Šajā tiesību normā norādītās intereses būtu jāinterpretē, ņemot vērā šo mērķi.

1. Jēdziens “piekrastes vai ar to saistītās intereses”

69. Pirmkārt, attiecībā uz jēdzienu “piekrastes vai ar to saistītās intereses” apstāklis, ka Tiesa nav kompetenta interpretēt Iejaukšanās tiesību konvencijas normas, nevar nozīmēt, ka šīs konvencijas normas būtu pilnībā jāignorē attiecībā uz Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta interpretāciju, vai ka nevar tikt sasniegta tāda pati interpretācija kā šajā konvencijā. Tajā pašā laikā acīmredzami nepastāv pienākums tieši pārnest Iejaukšanās tiesību konvencijas II panta 4. punktā ietverto jēdzienu “saistītās intereses” uz Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu.

²⁴ Jūras gultne Jūras tiesību konvencijas 136. pantā ir īpaši definēta kā “cilvēces kopējais mantojums”.

²⁵ Skat. iepriekš 45. punktu.

²⁶ Skat. iepriekš 29. punktu.

70. Precīzāk, no Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta likumdošanas vēstures izriet, ka likumslēdzējas puses ir smēlušās iedvesmu no Iejaukšanās tiesību konvencijas, nosakot, ka piekrastes valstīm arī jābūt jurisdikcijai veikt pasākumus pret svešiem kuģiem, kuri izdarījuši pārkāpumu EEZ²⁷. Patiesi, nav nekādu norāžu par to, ka arī Iejaukšanās tiesību konvencijā pieņemtās definīcijas bija paredzēts pārnest uz Jūras tiesību konvenciju, kurā nav ietverta jēdzienu “piekrastes vai ar to saistītās intereses” vai arī “tās teritoriālo ūdeņu vai EEZ jebkādi resursi” definīcija.

71. Tomēr, kā iepriekš norādīts, Iejaukšanās tiesību konvencija, neapšaubāmi, ietilpst plašākā tiesību aktu kontekstā, kurā darbojas Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkts. Ņemot vērā, ka Jūras tiesību konvencijā ietvertie noteikumi, šķiet, ir paredzēti, lai papildinātu un paplašinātu Iejaukšanās tiesību konvencijā ietvertos noteikumus par piekrastes valsts pilnvarām iejaukties jūras avārijas gadījumā, jēdziens “saistītās intereses” Iejaukšanās tiesību konvencijā ir uzskatāms par noderīgu kritēriju, nosakot intereses, uz kurām attiecas Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkts.

72. Šajā ziņā es norādu, ka Iejaukšanās tiesību konvencijā pieņemtā jēdziena “saistītās intereses” definīcija ir plaša. Saskaņā ar Iejaukšanās tiesību konvencijas II panta 4. punktu “saistītās intereses” ietver piekrastes valsts intereses, kuras skar vai apdraud jūras avārija, piemēram, darbības jūras krastā, ostā vai upes grīvā, ieskaitot zvejas darbības, kas veido iesaistīto personu būtiskus iztikas līdzekļus, iesaistītā rajona tūrisma atrakciju vietas un iesaistītā rajona piekrastes iedzīvotāju veselību un labklājību, tai skaitā jūras dzīvo resursu un dzīvās dabas saglabāšanu.

73. Es neatrodu nekādus iemeslus, kāpēc tas saistībā ar Jūras tiesību konvenciju būtu lasāms citādi. Patiešām, nebūtu jāaizmirst, ka Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta mērķis ir pienācīgas jūras *vides* aizsardzības nodrošināšana. Šim nolūkam ar šo normu piekrastes valstīm ir piešķirta jurisdikcija iejaukties EEZ. Ir skaidrs, ka iespēja iejaukties lielā mērā tiktu aizkavēta, ja šeit minētās intereses tiktu interpretētas šauri.

74. Gluži vienkārši nav nekādu norāžu, ka tas attiektos tikai uz dažiem vides aspektiem vai attiecīgās piekrastes valsts interesēm teritoriālajos ūdeņos. Šo iemeslu dēļ es uzskatu, ka “piekrastes vai ar to saistītās intereses” ir jāinterpretē tādējādi, ka tās ietver visas piekrastes valsts intereses teritoriālajā jūrā un EEZ, kas attiecas uz jūras izmantošanu un veselīgu vidi.

