



LATVIJAS REPUBLIKAS SATVERSMES TIESA

SPRIEDUMS

LATVIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

Rīgā 2004. gada 7. jūlijā

Lietā Nr. 2004-01-06

Latvijas Republikas Satversmes tiesa šādā sastāvā: tiesas sēdes priekšsēdētājs Aivars Endziņš, tiesneši Romāns Apsītis, Aija Branta, Ilma Čepāne, Gunārs Kūtris, Juris Jelāgins un Andrejs Lapse,

pamatojoties uz Latvijas Republikas Satversmes 85. pantu, Satversmes tiesas likuma 16. panta 6. punktu, 17. panta pirmās daļas 9. punktu, 19.¹ un 28.¹ pantu,

pēc Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesas (tiesneša Jura Stukāna) pieteikuma

rakstveida procesā 2004. gada 15. jūnija tiesas sēdē

izskatīja lietu

„Par Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 114.² panta atbilstību 1965. gada 9. aprīļa Konvencijai par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu”.

Konstatējošā daļa

1. Saeima 1997. gada 11. septembrī pieņēma likumu „Par Starptautisko konvenciju par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu”, kas stājās spēkā 1997. gada 24. septembrī. Ar šo likumu tika apstiprināta 1965. gada 9. aprīlī

Londonā parakstītā Starptautiskā konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (turpmāk – Konvencija). Latvijā Konvencija ir spēkā no 1998. gada 21. marta.

Konvencijas 3.15. standarts noteic, ka „varas iestādes nevar kuģa īpašniekam uzlikt nekādus sodus, ja pasažiera kontroles dokuments tiek atzīts par neatbilstošu vai ja šī iemesla dēļ pasažierim tiek liegta iespēja iebraukt valstī”.

2. 1998. gada 14. oktobrī Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss (turpmāk – APK) tika papildināts ar 114.² pantu. Savukārt 2003. gada 19. jūnijā Saeima pieņēma likumu „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā”, ar kuru APK 114.² pants tika izteikts šādā redakcijā:

„Par vienas personas vai vairāku personu pārvadāšanu no ārvalstīm uz Latvijas Republiku, ja minētajām personām nav Latvijas Republikas valsts robežas šķērsošanai derīgu ceļošanas dokumentu un ja to veicis pārvadātājs ar jūras vai gaisa transportu, –

uzliek naudas sodu fiziskajām personām no simt līdz trīssimt latiem, bet juridiskajām personām – no divsimt piecdesmit līdz piectūkstoš latiem.

Par vienas personas vai vairāku personu pārvadāšanu no ārvalstīm uz Latvijas Republiku noteiktā kārtībā organizētas pasažieru grupas sastāvā, ja minētajām personām nav Latvijas Republikas valsts robežas šķērsošanai derīgu ceļošanas dokumentu un ja to veicis pārvadātājs ar autotransportu, –

uzliek naudas sodu fiziskajām personām no desmit līdz divsimt piecdesmit latiem, bet juridiskajām personām – no piecdesmit līdz divtūkstoš latiem.”

3. Pieteikuma iesniedzējs – Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesa – 2004. gada 5. janvārī izskatīja akciju sabiedrības „Rīgas Jūras līnija” sūdzību par Valsts robežsardzes Rīgas pārvaldes priekšnieka vietas izpildītāja Leonarda

Doniņa 2003. gada 29. augusta lēmumu administratīvā pārkāpuma lietā Nr. 2932-03098, ar kuru, pamatojoties uz APK 114.² panta pirmo daļu, akciju sabiedrībai „Rīgas Jūras līnija” uzlikts naudas sods 250 latu apmērā. Minētajā lietā tika konstatēts, ka 2003. gada 29. augustā akciju sabiedrība „Rīgas Jūras līnija” kā pārvadātājs ar tai piederošo kuģi „Baltic Kristina” atveda uz Latviju Zviedrijas Karalistes pilsoni bez derīgiem ceļošanas dokumentiem (pases derīguma termiņš bija īsāks par trim mēnešiem).

Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesa (turpmāk – iesniedzējs) nolēma vērsties Satversmes tiesā ar lūgumu ierosināt lietu un izvērtēt APK 114.² panta atbilstību Konvencijai.

No pieteikuma un tam pievienotajiem dokumentiem izriet, ka iesniedzējs lūdz izvērtēt APK 114.² panta pirmās daļas atbilstību Konvencijas 3.15. standartam. Turklāt tikai daļā par pārvadāšanu ar jūras transportu (turpmāk – apstrīdētā norma).

Iesniedzējs uzskata, ka apstrīdētā norma „neatbilst Konvencijas 3.15. standartam, jo paredz pārvadātāja sodīšanu, ja pasažiera kontroles dokuments tiek atzīts par neatbilstošu vai ja šī iemesla dēļ pasažieriem tiek liegta iespēja iebraukt valstī (nav Latvijas Republikas valsts robežas šķērsošanai derīgu ceļošanas dokumentu)”.

4. Saeima norāda, ka Konvencija neliedz tās dalībvalstīm savā praksē atkāpties no Konvencijas standartiem un ieteikumiem, jo Konvencijas V panta otrajā daļā ir teikts, ka nekas šajā Konvencijā vai tās pielikumā nevar tikt interpretēts kā aizliegums līgumslēdzējvalsts valdībai piemērot spēkā esošos pasākumus, ko šī valdība uzskata par vajadzīgiem, lai saglabātu sabiedrisko morāli, kārtību un drošību. Savukārt Konvencijas VIII panta pirmā daļa noteic, ka ikvienai līgumslēdzējvalsts valdībai, kura uzskata par nelietderīgu pilnībā saskaņot savas formalitātes, dokumentārās prasības vai procedūras ar kādu no standartiem vai kura sevišķu iemeslu dēļ uzskata par nepieciešamu pieņemt no standartiem atšķirīgas formalitātes, dokumentārās prasības vai procedūras, par

to jāinformē ģenerālsēkretārs un jāpaziņo tam par šīs prakses atšķirībām no standartiem. Ievērojot minēto, likuma „Par Starptautisko konvenciju par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu” 3. pantā ir paredzēts, ka Ārlietu ministrija ir atbildīgā institūcija, kas saskaņā ar Konvencijas VIII panta prasībām informē Starpvaldību konsultatīvās jūrniecības organizācijas ģenerālsēkretāru (turpmāk – SJO ģenerālsēkretārs) par formalitāšu, dokumentāro prasību vai procedūru saskaņošanu ar ieteicamo praksi, bet Satiksmes ministrija sniedz nepieciešamo informāciju par minēto prasību īstenošanu.

Saeima uzskata, ka gadījumā, ja nav ievērotas likuma „Par Starptautisko konvenciju par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu” 3. panta prasības, nebūtu pamata lemt par apstrīdētās normas atzīšanu par spēkā neesošu, jo Konvencijas dalībvalstu skaits neaptver visas valstis. Saeima norāda, ka saskaņā ar likuma „Par Latvijas Republikas starptautiskajiem līgumiem” 13. pantu attiecībā uz Konvencijas dalībvalstīm nebūtu piemērojama apstrīdētā norma. Savukārt attiecībā uz valstīm, kas nav Konvencijas dalībvalstis, apstrīdētā norma būtu jāpiemēro.

Papildus Saeima norāda, ka Eiropas Savienības (turpmāk – ES) jaunajām dalībvalstīm no pievienošanās dienas būs jāpilda Padomes 2001. gada 28. jūnija direktīva 2001/51/EK (turpmāk – Direktīva). Direktīvas 4. pants ietver atsauci uz Konvencijas, ar kuru īsteno Beniluksa Ekonomikas savienības valstu valdību, Vācijas Federatīvās Republikas valdības un Francijas Republikas valdības 1985. gada 14. jūnija Šengenas līgumu par pakāpenisku kontroles atcelšanu pie kopīgām robežām (turpmāk – Šengenas līgums) 26. pantu. Saskaņā ar šo aktu prasībām ir jānodrošina pārvadātāji, kas bez nepieciešamajiem dokumentiem no trešajām valstīm uz ES teritoriju transportē personas, kuras nav ES pilsoņi.

