

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2008. gada 3. jūnijā*

Lieta C-308/06

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* (Apvienotā Karaliste) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2006. gada 4. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2006. gada 14. jūlijā, tiesvedībā

The Queen pēc

International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko),

International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo),

Greek Shipping Co-operation Committee,

Lloyd's Register,

* Tiesvedības valoda — angļu.

International Salvage Union lūguma

pret

Secretary of State for Transport.

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs V. Skouris [*V. Skouris*], palātu priekšsēdētāji P. Janns [*P. Jann*], K. V. A. Timmermans [*C. W. A. Timmermans*], A. Ross [*A. Rosas*], K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], tiesneši K. Šimans [*K. Schiemann*], J. Makarčiks [*J. Makarczyk*], P. Kūris [*P. Kūris*], J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents), A. O'Kifs [*A. Ó Caoimh*], P. Linda [*P. Lindh*] un Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*],

ģenerālvokāte J. Kokote [*J. Kokott*], sekretāres: L. Hjūleta [*L. Hewlett*], galvenā administratore, un S. Stremholma [*C. Strömholm*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2007. gada 25. septembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), Greek Shipping*

Co-operation Committee, Lloyd's Register un International Salvage Union vārdā — K. Grīnvuds [*C. Greenwood*], QC, un H. Mersers [*H. Mercer*], *barrister*,

- Apvienotās Karalistes vārdā — K. Gibsa [*C. Gibbs*], pārstāve, kurai palīdz K. Lūiss [*C. Lewis*] un S. Vordsvorts [*S. Wordsworth*], *barristers*,

- Dānijas valdības vārdā — J. Berings Līsbergs [*J. Bering Liisberg*] un B. Veisa Foga [*B. Weis Fogh*], pārstāvji,

- Igaunijas valdības vārdā — L. Uibo [*L. Uiibo*], pārstāvis,

- Grieķijas valdības vārdā — A. Samoni-Randu [*A. Samoni-Rantou*] un S. Hala [*S. Chala*], kā arī G. Karipsiadis [*G. Karipsiadis*], pārstāvji,

- Spānijas valdības vārdā — M. Sampols Pukurujs [*M. Sampol Pucurull*], pārstāvis,

- Francijas valdības vārdā — Ž. de Bergess [*G. de Bergues*] un L. Bitels [*L. Butel*], kā arī K. Jurgensena [*C. Jurgensen*], pārstāvji,

- Itālijas valdības vārdā — I. M. Bragulja [*I. M. Braguglia*], pārstāvis, kam palīdz P. Džentili [*P. Gentili*], *avvocato dello Stato*,

- Kipras valdības vārdā — D. Lisandru [*D. Lysandrou*] un N. Haralampidu [*N. Charalampidou*], pārstāvji,

- Maltas valdības vārdā — S. Kamiljēri [*S. Camilleri*], pārstāvis,

- Zviedrijas valdības vārdā — K. Vistranda [*K. Wistrand*] un A. Falka [*A. Falk*], pārstāves,

- Eiropas Parlamenta vārdā — M. Gomeša-Leala [*M. Gómez-Leal*] un H. Rodrigess [*J. Rodrigues*], pārstāvji,

- Eiropas Savienības Padomes vārdā — E. Karlsonē [*E. Karlsson*] un E. Šaburo [*E. Chaboureau*], pārstāvji,

- Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — K. Simonsons [*K. Simonsson*], H. Ringboms [*H. Ringbom*] un F. Hofmeisters [*F. Hoffmeister*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2007. gada 20. novembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

¹ Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 7. septembra Direktīvas 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem (OV L 255, 11. lpp., bet labojumi — OV 2006, L 33, 87. lpp., un OV 2006, L 105, 65. lpp.) 4. un 5. panta spēkā esamību.

² Šis lūgums ir izteikts prāvā starp *International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)*, *International Association of Dry Cargo Shipowners (Inter-cargo)*, *Greek Shipping Co-operation Committee*, *Lloyd's Register*, *International Salvage Union* un *Secretary of State for Transport* (Transporta ministrija) par Direktīvas 2005/35 īstenošanu.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

3 Apvienoto Nāciju Jūras tiesību konvencijā, kas parakstīta Montegobejā [*Montego Bay*] 1982. gada 10. decembrī (turpmāk tekstā — “Jūras tiesību konvencija”) un kas stājusies spēkā 1994. gada 16. novembrī. Tā Eiropas Kopienu vārdā tika apstiprināta ar Padomes 1998. gada 23. marta Lēmumu 98/392/EK (OV L 179, 1. lpp.).

4 Jūras tiesību konvencijas 2. pantā teritoriālo ūdeņu tiesiskais režīms ir noteikts šādi:

“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.

[..]

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

5 Šīs konvencijas 17. pantā ir noteikts:

“Saskaņā ar šīs [Jūras tiesību] konvencijas noteikumiem, visu valstu kuģiem, gan piekrastes valstu, gan to valstu, kurām nav izejas uz jūru, ir miermīlīgas caurbraukšanas tiesības pa teritoriālo jūru.”