2. Jēdziens “tās teritoriālās jūras vai [EEZ] jebkādi resursi”

75. Otrkārt, attiecībā uz jēdzienu “tās teritoriālās jūras vai [EEZ] jebkādi resursi” es atzīmēju, ka, ja tas ir iespējams, fakts, ka Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā ir īpaši minēti “tās teritoriālās jūras vai [EEZ] jebkādi resursi”, atspoguļo vēlmi Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta darbības jomā iekļaut visus jūras vides aspektus, kurus var ietekmēt kuģu radītais piesārņojums.

76. Attiecībā uz konkrētiem iesniedzējtiesas uzdotajiem jautājumiem šādi iemesli mani vedina domāt, ka intereses, uz kurām attiecas jēdziens “tās teritoriālās jūras vai [EEZ] jebkādi resursi”, ietver augu un dzīvnieku sugas, kas ir nozvejājamo sugu barība.

77. Pirmkārt, vārda “jebkādi” izmantošana, lai aprakstītu attiecīgos resursus, liek domāt, ka atbilstīgi šī vārda parastajai nozīmei būtu jāpieņem plaša interpretācija; tas ir, tas jāsaprot kā atsauce uz visiem dzīvīem un nedzīvīem resursiem neatkarīgi no tā, vai šos resursus var tieši izmantot.

27 Skat. iepriekš 58. punktu.

78. Otrkārt, jēdziena “jebkādi resursi”, saskaņā ar kuru uz augu un dzīvnieku sugām, kas ir nozvejājamo sugu barība, būtu jāattiecas jēdzienam “tās teritoriālās jūras vai [EEZ] jebkādi resursi”, interpretācijai atbilst Eiropas Savienības apstiprinātajai ekosistēmā balstītajai pieejai jūras vides politikā un kopējā zivsaimniecības politikā²⁸. Šī pieeja atzīst mijiedarbību ekosistēmā, tostarp sugu savstarpējo mijiedarbību, tā vietā, lai skatītu sugas izolēti no plašākas ekosistēmas²⁹. Šī saistība ir skaidri atzīta arī Jūras tiesību konvencijā, it īpaši tās 61. panta 4. punktā³⁰, uz ko atsaucas arī iesniedzējtiesa.

79. Treškārt un visbūtiskāk, nebūtu jāaizmirst, ka Jūras tiesību konvencijas 220. panta mērķis ir nodrošināt jūras *vides efektīvu* aizsardzību un saglabāšanu kopumā. Gluži vienkārši – šīs normas piemērošanas jomas ierobežošana līdz resursiem, kurus piekrastes valsts tieši neizmanto, būtu pretrunā šim mērķim.

80. Līdz ar to es iesaku uz pirmo, otro, trešo un ceturto prejudiciālo jautājumu atbildēt, ka Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkts un Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka, no vienas puses, jēdziens “piekraste vai ar to saistītās intereses” ietver visas piekrastes valsts intereses teritoriālajos ūdeņos un EEZ saistībā ar jūras izmantošanu un veselīgu vidi un ka, no otras puses, jēdziens “tās teritoriālās jūras vai [EEZ] jebkādi resursi” ietver gan dzīvos resursus – kā augu un dzīvnieku sugas, kas ir nozvejājamo sugu barība –, gan nedzīvos resursus.

C. Piektais līdz septītais, devītais un desmitais jautājums: saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu nepieciešamie pierādījumi, lai piekrastes valsts veiktie izpildes pasākumi būtu pamatoti

81. Uzdotot savu piekto, sesto, septīto, devīto un desmito jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā lūdz sniegt norādes par pierādījumiem, kas atbilstīgi Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktam un Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktam ir nepieciešami, lai piekrastes valsts ierosinātu tiesvedību pret svešu kuģi, kas kuģo tās EEZ.

82. Norādes šajā jautājumā es sniegšu divos posmos. Pirmkārt, tiks apskatīta Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3., 5. un 6. punkta savstarpējā saistība. Otrkārt, tiks apskatīts Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā minētais “smaga kaitējuma draudu” elements.

1. Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3., 5. un 6. punkta savstarpējā saistība: trīs atsevišķi jurisdikcijas pamatojumi

83. Jūras tiesību konvencijas 220. panta iekšējās loģikas un Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta darbības labākai izpratnei ir lietderīgi vispirms apskatīt Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3., 5. un 6. punkta savstarpējo saistību, no kuriem abiem pēdējiem punktiem tiesas sēdē tika pievērsta pastiprināta uzmanība.