Saeima uzskata, ka apstrīdētā norma ir atstājama spēkā.

5. Ārlietu ministrija uzskata, ka apstrīdētā norma salīdzinājumā ar Konvencijas 3.15. standartu paredz atšķirīgu regulējumu. Taču saskaņā ar likuma „Par Starptautisko konvenciju par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu” 3. panta prasībām Konvencijā paredzēto saistību izpildi koordinē Satiksmes ministrija.

6. Satiksmes ministrija norāda, ka saskaņā ar likuma „Par Starptautisko konvenciju par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu” 3. pantu nav sniegusi informāciju par formalitātēm, dokumentārām prasībām vai procedūrām, kas atšķirīgas no standartiem, atbilstoši Konvencijas VIII pantam. Ņemot vērā, ka minētās prasības nav ievērotas, kā arī likuma „Par Latvijas Republikas starptautiskajiem līgumiem” 13. panta noteikumus, Satiksmes ministrija uzskata, ka apstrīdētā norma nav pilnībā atbilstoša Konvencijai.

7. Rīgas Juridiskās augstskolas rektors, profesors Norberts Raihs (*Norbert Reich*) norāda, ka līdz 2004. gada 1. maijam Direktīva Latvijas Republikai nebija saistoša. Savukārt pēc 2004. gada 1. maija Latvijai būs jāpilda Direktīvā ietvertās saistības kā *acquis* daļa.

8. Latvijas Universitātes Juridiskās fakultātes Starptautisko un Eiropas tiesību zinātņu katedras lektors Māris Lejnieks uzskata, ka, neskarot jautājumu par apstrīdētajā normā ietvertās sankcijas materiālā apmēra atbilstību Direktīvai, apstrīdētās normas regulējums atbilst Direktīvas prasībām, taču ir pretrunā ar Konvencijas 3.15. standarta prasībām attiecībā uz ieceļošanas dokumentiem.

M. Lejnieks norāda, ka pēc Latvijas Republikas iestāšanās Eiropas Savienībā tai ir saistoši Eiropas Kopienų noteikumi. Konsolidētā Eiropas Kopienų dibināšanas līguma 307. pants paredz, ka līgums neietekmē dalībvalstu starptautiski tiesiskās saistības, kuras tās uzņēmušās pret vienu vai

vairākām trešajām valstīm. Taču saskaņā ar Kopienu Tiesas lēmumu lietā *Komisija pret Itāliju (Commission v. Italy, Case 10/61, [1962] ECR, p.11)* attiecībās ar citām dalībvalstīm piemērojami Eiropas Kopienu tiesību akti. Turklāt, ja dalībvalsts konstatē savu starptautiski tiesisko saistību nesaderību ar Eiropas Kopienu tiesību normām, tai jāveic viss nepieciešamais, lai nesaderību novērstu.

M. Lejnietis uzskata, ka, ņemot vērā to, ka Latvijas Republika nav paziņojusi SJO ģenerālsekretāram par atšķirīgu praksi Konvencijas 3.15. standarta piemērošanā, attiecībā uz pārvadātājiem, kuru kuģi peld ar ES dalībvalstu karogu, jāpiemēro Direktīvas prasības, bet attiecībā uz pārvadātāju kuģiem, kas peld ar trešo valstu karogu, jāpiemēro Konvencijas 3.15. standarts.

Secinājumu daļa

1. Saskaņā ar Satversmes tiesas likuma 19.¹ panta pirmo daļu vispārējās jurisdikcijas tiesa, izskatot lietu, ir tiesīga iesniegt pieteikumu gadījumā, ja tā uzskata, ka augstāka juridiskā spēka tiesību normai neatbilst tiesību norma, kas jāpiemēro šajā lietā. No lietas materiāliem ir acīmredzams, ka minētās lietas izlemšanā nozīme ir tikai APK 114.² panta pirmajai daļai, ciktāl tā attiecas uz jūras pārvadātāju. Turklāt no pieteikuma un tam pievienotajiem dokumentiem izriet, ka iesniedzējs lūdz izvērtēt apstrīdētās normas atbilstību Konvencijas 3.15. standartam. Prasījums neietver sankcijas apmēra izvērtēšanu.