6 Minētās konvencijas 34. pantā starptautiskajā kuģošānā izmantojamo jūras šaurumu tiesiskais režīms ir precizēts šādi:

“1. Starptautiskajā kuģošānā izmantojamo jūras šaurumu šķērsošānas režīms, ko nosaka šī daļa, citādā ziņā neskar ne šos jūras šaurumus veidojošo ūdeņu tiesisko statusu, ne to valstu, kuras robežojas ar jūras šaurumiem, suverenitātes vai jurisdikcijas realizāciju šādos ūdeņos, gaisa telpā virs tiem, to dibenā un dzīlēs.

2. To valstu, kuras robežojas ar jūras šaurumiem, suverenitāte vai jurisdikcija tiek realizēta, ņemot vērā šo daļu un citas starptautisko tiesību normas.”

7 Jūras tiesību konvencijas 42. pantā ir noteikts:

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

[..]

- b) piesārņojuma novēršana, samazināšana un kontrolēšana, ieviešot praksē piemērojamus starptautiskos noteikumus, kas attiecas uz naftas noplūdēm, naftu saturošajiem atkritumiem un citām indīgajām vielām jūras šaurumā;

[..].”

- 8 Šīs konvencijas V daļā noteikts īpašs tiesiskais režīms, kas attiecas uz ekskluzīvo ekonomisko zonu.

- 9 Šajā daļā minētās konvencijas 56. panta 1. punktā ir noteikts:

“1. Piekrastes valstij ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā ir:

- a) suverēnas tiesības izpētīt un izmantot, saglabāt un rīkoties ar dabas 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;

[..].”

10 Šīs konvencijas 58. panta 1. punktā ir paredzēts:

“1. Ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā visām valstīm, gan piekrastes, gan arī valstīm, kurām nav izejas uz jūru atbilstoši šīs Konvencijas attiecīgajiem noteikumiem, ir 87. pantā noteiktās kuģošanas un pārlidojuma brīvība, zemūdens cauruļvadu un kabeļu vilkšanas brīvība un citas ar šīm brīvībām saistītas jūras izmantošanas tiesības, tādas kā ar kuģu, gaisa kuģu, zemūdens cauruļvadu un kabeļu ekspluatāciju saistītās, un kas atbilst šīs [Jūras tiesību] Konvencijas noteikumiem.”

11 Jūras tiesību konvencijas 79. panta 1. punktā ir noteikts:

“Visas valstis ir tiesīgas ierīkot zemūdens kabeļus un cauruļvadus kontinentālajā šelfā saskaņā ar šā panta noteikumiem.”

12 Šīs konvencijas 89. pantā ir paredzēts:

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

13 Minētās konvencijas 90. pantā ir teikts:

“Katrai valstij, kā piekrastes valstij, tā arī valstij, kurai nav izejas uz jūru, ir tiesības uz to, lai kuģi ar tās karogu kuģotu atklātā jūrā.”

14 Jūras tiesību konvencijas 116. pantā ir noteikts:

“Visam valstīm ir tiesības uz to pilsoņu nodarbošanos ar zvejniecību atklātajā jūrā [..].”

15 Šīs konvencijas XII daļa ir veltīta jūras vides aizsardzībai un saglabāšanai.

16 Šajā minētās konvencijas XII daļā, 211. pantā ir teikts:

“1. 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 jāsadarbojas, 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. Šādas normas un standarti līdzīgā veidā pēc nepieciešamības ir periodiski jāpārskata.

2. Valstīm jāpieņem likumi un noteikumi, lai novērstu, mazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņošanu no kuģiem, kas kuģo ar to karogu vai reģistrēti tajās. Šādiem likumiem un noteikumiem jābūt vismaz tādām pašām efektam, kā vispārēji pieņemtām starptautiskām normām un standartiem, kas pieņemti kompetentā starptautiskā organizācijā vai vispārējā diplomātiskā konferencē.

[..]

4. 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.

5. 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.

[..]”

17 Ar starptautisko konvenciju par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu, kas parakstīta Londonā 1973. gada 2. novembrī un kas ir papildināta ar 1978. gada 17. februāra protokolu (turpmāk tekstā — “*Marpol 73/78* konvencija”), ir ieviesti noteikumi cīņai ar jūras vides piesārņojumu.

18 Noteikumi par naftas piesārņojuma novēršanu ir iekļauti *Marpol 73/78* konvencijas I pielikumā.

19 Atbilstoši šī pielikuma 9. noteikumam, ievērojot minētā pielikuma 10. un 11. noteikuma un šī 9. noteikuma 2. punkta normas, visiem kuģiem, uz kuriem attiecas šis pielikums, ir aizliegts izvadīt jūrā naftu vai naftas un ūdens maisījumus, izņemot gadījumus, ja tiek ievēroti izsmēļoši uzskaitītie nosacījumi.

20 Minētā I pielikuma 10. noteikuma ir paredzētas naftas piesārņojuma no kuģiem, kas tiek izmantoti īpašās teritorijās, novēršanas metodes.