84. Vispirms ir vispārpieņemts, ka Jūras tiesību konvencijas 220. pants ir balstīts diferencētā pieejā.

28 Skat. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/56/EK (2008. gada 17. jūnijs), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai jūras vides politikas jomā (Jūras stratēģijas pamatdirektīva) (OV 2008, L 164, 19. lpp.) preambulas 44. apsvērumu, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1380/2013 (2013. gada 11. decembris) par kopējo zivsaimniecības politiku un ar ko groza Padomes Regulas (EK) Nr. 1954/2003 un (EK) Nr. 1224/2009 un atceļ Padomes Regulas (EK) Nr. 2371/2002 un (EK) Nr. 639/2004 un Padomes Lēmumu 2004/585/EK (OV 2013, L 354, 22. lpp.) preambulas 13. un 22. apsvērumu.

29 Skat. arī manus secinājumus lietā *Deutscher Naturschutzring, Dachverband der deutschen Natur- und Umweltschutzverbände e.V.*, C-683/16, EU:C:2018:38, 18.–31. punkts.

30 Saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 61. panta 4. punktu piekrastes valstis, veicot dzīvo resursu saglabāšanas un kontroles pasākumus, ņem vērā ietekmi uz sugām, kas tiek asociētas ar nozvejojamām vai no tām atkarīgām sugām, nolūkā saglabāt vai atjaunot šādu asociēto vai no tām atkarīgo sugu populāciju virs līmeņa, kurā to atjaunošana var būt nopietni apdraudēta.

85. Īpaša nozīme izskatāmās lietas kontekstā ir Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3., 5. un 6. punktā noteiktajam jurisdikcijas pamatojumam, ar ko piekrastes valstij ir piešķirta jurisdikcija pār svešiem kuģiem, kas kuģo tās EEZ. Faktiski, kā būs redzams turpmāk, katrā no šīm normām ir *atsevišķs* jurisdikcijas pamatojums piekrastes valsts labā. Šos pamatojumus piemēro dažādos apstākļos, un tie būtiski atšķiras attiecībā uz pasākumiem, kādus piekrastes valsts var veikt, pamatojoties uz katru no tiem. Attiecīgi – katra jurisdikcijas pamatojuma būtiskie elementi būtu jāizvērtē neatkarīgi viens no otra, ņemot vērā izskatāmās lietas apstākļus.

86. Diferencētā pieeja ir redzama iejaukšanās limenī, kādu katra no šīm normām pieļauj. Pirmkārt, ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3. punktu piekrastes valstij ir piešķirtas tiesības pieprasīt informāciju no sveša kuģa, lai konstatētu starptautisko noteikumu un standartu pārkāpumu saistībā ar kuģu radīto piesārņojumu. Otrkārt, ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 5. punktu piekrastes valstij ir piešķirtas tiesības veikt kuģa inspekciju. Treškārt, ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu piekrastes valstij ir piešķirtas tiesības ierosināt tiesvedību pret svešu kuģi.

87. 220. panta 3. un 5. punktā paredzētie jurisdikcijas pamatojumi nepārprotami ir saistīti. No vienas puses, abas tiesību normas attiecas uz gadījumiem, kad piekrastes valstij ir aizdomas (proti, valstij ir *skaidrs pamats uzskatīt*), ka svešs kuģis ir pārkāpis starptautiskos noteikumus un standartus attiecībā uz jūras piesārņojumu. Šajās normās minētie pasākumi ir vērsti uz to, lai konstatētu, vai kuģis ir attiecīgā pārkāpuma avots. No otras puses, saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 5. punktu piekrastes valsts var uzsākt sveša kuģa inspekciju, ja tas ir atteicies sadarboties ar piekrastes valsts iestādēm attiecībā uz informācijas pieprasījumiem saskaņā ar 220. panta 3. punktu, tikai gadījumā, ja izmeklējamā pārkāpuma rezultātā ir radusies noplūde, kas izraisījusi *būtisku* piesārņojumu vai *būtiskas jūras vides piesārņošanas* draudus.

88. Citiem vārdiem, atteikums sadarboties automātiski nenozīmē, ka valsts ir tiesīga veikt inspekciju, pamatojoties uz Jūras tiesību konvencijas 220. panta 5. punktu. Gluži pretēji, inspekcija ir iespējama tikai saskaņā ar stingriem nosacījumiem, ja noplūdes apjoms un šādas noplūdes rezultātā radies piesārņojums ir pietiekami būtisks.