Tādējādi Satversmes tiesa šajā spriedumā izvērtēs tikai APK 114.² panta pirmās daļas vārdkopas „par vienas personas vai vairāku personu pārvadāšanu no ārvalstīm uz Latvijas Republiku, ja minētajām personām nav Latvijas Republikas valsts robežas šķērsošanai derīgu ceļošanas dokumentu un ja to veicis pārvadātājs ar jūras transportu” atbilstību Konvencijas 3.15. standartam.

2. Apstrīdētā norma paredz pārvadātāja atbildību par vienas vai vairāku personu pārvadāšanu no ārvalstīm uz Latvijas Republiku ar jūras transportu, ja

minētajām personām nav Latvijas Republikas valsts robežas šķērsošanai derīgu ceļošanas dokumentu. Turpretī Konvencijas 3.15. standarts paredz, ka varas iestādes nevar kuģa īpašniekam uzlikt nekādus sodus, ja pasažiera kontroles dokuments tiek atzīts par neatbilstošu vai ja šā iemesla dēļ pasažierim tiek liegta iespēja iebraukt valstī.

Lai izvērtētu, vai apstrīdētā norma atbilst minētajai Konvencijas normai, jānoskaidro:

1) vai Konvencijas 3.15. standarts ir Latvijai saistoša tiesību norma;

2) vai termins „pārvadātājs” apstrīdētajā normā un termins „kuģa īpašnieks” Konvencijas 3.15. standartā attiecas uz vienu un to pašu subjektu loku;

3) vai termins „derīgi ceļošanas dokumenti” apstrīdētajā normā un termins „kontroles dokumenti” Konvencijas 3.15. standartā apzīmē vienus un tos pašus dokumentus.

3.1. Konvencijas VI panta (a) daļa noteic, ka „standarti ir tie pasākumi, kuru vienota piemērošana [...] ir nepieciešama un lietderīga”. Vārda „nepieciešams” (*necessary – sk. lietas materiālu 55. lpp.*) lietošana norāda uz standartu izpildīšanas obligāto raksturu. Līdz ar to Konvencijas pielikumā ietvertajiem standartiem ir obligāts un saistošs raksturs.

Savukārt Konvencijas V panta otrā daļa noteic, ka „nekas šajā Konvencijā vai tās pielikumā nevar tikt interpretēts kā aizliegums Līgumslēdzējvalsts valdībai piemērot spēkā esošos pasākumus, ko šī valdība uzskata par vajadzīgiem, lai saglabātu sabiedrisko morāli, kārtību un drošību vai lai novērstu sabiedrības, dzīvnieku vai augu veselību apdraudošu slimību vai kaitēkļu izplatību vai ievēšanu”. No šīs normas var secināt, ka apstrīdētās normas piemērošana nav bijusi aizliegta. Taču Konvencijas VIII pants noteic, ka „ikvienai Līgumslēdzējvalsts valdībai, kura uzskata par nelietderīgu pilnībā saskaņot savas formalitātes, dokumentārās prasības vai procedūras ar kādu no Standartiem vai kura sevišķu iemeslu dēļ uzskata par nepieciešamu pieņemt no Standartiem atšķirīgas formalitātes, dokumentārās prasības vai procedūru, par

to jāinformē Ģenerālsēkretārs un jāpaziņo tam par šīs prakses atšķirībām no Standartiem”.

Šobrīd Konvencijai pievienojušās 94 dalībvalstis. Dažas no tām (piemēram, Beļģija, Dānija, Itālija, Lielbritānija, Nīderlande un Vācija) ir paziņojušas SJO ģenerālsēkretāram par praksi, kura atšķiras no Konvencijas 3.15. standarta. Tomēr, kā tiks norādīts turpmāk, Latvija šādu paziņojumu nav sniegusi.