21 Šī paša pielikuma 11. noteikumā ar nosaukumu "Izņēmumi" ir noteikts:

"Šī pielikuma 9. un 10. noteikums neattiecas uz:

- a) kuģa veiktu naftas vai naftas maisījumu izvadišanu jūrā kuģa drošības dēļ vai lai glābtu cilvēka dzīvību jūrā;
- b) naftas vai naftas maisījumu izvadišanu jūrā kuģa avārijas vai tā iekārtu bojājuma dēļ:
 - i) ja pēc tam, kad radies bojājums vai atklāta noplūde, ir veikti visi atbilstošie piesardzības pasākumi, lai novērstu noplūdi vai to samazinātu līdz minimumam; un
 - ii) izņemot gadījumus, ja īpašnieks vai kapteinis rīkojies vai nu ar nolūku radīt bojājumu, vai rīkojies nolaidīgi, apzinoties, ka bojājums visticamāk radīsies; vai
- c) jūrā nopludina [karoga] valsts pārvaldes atļautas vielas, kas satur naftu, ja to veic, lai apkarotu īpašus piesārņojuma gadījumus nolūkā mazināt piesārņojuma radīto

kaitējumu līdz minimumam. Katrai šādai izvadīšanai ir nepieciešama tās valdības atļauja, kuras jurisdikcijā paredzēts veikt izvadīšanu.” [Neoficiāls tulkojums]

- 22 Noteikumi par piesārņojuma ar kaitīgām šķidrām vielām novēršanu ir iekļauti *Marpol 73/78* konvencijas II pielikumā.
- 23 Šī pielikuma 5. noteikumā ir aizliegts izvadīt jūrā minētajā pielikumā norādītās vielas, izņemot gadījumus, ja ir izpildīti izsmeļoši uzskaitītie nosacījumi. Šī paša pielikuma 6. noteikuma a), b) un c) punktā identiskā redakcijā ir minēti izņēmumi, kas paredzēti *Marpol 73/78* konvencijas 11. noteikuma I pielikuma a), b) un c) punktā.

Kopienų tiesības

- 24 Direktīvas 2005/35 3. panta 1. punktā ir noteikts:

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

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

b) dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos;

- c) starptautiskai kuģošanai izmantotajos jūras šaurumos, ievērojot tranzīta režīmu, kā noteikts III daļas 2. iedaļā 1982. gada ANO Konvencijā par jūras tiesībām [Jūras tiesību konvencijā], 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

- e) atklātā jūrā.”

25 Šīs direktīvas 4. pantā ir noteikts:

“Dalībvalstis nodrošina to, ka piesārņojošo vielu noplūdi no kuģiem visās 3. panta 1. punktā minētajās teritorijās uzskata par pārkāpumu, ja tas izdarīts ar nodomu, aizneuzmanības vai rupjas nolaidības [nolaidības vai rupjas neuzmanības]. Šos pārkāpumus uzskata par noziedzīgiem nodarījumiem saskaņā ar Pamatlēmumu 2005/667/TI, ar ko papildina šo direktīvu, un minētajā pamatlēmumā noteiktajos apstākļos.”

26 Atbilstoši Direktīvas 2005/35 5. pantam:

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

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* [konvencijas] I pielikuma 11.b) noteikumā [11. noteikuma b) punktā] un II pielikuma 6.b) noteikumā [6. noteikuma b) punktā].”

27 Direktīvas 2005/35 8. pantā ir noteikts:

“1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka par pārkāpumiem 4. panta nozīmē piemēro efektīvas, samērīgas un preventīvas sankcijas, kas var ietvert krimināltiesiskas vai administratīvas sankcijas.

2. Katra dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka 1. punktā minētās sankcijas piemēro jebkurai personai, kas ir atzīta par atbildīgu par pārkāpumu 4. panta nozīmē.”

Pamata prāva un prejudiciālie jautājumi

28 Prasītāji pamata prāvā ir jūras transporta organizāciju apvienība, kas pārstāv ievērojamu šīs nozares daļu. Tie iesniedza iesniedzējtiesā prasību pārbaudīt Direktīvas 2005/35 īstenošanas likumību (“judicial review”).

29 Ar 2006. gada 4. jūlija lēmumu *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai [Direktīvas 2005/35] 5. panta 2. punkts ir spēkā neesošs tiktāl, ciktāl ar to izņēmumus, kas noteikti *Marpol 73/78* [konvencijas] 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?
- 2) Attiecībā uz dalībvalsts teritoriālajiem ūdeņiem:
- a) vai Direktīvas [2005/35] 4. pants ir spēkā neesošs tiktāl, ciktāl ar to dalībvalstij uzlikts pienākums uzskatīt rupju nolaidību [neuzmanību] kā atbildības par piesārņojošo vielu noplūdi kritēriju; un/vai
- b) vai Direktīvas [2005/35] 5. panta 1. punkts ir spēkā neesošs tiktāl, ciktāl ar to izslēgta *Marpol 73/78* [konvencijas] I pielikuma 11. noteikuma b) punktā un II pielikuma 6. noteikuma b) punktā minēto izņēmumu piemērošana?
- 3) Vai Direktīvas [2005/35] 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 [Jūras tiesību] konvencijā, un, ja tas tā ir, vai 4. pants šajā daļā ir spēkā neesošs?

- 4) Vai jēdziena “rupja neuzmanība” izmantošana Direktīvas [2005/35] 4. pantā pārkāpj tiesiskās drošības principu un, ja tas tā ir, vai 4. pants šajā daļā ir spēkā neesošs?”