89. Atšķirībā no Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3. un 5. punkta, šīs konvencijas 220. panta 6. punkts attiecas uz situāciju, kad piekrastes valstij ir *skaidri, objektīvi pierādījumi*, ka ir izdarīts pārkāpums³¹. Turklāt, lai piekrastes valstij būtu tiesības ierosināt tiesvedību, pārkāpumam ir jābūt tādām, kas rada smagu kaitējumu vai smaga kaitējuma draudus interesēm, kuras šajā normā ir aizsargātas.

90. Ir svarīgi uzsvērt, ka, atšķirībā no Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3. un 5. punkta, nav nekādas norādes, ka Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta piemērošana būtu atkarīga no iepriekšējas Jūras tiesību konvencijas 220. panta 5. punkta piemērošanas. Šīs normas gluži vienkārši tikai reglamentē atšķirīgus apstākļus.

91. Protams, ir pilnīgi iespējams, ka inspekcija Jūras tiesību konvencijas 220. panta 5. punkta izpratnē var sniegt skaidrus un objektīvus pierādījumus par pārkāpumu, kas ir vajadzīgs Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta piemērošanai. Tomēr tas ne vienmēr ir obligāti. Patiesi, piekrastes valsts rīcībā var būt, piemēram, (aerogrāfiski) fotogrāfiski pierādījumi, kuros redzams, ka attiecīgais svešais kuģis ir pārkāpis piemērojamos starptautiskos noteikumus un standartus attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumu. Izskatāmā lieta šajā ziņā ir ilustratīva, – tiesas sēdē tika paskaidrots, ka robežsardzes iestādes rīcībā bija aerofotogrāfijas materiāli, kas apstiprināja, ka *Bosphorus Queen* bija attiecīgās noplūdes avots.

31 Šajā ziņā Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta angļu un franču valodu oficiālās redakcijas atšķiras. Kur angļu tekstā ir atsauce uz "skaidriem, objektīviem pierādījumiem" [*clear objective evidence*], franču valodas tekstā ir tikai "skaidri pierādījumi" [*preuve manifeste*].

92. Tomēr, kā iepriekš norādīts, skaidri un objektīvi pierādījumi par pārkāpumu, ko izdarījis konkrētais svešais kuģis, paši par sevi nav pietiekami, lai pamatotu tiesvedības ierosināšanu pret šo kuģi saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu. Šī pārkāpuma rezultātā ir jārodas noplūdei, kas rada smagu kaitējumu vai smaga kaitējuma draudus.

93. Kā es to saprotu, iesniedzējtiesa nav pārliecināta, vai šīs lietas apstākļos pastāv “smaga kaitējuma draudi” Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta nozīmē. It īpaši nav skaidrs, kāda veida pierādījumiem attiecībā uz šo apdraudējumu ir jābūt piekrastes valsts rīcībā, lai tā uzņemtos jurisdikciju saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu (un Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktu).

94. Bez liekas kavēšanās es turpināšu apskatīt, kā šis elements būtu jāinterpretē konkrētās lietas apstākļos.

2. Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā minētie smaga kaitējuma draudi: konkrēts novērtējums, pamatojoties uz Marpol 73/78 konvenciju

95. Vispirms ir lietderīgi atgādināt, ka Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā ir noteikts jurisdikcijas pamatojums, ļaujot piekrastes valstij *ierosināt* tiesvedību pret svešu kuģi, kas kuģo tās EEZ. Saskaņā ar 220. panta diferencēto pieeju minētās tiesību normas 6. punktā piekrastes valstij ir piešķirtas iespējami tālejošas pilnvaras attiecībā uz svešiem kuģiem.

96. Tomēr ir svarīgi arī uzsvērt, ka šī norma *nereglamentē* pierādījumus, kas nepieciešami, lai *piemērotu sankcijas* svešam kuģim Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā minētajā tiesvedībā, piemēram, šajā lietā piemēroto naudas sodu par naftas noplūdi. Savukārt pierādījumi, kas nepieciešami sankciju piemērošanai šajā tiesvedībā un to apjoms ir attiecīgās piekrastes valsts tiesību aktu kompetencē³².

97. Ņemot vērā iepriekš minēto, rodas jautājums, kā iesniedzējtiesai būtu jānovērtē, vai pastāv smaga kaitējuma draudi, lai ierosinātu tiesvedību saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu.

