

- 4) ja atbilde uz 3. jautājumu ir apstiprinoša, vai ostas valsts kontroles inspekcijas laikā ostas valstij ir pienākums precīzi un konkrēti norādīt, saskaņā ar kādu valsts tiesisko regulējumu (kas ir konstatējams atbilstoši 3. jautājumam), kuram ir likuma, noteikumu vai vispārējā rakstura administratīvā akta rangs, ir jāidentificē tehniskās prasības un/vai parametri drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā, kuras kuģim, kuram tika veikta ostas valsts kontroles inspekcija, ir jāievēro, lai veiktu cilvēku meklēšanas un glābšanas darbību, un precīzi kādi labojumi/korekcijas ir pieprasītas, lai nodrošinātu minētā tiesiskā regulējuma ievērošanu;
- 5) ja nav ostas valsts un/vai karoga valsts tiesiskā regulējuma, kuram ir likuma, noteikumu vai vispārējā rakstura administratīvā akta rangs, vai ostas valsts administrācija var norādīt konkrētam gadījumam piemērojamās drošības, jūras piesārņojuma novēršanas un dzīvības un darba uz kuģa aizsardzības tehniskās prasības un/vai parametrus, kuri ir jāievēro kuģim, kuram tika veikta ostas valsts kontroles inspekcija, lai tas varētu veikt cilvēku meklēšanas un glābšanas darbību;
- 6) ja atbilde uz 4. un 5. jautājumu ir noliedzoša, vai cilvēku meklēšanas un glābšanas darbība, ja šajā kontekstā nav konkrētu karoga valsts norādījumu, var tikt uzskatīta par atļautu *medio tempore* un tāpēc to nevar kavēt, pieņemot lēmumu par aizturēšanu, ja kuģis, kurā tika veikta ostas valsts kontroles inspekcija, atbilst citas kategorijas (konkrēti, kravas kuģa) prasībām un/vai parametriem, kas ir minēti iepriekš, kuru esamību karoga valsts ir arī apstiprinājusi praksē?

(<sup>1</sup>) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV 2009, L 131, 57. lpp.).

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko 2021. gada 8. janvārī iesniedza Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Itālija) – Sea Watch E.V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle**

(Lieta C-15/21)

(2021/C 98/11)

Tiesvedības valoda – itāļu

**Iesniedzējtiesa**

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

**Pamatlietas puses**

Prasītājs: Sea Watch E.V.

Atbildētāji: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

**Prejudiciālie jautājumi**

- A) Tiesai tiek jautāts, vai Direktīvas 2009/16/EK (<sup>1</sup>) piemērošanas joma ietver, un tātad vai PSC (*Port State Control*, ostas valsts kontrole) var tikt veikta arī attiecībā uz kuģi, kuru karoga valsts klasifikācijas iestāde ir klasificējusi kā kravas kuģi [*cargo*], bet kas praksē sistemātiski veic tikai nekomerciālu darbību, proti, tā dēvēto SAR [*search and rescue*, cilvēku meklēšanas un glābšanas darbība] (kā darbība, kuru saskaņā ar saviem statūtiem veic [*Sea Watch E.V.*] un SW4 [kuģis *Sea Watch 4*])”?

Ja Tiesa [...] atzīs, ka [...] Direktīvas 2009/16/EK piemērošanas joma ietver arī kuģus (kuri praksē netiek izmantoti komercdarbībā), Tiesai tiek jautāts arī, vai tādējādi interpretētā direktīva nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu kā valsts tiesiskais regulējums, kas ir paredzēts [Leģislatīvā dekrēta] Nr. 53/2011 3. pantā, ar kuru ir transponēts Direktīvas 2009/16/EK 3. pants un kā 1. punktā savukārt ir tieši noteikta ostas valsts kontroles piemērošanas joma, ierobežojot to tikai ar kuģiem, kuri tiek izmantoti komerciāliem mērķiem, izslēdzot ne tikai izpriece kuģus, bet arī kravas kuģus, kuri praksē neveic – un tātad netiek izmantoti – komercdarbībā?

Visbeidzot, Tiesai tiek jautāts, vai turpretī varētu pamatoti uzskatīt, ka pēc 2017. gadā veiktajiem grozījumiem direktīvas piemērošanas jomā – daļā, kas ietver arī pasažieru kuģus – ietilpst kravas kuģi, kas sistemātiski veic cilvēku meklēšanas un glābšanas darbību, tādā veidā pielīdzinot jūrā izglābto cilvēku, kuru dzīvība tika apdraudēta, pārvadājumu pasažieru pārvadājumiem?