Par pieņemamību

- 30 Francijas valdība izsaka šaubas par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību, jo tā uzskata, ka iesniedzējtiesa nav atspoguļojusi apstākļus, uz kuriem pamatojoties tajā celta prasība. Atšķirībā no lietas, par kuru pieņemts 2002. gada 10. decembra spriedums lietā C-491/01 *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco* (*Recueil*, I-11453. lpp.), minētajā lūgumā ir precizēts tikai, ka prasītāji pamata prāvā ir cēluši prasību, kura vērsta uz Direktīvas 2005/35 transpozīcijas Lielbritānijas Apvienotajā Karalistē un Ziemeļīrijā apstrīdēšanu.
- 31 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka, ja jautājums par Eiropas Kopienu institūciju pieņemto tiesību aktu spēkā esamību ir izvirzīts valsts tiesā, šai tiesai ir jālemj, vai sprieduma taisīšanai ir jāspriež par šo jautājumu un tā tad vai ir jālūdz Tiesai par to lemt. Tādējādi, tā kā iesniedzējtiesas uzdotie jautājumi ir par Kopienu tiesību noteikumu spēkā esamību, Tiesai būtībā ir jāpieņem nolēmums (iepriekš minētais spriedums lietā *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco*, 34. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 32 Tiesa var atteikties lemt par prejudiciālu jautājumu, kuru uzdevusi iesniedzējtiesa tikai tad, ja ir acīmredzams, ka Kopienu tiesību normas spēkā esamības interpretācijai vai novērtējumam, ko lūdz iesniedzējtiesa, nav nekādas saistības ar pamata prāvas faktiem vai priekšmetu vai ja problēmai ir hipotētisks raksturs (iepriekš minētais spriedums lietā *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco*, 35. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

- 33 Šajā gadījumā no iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka prasītāji pamata prāvā ir iesnieguši *High Court* prasību pārbaudīt likumību, kas vērsta uz Direktīvas 2005/35 transpozīcijas Apvienotajā Karalistē apstrīdēšanu, un ka viņi var celt šādu prasību pat tad, ja tās iesniegšanas dienā nav beidzies šīs direktīvas transpozīcijai [valsts tiesībās] paredzētais termiņš un ja nav pieņemts neviens valsts pasākums minētās direktīvas transpozīcijai.
- 34 Turklāt Tiesā nav apstrīdēts, ka uzdotie jautājumi ir vajadzīgi, lai risinātu pamatprāvu, jo valsts pasākumu pieņemšanu, lai transponētu direktīvu Apvienotās Karalistes tiesību sistēmā, var būt atkarīga no nosacījuma, ka šī direktīva ir spēkā esoša (skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco*, 37. punkts).
- 35 Tādējādi nav acīmredzams, ka Direktīvas 2005/35 spēkā esamības novērtējumam, kuru lūdz iesniedzējtiesa, nebūtu nekāda sakara ar pamata prāvas faktiem vai priekšmetu vai ka tas attiektos uz hipotētisku problēmu.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo, otro un trešo jautājumu

- 36 Ar pirmo, otro un trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā lūdz Tiesai novērtēt Direktīvas 2005/35 4. un 5. panta spēkā esamību, vadoties no *Marpol 73/78* konvencijas I pielikuma 9. noteikuma un 11. noteikuma b) punkta, II pielikuma 5. noteikuma un 6. noteikuma b) punkta, kā arī ievērojot Jūras tiesību konvencijas noteikumus, kas

precizē nosacījumus, kuri piekrastes valstīm jāievēro, īstenojot noteiktas to tiesības dažādās jūras teritorijās.

37 Prasītāji pamata prāvā, kā arī Grieķijas, Kipras un Maltas valdība uzskata, ka Direktīvas 2005/35 4. un 5. pantā vairākos aspektos nav ievērota ne *Marpol 73/78* konvencija, ne Jūras tiesību konvencija. Paredzot atbildības līmeni, kas atbilst rupjai neuzmanībai, šie panti izveido stingrāku atbildības par nejausām noplūdēm sistēmu nekā tā, kas paredzēta *Marpol 73/78* 4. pantā, skatītā kopā ar šīs konvencijas I pielikuma 9. noteikumu un 11. noteikuma b) punktu, kā arī tās II pielikuma 5. noteikumu un 6. noteikuma b) punktu.

38 Šajā sakarā prasītāji pamata prāvā un iepriekš minētās valdības vadās no premisas, ka Direktīvas 2005/35 likumību var izvērtēt, vadoties no Jūras tiesību konvencijas, jo, tā kā Kopiena ir šīs konvencijas dalībniece, tā ir Kapienu tiesību sistēmas sastāvdaļa.