98. Vispirms, definējot Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā minētos “smaga kaitējuma draudus”, ir jāatturas no šī jēdziena salīdzināšanas ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 5. punktā minēto “būtisku piesārņošanas draudu” jēdzienu. Kā jau norādīts, apstākļi, kādos piekrastes valsts var atsaukties uz jurisdikciju, balstoties uz šajās normās paredzētajiem jurisdikcijas pamatojumiem, ir atšķirīgi un to elementi būtu jāizvērtē neatkarīgi. It īpaši nedrīkst aizmirst, ka “piesārņojums” un “kaitējums” ir divi dažādi jēdzieni. Atkarībā no apstākļiem būtisks piesārņojums gan var, gan nevar radīt smagu kaitējumu konkrētām interesēm. Citiem vārdiem, saikne starp abiem jēdzieniem nav automātiska.

99. Otrkārt, Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā ir pieprasīti skaidri, objektīvi pierādījumi par starptautisko noteikumu un standartu pārkāpumiem attiecībā uz kuģu radīto jūras piesārņojumu. Kā īsumā tika iepriekš paskaidrots, *Marpol 73/78* konvencijā ir noteikti starptautiskie pamatnoteikumi, kas reglamentē naftas piesārņojumu. Gan Jūras tiesību konvencijas 220. panta 3. punktā, gan Direktīvā 2005/35 ir atsauce uz šo konvenciju.

³² *Marpol 73/78* konvencijas 4. panta 2. punktā konvencijas dalībniekiem ir uzlikts pienākums piemērot sankcijas atbilstīgi to likumiem. ES kontekstā Direktīvas 2005/35 8. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir pienākums par piesārņojošu vielu noplūdi piemērot sankcijas, kas ir efektīvas, samērīgas un atturošas.

100. Saskaņā ar *Marpol 73/78* konvencijas I pielikuma 3. nodaļas C daļas 15. noteikumu jebkāda naftas vai naftu saturoša maisījuma izvadīšana jūrā no kuģiem, kuru bruto tilpība ir 400 BT un vairāk, ir aizliegta, ja naftas saturs šķīdumā pārsniedz 15 miljondaļas (ppm). Citiem vārdiem, jebkāda izvadīšana, kas pārsniedz šo koncentrāciju, ir *Marpol 73/78* konvencijas pārkāpums, par kuru saskaņā ar šīs konvencijas 4. panta 2. punktu būtu jāpiemēro sankcijas.

101. Ja, kā šajā gadījumā, naftas noplūde ir redzama ar neapbruņotu aci, šī robeža ir ievērojami pārsniegta³³. Tomēr, vai ar to ir pietiekami, lai radītu *smaga* kaitējuma draudus, kā tas paredzēts Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā, manā izpratnē, ir atkarīgs no konkrētajiem apstākļiem, kādos notikusi noplūde.

102. Citiem vārdiem, kaitējuma draudu *smagums* nebūtu jānosaka abstrakti. Pretējā gadījumā, kā to būtībā apgalvo Francijas valdība, piekrastes valsts varētu automātiski jebkurā situācijā ierosināt tiesvedību pret svešu kuģi, kas kuģo tās EEZ, ja šai valstij ir pierādījumi, ka no kuģa šīs valsts EEZ ir noplūdusi nafta, pārkāpjot attiecīgos *Marpol 73/78* konvencijas noteikumus. Šī valdība patiešām apgalvo, ka var tikt pieņemta *smaga* kaitējuma draudu izraisīšana, ja pastāv pierādījumi, ka attiecīgais kuģis ir tādas noplūdes avots, kas (būtiski) pārsniedz *Marpol 73/78* konvencijas I pielikuma 3. nodaļas C daļas 15. noteikumā noteikto robežu.

103. Šāda pieeja, neapšaubāmi, atbilstu Jūras tiesību konvencijas 220. panta mērķim nodrošināt jūras vides efektīvu aizsardzību un saglabāšanu. Tomēr, kā iepriekš paskaidrots, Jūras tiesību konvencijā galvenais noteikums joprojām ir karoga valsts jurisdikcija. Patiesi, nebūtu jāaizmirst, ka, pirmkārt, karoga valstīm ir jānodrošina, lai kuģi, kuri brauc zem to karoga, ievērotu piemērojamos starptautiskos noteikumus un standartus, un jāveic atbilstīgi izpildes pasākumi, ja kuģi pārkāpj šos noteikumus. Piekrastes valstij saskaņā ar tuvuma principu tikai ārkārtas un skaidri noteiktos apstākļos ir tiesības veikt pasākumus pret svešu kuģi EEZ. Tādēļ, lai novērstu, ka piekrastes valsts izņēmuma jurisdikcija kļūst par normu, nebūtu vienkārši jāpieņem, ka pastāv *smaga* kaitējuma draudi.