3.2. Likuma „Par Starptautisko konvenciju par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu” 3. pantā ir paredzēts, ka Ārlietu ministrija ir atbildīgā institūcija, kas saskaņā ar Konvencijas VIII panta prasībām informē SJO ģenerālsēkretāru par formalitāšu, dokumentāro prasību vai procedūru saskaņošanu ar ieteicamo praksi, bet Satiksmes ministrija sniedz nepieciešamo informāciju par minēto prasību īstenošanu. Taču nedz Ārlietu ministrija, nedz Satiksmes ministrija šādu informāciju SJO ģenerālsēkretāram nav sniegusi (*sk. lietas materiālu 102.-106. lpp.*).

Saeima atbildes rakstā norāda, ka, pieņemot likumu, kurā ietverta apstrīdētā norma, uzskatījusi, ka Ārlietu ministrija un Satiksmes ministrija veiks nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu Latvijas Republikas starptautisko saistību izpildi, t.i., veiks Konvencijā paredzēto informēšanu.

Valstij ir tiesības pieņemt izņēmumus no starptautiskā līguma tikai tad, ja starptautiskais līgums paredz šādu iespēju. Saskaņā ar Konvencijas VIII pantu dalībvalstij šādas tiesības ir. Saeima atbildes rakstā norāda, ka Ārlietu ministrijai vajadzēja sniegt informāciju atbilstoši Konvencijas VIII panta prasībām. Taču lietā esošie materiāli liecina par to, ka, pieņemot apstrīdēto normu, Saeima to nav vērtējusi kā Konvencijas izņēmumu. No Saeimas atbildes raksta un tam pievienotajiem dokumentiem izriet, ka likumprojektu, kurā ietverta apstrīdētā norma, nolūkā izpildīt Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 9. pielikuma prasības un noteikt aviokompāniju atbildību par tādu pasažieru nogādāšanu Latvijā, kuriem nav iecerēšanai nepieciešamo dokumentu, sagatavojusi Satiksmes ministrija. Līdztekus

likumprojektā (APK 114.² pantā) tika paredzēta atbildība arī jūras pārvadātājiem, lai novērstu šādu pasažieru nogādāšanu uz Latviju pa jūru.

Tātad likuma (2003. gada 19. jūnija likums „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā”) pieņemšanas procesā Saeima nav izvērtējusi apstrīdētās normas saistību ar Konvenciju.

Izpildot starptautiskās saistības, valsts rīkojas kā vienots starptautisko tiesību subjekts, un nav svarīgi, kas – parlaments, valdība vai kāda atsevišķa ministrija – nav pildījusi starptautiskā līguma uzlikto pienākumu, bet svarīgas ir sekas – saistību neizpilde. Katrai valstij ir tiesības izveidot tādu varas organizācijas struktūru, kādu tā vēlas, bet iekšējās varas sadales īpatnības nevar būt par iemeslu tam, lai nepildītu starptautiskos pienākumus [*sk., piemēram, ILC Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, Article 2(b) (Commentaries 5,6), Article 4 (Commentaries 5,6) sk. <http://www.un.org/law/ilc/reports/2001/english/chp4.pdf>]].*

4. Administratīvo pārkāpumu kodeksā nav dots termina „pārvadātājs” skaidrojums. Minētais termins tulkojams kopsakarībā ar citos normatīvajos aktos dotajām definīcijām. Saskaņā ar Jūras kodeksu „pārvadātājs” ir persona, ar kuru vai kuras vārdā ir noslēgts pārvadājuma līgums, saskaņā ar kuru viņš vai faktiskais pārvadātājs (kuģa īpašnieks, fraktētājs vai operators, kas faktiski veic pārvadājumu vai tā daļu) veic pārvadājumu.

Savukārt Konvencijas pielikumā „kuģa īpašnieks” ir definēts kā persona, kam pieder vai kas pārvalda kuģi (*one who owns or operates the ship*). Līdz ar to Konvencijas 3.15. standarts attiecas uz ikvienu personu, kuras valdījumā ir kuģis un kura faktiski rīkojas ar to (arī nebūdamā kuģa īpašnieks).

Tādējādi termins „pārvadātājs” apstrīdētajā normā un termins „kuģa īpašnieks” Konvencijas 3.15. standartā attiecas uz vienu un to pašu subjektu loku.