39 Tās uzskata, ka minētās direktīvas likumību var novērtēt arī, vadoties no *Marpol 73/78* konvencijas. Jūras tiesību konvencijā ir definēts un regulēts ligumslēdzēju pušu kompetences atklātā jūrā, ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un starptautiskajos jūras šaurumos apjoms. Tātad Kopienai nav kompetences pieņemt likumdošanas aktus, kas piemērojami noplūdēm no kuģiem, kuri nekuģo zem kādas dalībvalsts karoga, ja vien Jūras tiesību konvencijā nav atzītas Kapienu tiesības pieņemt šādu tiesisko regulējumu. Saskaņā ar to līgumslēdzējas puses ir kompetentas pieņemt tikai tādu tiesisko regulējumu, ar kuru tiek īstenoti starptautiskie noteikumi un normas šajās teritorijās, t.i., šajā gadījumā *Marpol 73/78* konvencijas normas. Šī kompetence attiecībā uz atklāto jūru ir precizēta Jūras tiesību konvencijas 211. panta 1. un 2. punktā, attiecībā uz starptautiskajiem jūras šaurumiem — šīs konvencijas 42. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 45. pantā, bet attiecībā uz ekskluzīvo ekonomisko zonu — tās 211. panta 5. punktā. Turklāt atbilstoši Jūras tiesību konvencijas 2. panta 3. punktam tas attiecas arī uz teritoriālajiem ūdeņiem.

40 Prasītāji pamata prāvā piebilst, ka Direktīvas 2005/35 likumā ir jāvērtē, vadoties no *Marpol 73/78* konvencijas arī tādēļ, ka Kopienų likumdevējs ar šo direktīvu ir vēlējis to transponēt Kopienų tiesībās.

41 Turklāt jūras transporta nozare ir nozare, kurā Kopienai ir dalībvalstu starptautisko pienākumu īstenošanas regulatora loma. Situācija ir līdzīga tai, kas pastāvēja saskaņā ar 1947. gada 30. oktobra Vispārīgo vienošanos par tarifiem un tirdzniecību (turpmāk tekstā — “1947. gada *GATT*”) pirms nolīguma, ar kuru ir izveidota Pasaules tirdzniecības organizācija, stāšanās spēkā, t.i., situācijai, kurā Kopiena, neklūstot nepastarpināti šo nolīgumu dalībniece, pārņēma dalībvalstu pienākumus, pamatojoties uz tās darbību kopējās tirdzniecības politikas ietvaros. Tādējādi nozares, uz kurām attiecas 1947. gada *GATT*, nokļuva Kopienų kompetencē, un rezultātā šī nolīguma normas kļuva tai saistošas.

Tiesas vērtējums

42 No EKL 300. panta 7. punkta izriet, ka Kopienų iestādes saista tās noslēgtie nolīgumi un tādējādi šiem nolīgumiem ir augtāks spēks par atvasinātajiem Kopienų tiesību aktiem (šajā sakarā skat. 1996. gada 10. septembra spriedumu lietā C-61/94 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-3989. lpp., 52. punkts, un 2006. gada 12. janvāra spriedumu lietā C-311/04 *Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht*, Krājums, I-609. lpp., 25. punkts).

43 No minētā izriet, ka atvasinātā Kopienų tiesību akta spēkā esamību var ietekmēt tā nesaderība ar šādām starptautisko tiesību normām. Ja šī spēkā esamība tiek apstrīdēta valsts tiesā, tad Tiesa, piemērojot EKL 234. pantu, pārbauda attiecīgā Kopienų

tiesību akta spēkā esamību, ņemot vērā visus starptautisko tiesību noteikumus, ievērojot divus nosacījumus.

- 44 Pirmkārt, šiem noteikumiem ir jābūt saistošiem Kopienai (skat. 1972. gada 12. decembra spriedumu apvienotajās lietās no 21/72 līdz 24/72 *International Fruit Company* u.c., *Recueil*, 1219. lpp., 7. punkts).
- 45 Otrkārt, Tiesa var pārbaudīt Kopienas tiesiskā regulējuma spēkā esamību, vadoties no starptautiska nolīguma, tikai tad, ja tā raksturs un sistēma nav tam pretrunā un ja cita starpā šīs tiesību normas no to satura viedokļa ir beznosacījuma un pietiekami precīzas (skat. it īpaši šajā sakarā 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA*, Krājums, I-403. lpp., 39. punkts).
- 46 Tātad ir jāpārbauda, vai šie abi nosacījumi ir izpildīti attiecībā uz *Marpol 73/78* konvenciju un Jūras tiesību konvenciju.
- 47 Pirmkārt, attiecībā uz *Marpol 73/78* konvenciju vispirms ir jāatzīmē, ka Kopiena nav tās līgumslēdzēja puse.
- 48 Turklāt, kā Tiesa jau ir nospriedusi, nešķiet, ne ka atbilstoši EK līgumam Kopiena būtu uzņēmusies kompetenci, kuru iepriekš īstenoja dalībvalstis *Marpol 73/78* konvencijas piemērošanas jomā, ne ka tādējādi tās normas rezultātā būtu saistošas Kopienai (1994. gada 14. jūlija spriedums lietā C-379/92 *Peralta*, *Recueil*, I-3453. lpp., 16. punkts). Šajā sakarā *Marpol 73/78* konvencija tātad atšķiras no 1947. gada *GATT*, kura ietvaros Kopiena ir pakāpeniski uzņēmusies kompetenci, kuru iepriekš īstenoja dalībvalstis, kā rezultātā to saista no šī nolīguma izrietošās saistības (it īpaši šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *International Fruit Company* u.c., 10.–18. punkts). Tādējādi šī judikatūra, kas attiecas uz 1947. gada *GATT*, nav attiecināma uz *Marpol 73/78*.