104. Šī iemesla dēļ, manuprāt, “*smaga* kaitējuma draudu” elementam ir jābūt balstītam konkrētā apstākļu novērtējumā, pamatojoties uz kuru var tikt pamatoti uzskatīts, ka noplūde rada *smaga* kaitējuma draudus Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā minētajām valsts interesēm. Faktori, kas ir nozīmīgi, vērtējot, vai pastāv *smaga* kaitējuma draudi, var būt, piemēram, noplūdes skartās teritorijas neaizsargātība, noplūdes apmērs, ģeogrāfiskais novietojums un apjoms, kā arī noplūdes ilgums un dominējošie meteoroloģiskie apstākļi rajonā ap noplūdes laiku.

105. Šajā gadījumā naftas noplūde ir notikusi Baltijas jūrā, precīzāk – Somijas jūras līcī. Baltijas jūra ir starptautiski atzīta par īpašu teritoriju, kuru raksturo ģeogrāfiskās īpatnības un īpaši neaizsargāta ekosistēma, kurai nepieciešama īpaša aizsardzība³⁴. Neapšaubāmi, šis apstāklis ir jāņem vērā, interpretējot Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu, – tas ir būtiski, lai noteiktu, vai attiecīgās lietas apstākļos noplūde rada *smaga* kaitējuma draudus.

33 Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par kuģu radīto piesārņojumu un sankcijām, it īpaši kriminālsodiem, kurus nosaka par pārkāpumiem, kas saistīti ar piesārņojuma radīšanu, COM(2003)0092, galīgā redakcija, paskaidrojuma raksts, 4.2. punkts. Skat. arī rezolūciju MEPC.61(34), kas pieņemta 1993. gada 9. jūlijā, *Marpol 73/78* konvencijas I pielikuma naftas noplūdes redzamības robežas. Saskaņā ar šo rezolūciju naftas maisījumu, ja naftas saturs neatšķaidītā nopludināmā šķīdumā nepārsniedz 15 miljondaļas (ppm), noplūdes nekādā gadījumā nevar tikt novērotas ne vizuāli, ne ar attālās uzrādes aprīkojumu. Zemākā naftas koncentrācija naftas maisījuma noplūdē, kuras pirmās pazīmes ir novērotas no gaisa kuģa, bija 50 miljondaļas (ppm), neatkarīgi no saistītajiem faktoriem, piemēram, uzstādīšanas iestatījumiem, noplūdi izraisījušā kuģa ātruma, vēja un viļņu augstuma.

34 To ilustrē ne tikai reģionālā Helsinku konvencija, ar ko ievieš īpašus noteikumus, kas paredzēti piesārņojuma apkarošanai Baltijas jūrā. Arī *Marpol 73/78* konvencijas I pielikuma 1. nodaļas 1. noteikumā Baltijas jūra ir atzīta kā īpaša teritorija, kurai ir nepieciešamas īpašas obligātas metodes jūras piesārņojuma ar naftas produktiem novēršanai. Turklāt Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) 2005. gadā noteica Baltijas jūru par “īpaši jutīgu jūras teritoriju”, kas nozīmē, ka tai ir nepieciešama “īpaša aizsardzība ar SJO rīcību, pateicoties tās ekoloģiskajiem, sociālekonomiskajiem vai zinātniskajiem raksturlielumiem, kas var būt neaizsargāti pret starptautiskās kuģniecības darbības izraisītu kaitējumu”. Skat. SJO Rezolūciju A. 982 (24), Pārskatītās pamatnostādnes sevišķi jutīgu teritoriju identificēšanai un noteikšanai, kas pieņemtas 2005. gada 1. decembrī.

106. Kā to tiesas sēdē norādīja Komisija, abstrakti (smaga) kaitējuma draudi (proti, redzamas noplūdes esamība) paradoksāli kļūst par konkrētiem smaga kaitējuma draudiem konkrētos noplūdes apstākļos īpaši jutīgā zonā. Tādējādi tiek apgalvots, ka šādos apstākļos var uzskatīt, ka tāda veida noplūdes, uz kādu attiecas pamatlīnija, pastāvēšana vien jau rada smaga kaitējuma draudus.