5. Konvencijā minētie „kontroles dokumenti” ietver gan personas identitāti apliecinošus dokumentus, arī pasi, gan citus dokumentus, kurus valsts pieprasa vai var pieprasīt uzrādīt iebraucošajām personām, piemēram, vakcinācijas apliecības veidlapas, kas minētas Konvencijas 3.7. standartā.

Interpretējot apstrīdēto normu kopsakarībā ar Ministru kabineta 2001. gada 10. jūlija noteikumu Nr. 310 „Kārtība, kādā personas šķērso Latvijas Republikas valsts robežu” 4. punktu, termins „derīgi ceļošanas dokumenti” attiecas uz pasi vai citu ceļošanas dokumentu, nepieciešamības gadījumā arī uz derīgu ceļošanas vīzu, taču neattiecas uz citiem dokumentiem, kuri nav tieši saistīti ar ceļošanu.

Līdz ar to termins „derīgi ceļošanas dokumenti” apstrīdētajā normā un termins „kontroles dokumenti” Konvencijas 3.15. standartā pamatā apzīmē vienus un tos pašus dokumentus.

6. Apstrīdētā norma paredz atbildību par tādām darbībām, par kurām Konvencijas 3.15. standarts liedz valstīm noteikt atbildību, izņemot gadījumus, kad valsts Konvencijā noteiktajā kārtībā ir paziņojusi par atšķirīgu praksi. Tā kā Latvija par šādu praksi nav paziņojusi, šajā gadījumā Latvijas nacionālā norma ir pretrunā ar starptautisko normu.

1993.gada 6.aprīlī Latvijas Republikas Augstākā padome ar lēmumu „Par pievienošanos 1969.gada 23.maija Vīnes konvencijai par starptautisko līgumu tiesībām” ratificēja 1969. gada 23. maija Vīnes konvenciju par starptautisko līgumu tiesībām (turpmāk – Vīnes konvencija). Šajā konvencijā noteikts, ka konvencijas dalībvalstis atzīst līguma kā starptautiskā tiesību avota arvien pieaugošo lomu miermīlīgās sadarbības attīstīšanā starp valstīm, neraugoties uz to konstitucionālo vai sabiedrisko sistēmu atšķirībām. Vīnes konvencijas 26. pants noteic, ka „katrs spēkā esošs līgums ir saistošs tā dalībniekiem un izpildāms godprātīgi”. Līdz ar to katrai starptautiskā līguma dalībvalstij jāievēro taisnīgums un cieņa pret pienākumiem, kas izriet no

līgumiem un citiem starptautisko tiesību avotiem. Valsts nevar pretstatīt savas nacionālās tiesības starptautiskajām saistībām (tiesībām).

Latvijas Republikas Satversmes (turpmāk – Satversme) 68. pants *inter alia* paredz, ka visiem starptautiskajiem līgumiem, kuri nokārto likumdošanas ceļā izšķiramus jautājumus, nepieciešama Saeimas apstiprināšana. Satversmes sapulce, ietverot minēto normu Satversmē, nav pieļāvusi, ka Latvijas valsts varētu nepildīt savas starptautiskās saistības. Prasība apstiprināt Saeimā attiecīgos starptautiskos līgumus Satversmē ietverta ar mērķi nepieļaut tādas starptautiskās saistības, kas likumdošanas kārtībā izšķiramus jautājumus noregulētu bez Saeimas piekrišanas. Tādējādi redzams, ka Satversmes sapulce ir vadījusies no prezumpcijas, ka starptautiskās saistības „nokārto” jautājumus un tās ir jāpilda.

Likumā „Par likumu un citu Saeimas, Valsts prezidenta un Ministru kabineta pieņemto aktu izsludināšanas, publicēšanas, spēkā stāšanās kārtību un spēkā esamību” nav speciāli atrunāta starptautisko līgumu vieta Latvijas normatīvo aktu hierarhijā. Taču jāņem vērā, ka šis likums tika pieņemts pēc likuma „Par Latvijas Republikas starptautiskajiem līgumiem” spēkā stāšanās. Likuma „Par Latvijas Republikas starptautiskajiem līgumiem” 13. pants noteic, ka gadījumā, „ja starptautiskajā līgumā, kuru Saeima ir apstiprinājusi, paredzēti citādi noteikumi nekā Latvijas Republikas likumdošanas aktos, tiek piemēroti starptautiskā līguma noteikumi”. Arī Satversmes tiesas likuma 16. panta 6. punkts paredz, ka Satversmes tiesa izskata lietas par Latvijas nacionālo tiesību normu atbilstību starptautiskajiem līgumiem, kas nav pretrunā ar Satversmi.