- 49 Ir taisnība, ka visas Kapienu dalībvalstis ir *Marpol 73/78* konvencijas dalībnieces. Tomēr, tā kā kompetence, kuru iepriekš īstenoja dalībvalstis, nav pilnībā nodota Kopienai, to nesaista *Marpol 73/78* normas, kuras tā nav apstiprinājusi, tikai tāpēc vien, ka visas šīs valstis ir tās dalībnieces.
- 50 Tā kā *Marpol 73/78* konvencija nav saistoša Kopienai, tikai tas, ka Direktīvas 2005/35 mērķis ir iekļaut Kapienu tiesībās zināmus noteikumus, kas minēti šajā konvencijā, nekādā ziņā nav pietiekami, lai uzskatītu, ka Tiesai ir tiesības pārbaudīt šīs direktīvas likumību, vadoties no minētās konvencijas.
- 51 Protams, kā tas izriet no pastāvīgās judikatūras, Kapienu kompetence ir jāīsteno, ievērojot starptautiskās tiesības, tostarp starptautisko konvenciju normas tiktāl, ciktāl tajās ir kodificētas vispārējo starptautisko tiesību paražu tiesību normas (šajā sakarā skat. 1992. gada 24. novembra spriedumu lietā *C-286/90 Poulsen* un *Diva Navigation, Recueil*, I-6019. lpp., 9. un 10. punkts; 1993. gada 24. novembra spriedumu lietā *C-405/92 Mondiet, Recueil*, I-6133. lpp., 13.–15. punkts, un 1998. gada 16. jūnija spriedumu lietā *C-162/96 Racke, Recueil*, I-3655. lpp., 45. punkts). Tomēr nešķiet, ka *Marpol 73/78* konvencijas I pielikuma 9. noteikuma un 11. noteikuma b) punkta un šīs konvencijas II pielikuma 5. noteikuma un 6. noteikuma b) punkta normas izteiktu vispārējo starptautisko tiesību paražu tiesību normas.
- 52 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka Direktīvas 2005/35 spēkā esamību nevar vērtēt, vadoties no *Marpol 73/78* konvencijas, lai gan tā ir saistoša dalībvalstīm. Šis apstāklis tomēr var ietekmēt, no vienas puses, Jūras tiesību konvencijas interpretāciju un, no otras puses, atvasināto tiesību normas, kas ietilpst *Marpol 73/78* konvencijas piemērošanas jomā. Ņemot vērā paražu tiesību labticības principu, kas ietilpst vispārējās starptautiskās tiesībās, un EKL 10. pantu, Tiesai ir jāinterpretē šīs tiesību normas, ņemot vērā *Marpol 73/78* konvenciju.

- 53 Otrkārt, attiecībā uz Jūras tiesību konvenciju, Kopiena to parakstīja un pēc tam apstiprināja ar Lēmumu 98/392, kā rezultātā tā saista Kopieni, un šīs konvencijas noteikumi no tā brīža ir Kopienas tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa (skat. 2006. gada 30. maija spriedumu lietā C-459/03 Komisija/Īrija, Krājums, I-4635. lpp., 82. punkts).
- 54 Tātad ir jāpārbauda, vai Kopienas tiesību aktu pārbaude, vadoties no šīs konvencijas normām, nav pretrunā Jūras tiesību konvencijas raksturam un sistēmai, kas izriet it īpaši no tās mērķa, preambulas un normām.
- 55 Jūras tiesību konvencijas galvenais mērķis ir kodificēt, precizēt un attīstīt vispārīgās starptautisko tiesību normas, kas attiecas uz starptautiskās sabiedrības brīvprātīgu sadarbību ūdeņu izpētē, lietošanā un izmantošanā.
- 56 Šajā nolūkā atbilstoši šīs konvencijas preambulai līgumslēdzējas puses vēlējas ar tās palīdzību izveidot tiesisku kārtību jūrām un okeāniem, kas atvieglotu starptautisko kuģošanu, ievērotu cilvēces intereses un vajadzības kopumā un it īpaši jaunattīstības valstu specifiskās intereses un vajadzības, stiprinātu mieru, drošību, sadarbību, kā arī draudzīgas attiecības starp visām tautām.
- 57 Ar šādu mērķi Jūras tiesību konvencijā ir izveidots teritoriālo ūdeņu (2.–33. pants), ūdeņu, kas veido starptautiskajā kuģošanā izmantojamus jūras šaurumus (34.–45. pants), arhipelāgu ūdeņu (46.–54. pants), ekskluzīvās ekonomiskās zonas (55.–75. pants), kontinentāla šelfa (76.–85. pants) un atklātās jūras (86.–120. pants) tiesiskais režīms.
- 58 Šīs konvencijas mērķis ir izveidot attiecībā uz visām šīm ūdeņu teritorijām taisnīgu līdzsvaru starp piekrastes valsts un karoga valsts interesēm, kuras var būt pretrunā.

Šajā sakarā līgumslēdzējas puses ir vēlējušās, kā tas izriet no vairākām minētās konvencijas normām, kā, piemēram, no tās 2. un 33. panta, 34. panta 2. punkta, 56. vai 89. panta, noteikt materiālas un teritoriālas to atbilstošo suverēno tiesību robežas.