107. Citiem vārdiem – Baltijas jūras reģiona īpašās ģeogrāfiskās un ekoloģiskās īpašības un jutīgums neietekmē piekrastes valsts jurisdikcijas *apjomu* saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu, nepaplašinot šī jurisdikcijas pamatojuma piemērošanu uz situācijām, kurās piemērojamo *Marpol 73/78* konvencijas noteikumu pārkāpums nerada smaga kaitējuma draudus. Šīm īpašībām ir nozīme, konstatējot smaga kaitējuma draudu esamību.

108. Pamatojoties uz to, uzskatu, ka uz piekto, sesto, septīto, devīto un desmito jautājumu ir jāatbild, ka piekrastes valsts var īstenot Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā un Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktā paredzēto izpildes jurisdikciju apstākļos, kad, no vienas puses, šai valstij ir skaidri, objektīvi pierādījumi, ka svešs kuģis ir noplūdes avots, pārkāpjot piemērojamos starptautiskos noteikumus un standartus attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumu, un, no otras puses, konkrētajā gadījumā pamatoti var tikt uzskatīts, ka noplūde rada smaga kaitējuma draudus jūras videi. Nosakot, vai pastāv smaga kaitējuma draudi, īpaša nozīme ir jāpievērš noplūdes skartās teritorijas jutīgumam, noplūdes apmēram, ģeogrāfiskajam novietojumam un apjomam, kā arī noplūdes ilgumam un dominējošajiem meteoroloģiskajiem laika apstākļiem attiecīgajā rajonā.

D. Astotais jautājums: dalībvalstu rīcības brīvība saskaņā ar Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktu

109. Visbeidzot, es īsumā apskatīšu astoto uzdoto jautājumu. Ar šo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, kā Direktīvas 2005/35 1. panta 2. punktam būtu jāietekmē Direktīvas 7. panta 2. punkta, ar ko ir reglamentētas piekrastes valsts tiesības uzsākt tiesvedību pret kuģi, kurš šķērso tās teritoriju, interpretācija. Tas ir tādēļ, ka 1. panta 2. punktā ir paredzēts, ka šī direktīva neliedz dalībvalstīm veikt stingrākus pasākumus pret kuģu radīto piesārņojumu, ar nosacījumu, ka šie pasākumi atbilst starptautiskajām tiesībām.

110. No vienas puses, Direktīvā 2005/35 nav norāžu, ka iespēja piemērot stingrākus noteikumus piesārņojuma novēršanai neattiecas uz visiem šīs direktīvas noteikumiem. Tādējādi iespēja piemērot stingrākus noteikumus principā attiecas arī uz direktīvas 7. panta 2. punktu.

111. Tomēr, no otras puses, ciktāl šādi noteikumi atbilst starptautiskajām tiesībām, dalībvalstis nevar vērsties pret svešu kuģi, pamatojoties uz Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktu, ja vien šādas darbības nav atļautas saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu. Šajā tiesību normā atbilstoši starptautiskajām tiesībām ir definēts jurisdikcijas pamatojums, kas ļauj piekrastes valstij ierosināt tiesvedību pret svešu kuģi. Praksē tas nozīmē, ka Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā, to lasot kopā ar attiecīgajiem *Marpol 73/78* konvencijas noteikumiem, ir noteiktas dalībvalsts pilnvaru veikt pasākumus pret kuģi, kurš šķērso tās teritoriju, robežas saskaņā ar Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktu³⁵. Gluži vienkārši Direktīvā 2005/35 dalībvalstīm piešķirto rīcības brīvību veikt tālejošākus pasākumus kuģu radītā piesārņojuma apkarošanai ierobežo piemērojami starptautiskie noteikumi, kurus saskaņā ar ES tiesību aktiem nedrīkst pārsniegt.

³⁵ Faktiski man šķiet, ka Direktīvas 2005/35 1. panta 2. punktā minētā iespēja piemērot stingrākus noteikumus vispirms un galvenokārt attiecas uz sankcijām, kas piemērojamas gadījumā, ja tiek pārkāpti *Marpol 73/78* konvencijā izklāstītie būtiskie piesārņojuma standarti. Šajā ziņā Direktīvas 2005/35 preambulas 5. apsvērumā ir īpaša atsauce uz nepieciešamību saskaņot, it īpaši, precīzas attiecīgo pārkāpumu definīcijas, izņēmuma gadījumus, *minimuma noteikumus par sodiem*, atbildību un jurisdikciju.