Tādējādi no minētajiem likumiem un starptautiskajām saistībām, ko Latvijas Republika uzņēmusies, ratificējot Vīnes konvenciju, izriet, ka katrā konkrētā gadījumā, ja rodas pretruna starp Saeimas apstiprinātām starptautisko tiesību normām un Latvijas nacionālajām tiesību normām, ir jāpiemēro starptautisko tiesību normas. Turklāt starptautiskās saistības, kuras Latvija uzņēmusies ar Saeimā apstiprinātiem starptautiskajiem līgumiem, ir saistošas

arī pašai Saeimai. Tā nedrīkst pieņemt tiesību aktus, kas ir pretrunā ar šīm saistībām.

Administratīvā procesa likums (turpmāk – APL) *inter alia* noteic ārējo normatīvo aktu, vispārējo tiesību principu un starptautisko tiesību normu piemērošanu, kā arī ārējo normatīvo aktu juridiskā spēka hierarhiju administratīvajā procesā. Šā likuma 15. panta trešā daļa paredz, ka „starptautisko tiesību normas neatkarīgi no to avota piemēro atbilstoši to vietai ārējo normatīvo aktu juridiskā spēka hierarhijā”.

Tiesību normas piemērotājam, arī tiesai, konstatējot pretrunu starp starptautisko tiesību normu un Latvijas nacionālo tiesību normu, jāpiemēro starptautiskā tiesību norma.

7. Pēc iestāšanās Eiropas Savienībā Latvijas Republikai jāpilda saistības, kas izriet no Līguma starp Beļģijas Karalisti, Dānijas Karalisti, Vācijas Federatīvo Republiku, Grieķijas Republiku, Spānijas Karalisti, Francijas Republiku, Īriju, Itālijas Republiku, Luksemburgas Lielhercogisti, Nīderlandes Karalisti, Austrijas Republiku, Portugāles Republiku, Somijas Republiku, Zviedrijas Karalisti, Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti (Eiropas Savienības dalībvalstīm) un Čehijas Republiku, Igaunijas Republiku, Kipras Republiku, Latvijas Republiku, Lietuvas Republiku, Ungārijas Republiku, Maltas Republiku, Polijas Republiku, Slovēnijas Republiku, Slovākijas Republiku par Čehijas Republikas, Igaunijas Republikas, Kipras Republikas, Latvijas Republikas, Lietuvas Republikas, Ungārijas Republikas, Maltas Republikas, Polijas Republikas, Slovēnijas Republikas un Slovākijas Republikas pievienošanos Eiropas Savienībai. Saskaņā ar minēto aktu Latvijai ir saistoša Padomes direktīva 2001/51/EK. Ievērojot Direktīvas 4. pantu, dalībvalstīm jāveic attiecīgi pasākumi, lai nodrošinātu to, ka sankcijas, kas piemērojamas pārvadātājiem atbilstoši Šengenas līguma 26. panta 2. un 3. punkta noteikumiem, ir preventīvas, efektīvas un samērīgas.

Šengenas līguma 26. panta otrajā daļā ir noteikts, ka dalībvalstīm jāuzliek sodi tiem pārvadātājiem, kas transportē personas, kuras nav ES pilsoņi (*aliens*), bez nepieciešamajiem dokumentiem no trešās valsts uz ES teritoriju.

Savukārt no apstrīdētās normas izriet, ka tā attiecas uz ikvienas personas pārvadāšanu. Līdz ar to rodas pretruna starp nacionālo tiesību normu (apstrīdēto normu), Direktīvas normu un starptautiskā līguma normu (Konvencijas 3.15. standartu).