59 Turpretim indivīdiem atbilstoši Jūras tiesību konvencijai būtībā nav autonomu tiesību un brīvību. Tostarp kuģošanas brīvību viņi var izmantot tikai tad, ja pastāv cieša saikne starp to kuģi un valsti, kas tam ir piešķirusi savu valstisko piederību un kļuvusi par karoga valsti. Šī saikne ir jānosaka atbilstoši attiecīgās valsts iekšējām tiesībām. Šīs konvencijas 91. pantā šajā sakarā precizēts, ka katra valsts izvirza nosacījumus, ar kādiem tā piešķir savu valstisko piederību kuģiem, reģistrē kuģus savā teritorijā un piešķir tiesības kuģot zem sava karoga. Kuģiem ir tās valsts piederība, zem kuras karoga tiem ir tiesības kuģot, prasot, lai starp šo valsti un minētajiem kuģiem pastāv reāla saikne. Saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 92. panta 1. punktu kuģiem ir tiesības kuģot tikai zem vienas valsts karoga un kuģim nav tiesību mainīt savu karogu kuģojuma laikā, izņemot gadījumus, kad faktiski notiek īpašuma tiesību pāreja vai reģistra maiņa.

60 Tādēļ, ka kuģis nepieder noteiktai valstij, ne kuģim, ne personām, kas uz tā atrodas, nerodas kuģošanas brīvība. Šajā sakarā Jūras tiesību konvencijā, precīzāk, tās 110. panta 1. punktā, ir paredzēts, ka kara kuģis, kurš atklātā jūrā sastopas ar ārvalstu kuģi, var to pārbaudīt, ja tam ir pietiekošs pamats uzskatīt, ka šim kuģim nav valstiskas piederības.

61 Protams, noteiktu Jūras tiesību konvencijas normu, kā, piemēram, tās 17. panta, 110. panta 3. punkta un 111. panta 8. punkta, teksts šķietami saista tiesības ar kuģiem. Tomēr no tā neizriet, ka šīs tiesības tādējādi tiek piešķirtas indivīdiem, kas saistīti ar šiem kuģiem, kā, piemēram, to īpašniekiem, jo kuģa starptautiskais tiesiskais statuss ir atkarīgs no karoga valsts, nevis no kuģa piederības noteiktām fiziskām vai juridiskām personām.

- 62 Turklāt atbilstoši minētajai konvencijai karoga valstij ir jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu drošību uz jūras un attiecīgi aizsargātu citu valstu intereses. Tātad šai valstij var arī prasīt atbildību pret citām valstīm par pārkāpumiem, kurus zem tās karoga kuģojošs kuģis ir izraisījis citas valsts suverenitātē ietilpstošo ūdeņu teritorijās, jo šie pārkāpumi izriet no karoga valsts pienākumu neizpildes.
- 63 Iepriekšējo analīzi neatspēko tas, ka Jūras tiesību konvencijas XI daļā fiziskās un juridiskās personas attiecībā uz ūdeņu un to dziļļu resursu izpēti, lietošanu un izmantošanu atrodas ārpus valsts jurisdikcijas robežām, jo šī lieta nekādi neattiecas uz šīs XI daļas normām.
- 64 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka Jūras tiesību konvencija neievieš noteikumus, kas būtu paredzēti, lai tos tieši un nekavējoties piemērotu konkrētām personām un piešķirtu tām tiesības vai brīvības, uz kurām tās varētu atsaukties pret valstīm, neatkarīgi no kuģa karoga valsts nostājas.
- 65 No tā izriet, ka Jūras tiesību konvencijas raksturs un sistēma nepieļauj, ka Tiesa varētu vērtēt Kopienas tiesību akta spēkā esamību, vadoties no šīs [konvencijas].
- 66 Līdz ar to uz pirmo, otro un trešo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2005/35 spēkā esamību nevar vērtēt:

— ne vadoties no *Marpol* 73/78 konvencijas,

— ne vadoties no Jūras tiesību konvencijas.

Par ceturto jautājumu

⁶⁷ Ar šo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2005/35 4. pants ir spēkā neesošs tādēļ, ka, lietojot izteikumu “rupja neuzmanība”, tajā ir pārkāpts vispārīgais tiesiskās drošības princips.

⁶⁸ Prasītāji pamata prāvā un Grieķijas valdība uzskata, ka Direktīvas 2005/35 4. pantā ir pārkāpts vispārīgās tiesiskās drošības princips, kas prasa, lai tiesiskais regulējums būtu skaidrs un precīzs, lai personas, uz kurām tas attiecas, nešaubīgi varētu saprast savas tiesības un pienākumus. Šajā normā personu, kuras ir vainojamas noplūdē, atbildībai ir paredzēts rupjas neuzmanības kritērijs, kurš Direktīvā 2005/35 nav definēts un kurš līdz ar to nav pietiekami skaidrs. Tātad attiecīgās personas nevar zināt, kāds ir tām piemērojamā tiesiskā regulējuma bardzības līmenis.

Tiesas vērtējums

⁶⁹ Vispārīgais tiesiskās drošības princips, kas ir Kopienų tiesību pamatprincips, it īpaši prasa, lai tiesību akti būtu skaidri un precīzi, lai personas varētu nepārprotami zināt savas tiesības un pienākumus un attiecīgi rīkoties. (skat. Tiesas 2005. gada 14. aprīļa spriedumu lietā C-110/03 Beļģija/Komisija, Krājums, I-2801. lpp., 30. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 68. punkts).