112. Šajā ziņā tomēr ir svarīgi uzsvērt, ka, ja tās nepārsniedz šīs robežas, dalībvalstis, izmantojot jurisdikciju atbilstoši Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktam un Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktam, var ņemt vērā īpašās iezīmes un, atkarībā no gadījuma, teritorijas, kurā notikusi noplūde, jutīgumu. Kā tas iepriekš paskaidrots, šīs īpašības ir nozīmīgas, nosakot, vai *Marpol 73/78* konvencijas attiecīgo noteikumu pārkāpums rada smagu kaitējumu attiecīgās piekrastes valsts interesēm Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punkta izpratnē³⁶. Citiem vārdiem, pat ievērojot piemērojamajos starptautiskajos noteikumos noteiktās robežas, dalībvalstis saglabā ievērojamu rīcības brīvību, lai novērtētu, cik lielā mērā tiesvedības ierosināšana pret svešu kuģi, kurš šķērso to teritoriju, ir piemērota, lai pienācīgi aizsargātu un saglabātu jūras vidi attiecīgajos apstākļos.

113. Tādēļ uz astoto prejudiciālo jautājumu ir jāatbild, ka, neskarot Direktīvas 2005/35 1. panta 2. punktu, dalībvalstis nedrīkst paplašināt tām direktīvas 7. panta 2. punktā paredzēto izpildes jurisdikcijas apjomu vairāk, nekā tas ir atļauts saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu.

IV. Secinājumi

114. Ņemot vērā izklāstītos argumentus, es ierosinu Tiesai uz *korkein oikeus* (Augstākā tiesa, Somija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas (*UNCLOS*), kas noslēgta 1982. gada 10. decembrī Montegobejā, 220. panta 6. punkts un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2005/35/EK (2005. gada 7.septembris) par kuģu radīto piesārņojumu un sodu, tostarp kriminālsodu, ieviešanu par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu, kura grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/123/EK (2009. gada 21. oktobris), 7. panta 2. punkts ir jāinterpretē tā, ka, no vienas puses, jēdziens “piekraste vai ar to saistītās intereses” ietver visas piekrastes valsts intereses tās teritoriālajos ūdeņos un tās ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā saistībā ar jūras izmantošanu un veselīgu vidi un ka, no otras puses, jēdziens “tās teritoriālās jūras vai ekskluzīvās ekonomiskās zonas jebkādi resursi” ietver gan dzīvos resursus – kā augu un dzīvnieku sugas, kas ir nozvejājamo sugu barība –, gan nedzīvos resursus.

Piekrastes valsts var īstenot Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktā un Direktīvas 2005/35 7. panta 2. punktā paredzēto izpildes jurisdikciju apstākļos, kad, no vienas puses, šai piekrastes valstij ir skaidri un objektīvi pierādījumi, ka svešs kuģis ir tādas noplūdes avots, kas pārkāpj piemērojamajos starptautiskajos noteikumos un standartus attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumu, un, no otras puses, konkrētajā gadījumā pamatoti var tikt uzskatīts, ka šī noplūde rada smaga kaitējuma draudus jūras vidē. Nosakot, vai pastāv smaga kaitējuma draudi, īpaša nozīme ir jāpievērš noplūdes skartās teritorijas jutīgumam, noplūdes apmēram, ģeogrāfiskajam novietojumam un apjomam, kā arī noplūdes ilgumam un dominējošajiem meteoroloģiskajiem laika apstākļiem attiecīgajā rajonā.

Neskarot Direktīvas 2005/35 1. panta 2. punktu, dalībvalstis nedrīkst paplašināt direktīvas 7. panta 2. punktā tām paredzēto izpildes jurisdikcijas apjomu vairāk, nekā tas ir atļauts saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 220. panta 6. punktu.

³⁶ Lietderīgi arī atzīmēt, ka Jūras tiesību konvencijas 237. panta 1. punktā īpaši ir noteikts, ka Jūras tiesību konvencijas normas attiecībā uz jūras vides aizsardzību un saglabāšanu neietekmē valstu uzņemtās saistības jūras vides aizsardzībā un saglabāšanā saskaņā ar agrāk noslēgtajām speciālajām Konvencijām un līgumiem, kā arī līgumiem, kuri var tikt noslēgti, attīstot vispārējos principus, kas noteikti Jūras tiesību konvencijā.