- B) Tiesai tiek jautāts, vai apstākļi, ka kuģi tika pārvadāti ievērojami lielāks cilvēku skaits nekā skaits, kas ir norādīts drošības aprīkojuma sertifikātā, kaut arī, ja tas notika pēc cilvēku meklēšanas un glābšanas darbības, vai katrā ziņā apstākļi, ka kuģa drošības aprīkojuma sertifikātā ir norādīts ievērojami mazāks cilvēku skaits nekā faktiski pārvadāto cilvēku skaits, var likumīgi ietilpt īpaši svarīgajos apstākļos, kas ir minēti Direktīvas 2009/16 I pielikuma II daļas 2.A punktā, vai neparedzētos apstākļos, kas ir minēti Direktīvas 2009/16/EK I pielikuma II daļas 2.B punktā, uz kuriem ir atsauce minētās direktīvas 11. pantā?
- C) Tiesai tiek jautāts, vai ostas valsts kontroles pilnvaras veikt Direktīvas 2009/16/EK 13. pantā minēto detalizētāku inspekciju kuģos, kas kuģo ar [ES] dalībvalstu karogu, var ietvert un/vai ir jāietver arī pilnvaras pārbaudīt, kādai darbībai kuģis tiek izmantots praksē, neatkarīgi no darbības, kurai attiecīgā karoga valsts klasifikācijas iestāde ir izsniegusi klasifikācijas sertifikātu un atbilstošus drošības sertifikātus, un tādējādi pilnvaras pārbaudīt, vai minētajam kuģim ir sertifikāti un, vispārībā, vai tas atbilst prasībām un/vai parametriem, kas ir paredzēti starptautiskā mērogā pieņemtajās normās drošības, piesārņojuma novēršanas un dzīves un darba apstākļu uz kuģa jomā, un, apstiprinošas atbildes gadījumā, vai minētās pilnvaras var tikt izmantotas arī kuģim, kas faktiski sistemātiskā veidā tiek izmantots cilvēku meklēšanas un glābšanas darbībā?
- D) Tiesai tiek jautāts, kā ir jāinterpretē SOLAS Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras 1. panta b) punkts – uz kuru tieši atsaucas Direktīvas 2009/16/EK 2. pants un kuram tādējādi Savienībā ir jānodrošina vienveidīga interpretācija ostas valsts kontroles izpratnē – daļā, kurā ir paredzēts, ka “b) līgumslēdzējas valdības apņemas izsludināt visus likumus, dekrētus, rīkojumus un noteikumus un veikt visus citus pasākumus, kas var būt vajadzīgi šīs konvencijas pilnīgai un galīgai ieviešanai, lai nodrošinātu to, ka kuģis no dzīvības aizsardzības viedokļa ir piemērots paredzētajam lietojumam”, it īpaši, vai attiecībā uz vērtējumu par kuģa piemērotību paredzētajam lietojumam, kas ostas valstīm ir jānoformulē, izmantojot ostas valsts kontroles inspekcijas, kā vienīgais pārbaudes parametrs ir jāņem vērā prasības, kas ir noteiktas pamatojoties uz kuģa klasifikāciju un atbilstošiem drošības sertifikātiem, kas tika izsniegti pamatojoties uz teorētiski deklarēto darbību, vai turpretī ir jāņem vērā arī darbība, kurai kuģis tiek izmantots praksē?

Tādējādi Tiesai tiek jautāts, vai, arī atsaucoties uz minēto starptautisko parametru, ostas valsts administratīvām iestādēm ir pilnvaras pārbaudīt ne tikai kuģa aprīkojuma un iekārtu atbilstību sertifikātiem, kurus ir izsniegusi karoga valsts un kuru pamatā ir kuģa teorētiska klasifikācija, bet ir pilnvaras arī izvērtēt kuģa sertifikātu un uz kuģa esošā aprīkojuma un iekārtu atbilstību, ņemot vērā faktiski veikto darbību, kas nav saistīta ar un atšķiras no klasifikācijas sertifikātā norādītās darbības?

Tādi paši apsvērumi ir jāveic par SJO [Starptautiskās Jūrniecības organizācijas] Asamblejas Rezolūcijas A.1138(31) *Procedures of Port State Control, 2019* [Ostas valsts kontroles procedūras], kas tika pieņemta 2019. gada 4. decembrī, 1.3.1. punktu – daļā, kurā ir paredzēts, ka “Under the provisions of the relevant conventions set out in section 1.2 above, the Administration (i.e. the Government of the flag State) is responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give the relevant conventions full and complete effect so as to ensure that, from the point of view of safety of life and pollution prevention, a ship is fit for the service for which it is intended and seafarers are qualified and fit for their duties” [Saskaņā ar iepriekš 1.2. nodaļā minēto atbilstošo konvenciju tiesību normām, administrācija (proti, karoga valsts valdība) ir atbildīga par likumu un noteikumu pasludināšanu un par visām pārējām darbībām, kuras var būt vajadzīgas, lai nodrošinātu attiecīgo konvenciju pilnīgu spēkā esamību, lai nodrošinātu, ka no dzīvības aizsardzības un piesārņojuma novēršanas viedokļa kuģis ir piemērots paredzētajam lietojumam un jūrnieki ir kvalificēti un piemēroti to pienākumiem [neoficiāls tulkojums]]?