- 70 Turklāt, Direktīvas 2005/35 4. pantā, skatītā kopā ar tās 8. pantu, noteikts, ka dalībvalstīm noteikta uzvedība ir jāuzskata par pārkāpumu un par to jā soda, vienlaikus ievērojot arī noziedzīgu nodarījumu un sodu tiesiskuma principu (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), kas ir viens no tiesību vispārīgajiem principiem, kuri izriet no dalībvalstīm kopējām konstitucionālajām tradīcijām, (2007. gada 3. maija spriedums lietā C-303/05 *Advocaten voor de Wereld*, Krājums, I-3633. lpp., 49. punkts) un kas ir īpaša vispārīgā tiesiskās drošības principa izpausme.
- 71 Noziedzīgu nodarījumu un sodu tiesiskuma princips nozīmē, ka Kopienų tiesību normās ir skaidri jādefinē pārkāpumi un par tiem paredzētie sodi. 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 kriminālatbildība (skat. it īpaši iepriekš minēto spriedumu lietā *Advocaten voor de Wereld*, 50. punkts, kā arī Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2000. gada 22. jūnija spriedumu lietā *Coëme* u.c. pret Beļģiju, *Recueil des arrêts et décisions*, 2000-VII, 145. punkts).
- 72 Tik tiešām Direktīvas 2005/35 4. pantā, skatītā kopā ar tās 8. pantu, ir likts dalībvalstīm sodīt par piesārņojošu vielu noplūdi no kuģiem, ja tas izdarīts “ar nodomu, aiz neuzmanības vai rupjas nolaidības [neuzmanības]”, bet nedefinējot šos jēdzienus.
- 73 Tomēr vispirms ir jāuzsver, ka šie atšķirīgie jēdzieni, it īpaši rupjas neuzmanības jēdziens, kas minēts uzdotajos jautājumos, atbilst atbildības uzņemšanās kritērijiem, kurus ir paredzēts piemērot nenoteiktā skaitā situāciju, kuras nav iespējams iepriekš paredzēt, un nevis konkrētai uzvedībai, kuru var precīzi aprakstīt Kopienų vai valsts tiesību normatīvā aktā.
- 74 Sekojoši ir jākonstatē, ka šie jēdzieni ir pilnībā iekļauti un lietoti attiecīgajās dalībvalstu tiesību sistēmās.

- 75 Precīzāk, visās šajās sistēmās ir norādes uz neuzmanības jēdzienu, ar kuru saprot darbību vai bezdarbību, kas izdarīta bez nodoma un ar kuru atbildīgā persona pārkāpj savu rūpības pienākumu.
- 76 Turklāt, kā tas ir paredzēts vairākās valstu tiesiskajās iekārtās, jēdziens “rupja” neuzmanība ir jāsaprot kā šāda rūpības pienākuma nozīmīgs pārkāpums.
- 77 Šādos apstākļos ir jāuzskata, ka “rupjas neuzmanības” jēdziens Direktīvas 2005/35 4. panta nozīmē ir jāsaprot kā darbība vai bezdarbība, kas izdarīta bez nodoma un ar kuru atbildīgā persona nozīmīgā veidā pārkāpj savu rūpības pienākumu, kāds tai bija, ņemot vērā tās īpašības, zināšanas, spējas un tās konkrēto situāciju.
- 78 Galu galā saskaņā ar EKL 249. pantu dalībvalstīm ir jātransponē Direktīva 2005/35 to attiecīgajā tiesību sistēmā. Līdz ar to pati šīs direktīvas 4. pantā minēto pārkāpumu un piemērojamo sodu definīcija izriet no dalībvalsts pieņemtajām tiesību normām.
- 79 Ņemot vērā iepriekš minēto, Direktīvas 2005/35 4. pants, skatīts kopā ar tās 8. pantu, liekot dalībvalstīm sodīt par piesārņojošu vielu noplūdi no kuģiem, ja tas izdarīts aiz “rupjas neuzmanības”, bet nedefinējot šos jēdzienus, nepārkāpj vispārīgo tiesiskās drošības principu.
- 80 No tā izriet, ka ceturtā jautājuma pārbaudes rezultātā nav iegūts neviens pierādījums, kas radītu šaubas par Direktīvas 2005/35 4. panta spēkā esamību, vadoties no vispārīgā tiesiskās drošības principa.

Par tiesāšanās izdevumiem

81 Attiecībā uz pamata lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

1) **Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 7. septembra Direktīvas 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem spēkā esamību nevar vērtēt:**

— **ne vadoties no Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu, kas parakstīta Londonā 1973. gada 2. novembrī un kas ir papildināta ar 1978. gada 17. februāra protokolu,**

— **ne vadoties no Apvienoto Nāciju Jūras tiesību konvencijas, kas parakstīta Montegobejā 1982. gada 10. decembrī;**

2) **ceturtnā jautājuma pārbaudes rezultātā nav iegūts neviens pierādījums, kas radītu šaubas par Direktīvas 2005/35 4. panta spēkā esamību, vadoties no vispārīgā tiesiskās drošības principa.**

[Paraksti]