- E) Visbeidzot, Tiesai tiek jautāts, ja tiek apstiprināts, ka ostas valstij ir pilnvaras pārbaudīt sertifikātu esamību un atbilstību prasībām un/vai parametriem, ņemot vērā darbību, kurai kuģis tiek izmantots praksē:
- 1) vai, lai nepieļautu kuģa aizturēšanu, ostas valsts, kas ir izdarījusi ostas valsts kontroles inspekciju, var pieprasīt sertifikātus un izvirzīt prasības un/vai parametrus drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā papildus esošajiem kuģa sertifikātiem un saistībā ar faktiski veikto darbību, it īpaši ja, kā šajā gadījumā, kuģis tiek izmantots cilvēku meklēšanas un glābšanas darbībā;

- 2) ja atbilde uz 1. jautājumu ir apstiprinoša, vai var pieprasīt sertifikātus un izvirzīt prasības un/vai parametrus drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā papildus esošajiem kuģa sertifikātiem un saistībā ar faktiski veikto darbību, it īpaši, ja, kā šajā gadījumā, kuģis tiek izmantots cilvēku meklēšanas un glābšanas darbībā, lai nepieļautu kuģa aizturēšanu, vienīgi tad, ja pastāv cilvēku meklēšanas un glābšanas darbības un attiecīgo sertifikātu un prasību un/vai parametru drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā skaidrs un uzticams starptautiskais un/vai Savienības tiesiskais regulējums;
- 3) ja atbilde uz 2. jautājumu ir noliedzoša, vai var pieprasīt sertifikātus un izvirzīt prasības un/vai parametrus papildus esošajiem kuģa sertifikātiem un saistībā ar faktiski veikto darbību, it īpaši, ja, kā šajā gadījumā, kuģis tiek izmantots cilvēku meklēšanas un glābšanas darbībā, lai nepieļautu kuģa aizturēšanu, pamatojoties uz karoga valsts un/vai ostas valsts tiesisko regulējumu un vai šiem nolūkiem ir nepieciešams primāra ranga tiesiskais regulējums, vai ir piemērots arī sekundāra ranga tiesiskais regulējums, vai arī tikai vispārīga rakstura administratīvs tiesiskais regulējums;
- 4) ja atbilde uz 3. jautājumu ir apstiprinoša, vai ostas valsts kontroles inspekcijas laikā ostas valstij ir pienākums precīzi un konkrēti norādīt, saskaņā ar kādu valsts tiesisko regulējumu (kas ir konstatējams atbilstoši 3. jautājumam), kuram ir likuma, noteikumu vai vispārējā rakstura administratīvā akta rangs, ir jāidentificē tehniskās prasības un/vai parametri drošības un jūras piesārņojuma novēršanas jomā, kuras kuģim, kuram tika veikta ostas valsts kontroles inspekcija, ir jāievēro, lai veiktu cilvēku meklēšanas un glābšanas darbību, un precīzi kādi labojumi/korekcijas ir pieprasītas, lai nodrošinātu minētā tiesiskā regulējuma ievērošanu;
- 5) ja nav ostas valsts un/vai karoga valsts tiesiskā regulējuma, kuram ir likuma, noteikumu vai vispārējā rakstura administratīvā akta rangs, vai ostas valsts administrācija var norādīt konkrētam gadījumam piemērojamās drošības, jūras piesārņojuma novēršanas un dzīvības un darba uz kuģa aizsardzības tehniskās prasības un/vai parametrus, kuri ir jāievēro kuģim, kuram tika veikta ostas valsts kontroles inspekcija, lai tas varētu veikt cilvēku meklēšanas un glābšanas darbību;
- 6) ja atbilde uz 4. un 5. jautājumu ir noliedzoša, vai cilvēku meklēšanas un glābšanas darbība, ja šajā kontekstā nav konkrētu karoga valsts norādījumu, var tikt uzskatīta par atļautu *medio tempore* un tāpēc to nevar kavēt, pieņemot lēmumu par aizturēšanu, ja kuģis, kurā tika veikta ostas valsts kontroles inspekcija, atbilst citas kategorijas (konkrēti, kravas kuģa) prasībām un/vai parametriem, kas ir minēti iepriekš, kuru esamību karoga valsts ir arī apstiprinājusi praksē?

(<sup>1</sup>) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV 2009, L 131, 57. lpp.).

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko 2021. gada 13. janvārī iesniedza *Landgericht Frankfurt am Main* (Vācija) – JW, HD un XS/*LOT Polish Airlines***

(Lieta C-20/21)

(2021/C 98/12)

Tiesvedības valoda – vācu

**Iesniedzējtiesa**

*Landgericht Frankfurt am Main*

**Pamatlietas puses**

Prasītāji un apelācijas sūdzības iesniedzēji: JW, HD un XS

Atbildētāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā: *LOT Polish Airlines*