Konsolidētā Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 307. pants regulē šādus gadījumus, nosakot, ka Eiropas tiesības neietekmē iepriekšējus līgumus, lai gan dalībvalstīm būtu jācenšas likvidēt šīs nesaderības. Tomēr tajā laikā, kamēr dalībvalsts nav veikusi nekādas darbības (denonsēšana, atrunu izdarīšana), jāpiemēro starptautiskais līgums (*sk. lietu C-158/91 Criminal proceedings against Jean-Claude Levy*). Arī APL paredz, ka Eiropas Savienības (Kopienu) tiesību normas piemēro atbilstoši to vietai ārējo normatīvo aktu juridiskā spēka hierarhijā. Piemērojot Eiropas Savienības (Kopienu) tiesību normas, iestādei un tiesai jāņem vērā Eiropas Kopienu Tiesas judikatūra.

Vadoties no Kopienu Tiesas lēmuma lietā *Komisija pret Itāliju (Commission v. Italy, Case 10/61, [1962] ECR, p.11)*, attiecībās ar citām dalībvalstīm piemērojamas Eiropas Savienības (Kopienu) normas, t.i., piemērojami Eiropas Kopienu tiesību akti. Turklāt, ja dalībvalsts konstatē savu starptautiski tiesisko saistību nesaderību ar Eiropas Kopienu tiesību normām, tai ir jāveic viss nepieciešamais, lai nesaderību novērstu.

Attiecībā uz pārvadātājiem, kuru kuģi peld ar ES dalībvalstu karogu, jāpiemēro Direktīvas prasības (APK norma). Tā kā Latvijas Republika nav paziņojusi SJO ģenerālsekretāram par atšķirīgu praksi Konvencijas 3.15. standarta piemērošanā, uz pārvadātāju kuģiem, kas peld ar trešo valstu – Konvencijas dalībvalstu – karogu, jāpiemēro Konvencijas 3.15. standarts.

Vienlaikus, ņemot vērā Konsolidētā Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 307. pantā noteikto valsts pienākumu panākt iepriekš noslēgto

starptautisko līgumu atbilstību Eiropas tiesībām, Latvijai ir jāveic attiecīgie nepieciešamie pasākumi.

8. Tādējādi laikā no apstrīdētās normas pieņemšanas līdz 2004. gada 1. maijam apstrīdētā norma daļā par atbildības noteikšanu to valstu pārvadātājiem, kas ir Konvencijas dalībvalstis, bija pretrunā ar Konvencijas 3.15. standartu.

Savukārt laikā pēc 2004. gada 1. maija, ja Latvijas valsts Konvencijā noteiktajā kārtībā nepaziņo par atšķirīgo praksi, apstrīdētā norma daļā par atbildības noteikšanu to valstu pārvadātājiem, kas ir Konvencijas dalībvalstis, bet nav ES valstis, ir pretrunā ar Konvencijas 3.15. standartu.

Pamatojoties uz Satversmes tiesas likuma 30. – 32. pantu, Satversmes tiesa

nosprieda:

1. Atzīt Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 114.² panta pirmās daļas vārdkoku „par vienas personas vai vairāku personu pārvadāšanu no ārvalstīm uz Latvijas Republiku, ja minētajām personām nav Latvijas Republikas valsts robežas šķērsošanai derīgu ceļošanas dokumentu un ja to veicis pārvadātājs ar jūras transportu” laikā no šīs normas pieņemšanas brīža līdz 2004. gada 1. maijam par neatbilstošu 1965. gada 9. aprīlī Londonā parakstītās Starptautiskās konvencijas par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu 3.15. standartam un spēkā neesošu attiecībā uz to valstu pārvadātājiem, kas ir minētās konvencijas dalībvalstis.

2. Atzīt Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 114.² panta pirmās daļas vārdkoku „par vienas personas vai vairāku personu pārvadāšanu no ārvalstīm uz Latvijas Republiku, ja minētajām personām nav Latvijas

Republikas valsts robežas šķērsošanai derīgu ceļošanas dokumentu un ja to veicis pārvadātājs ar jūras transportu” laikā no 2004. gada 1. maija par neatbilstošu 1965. gada 9. aprīlī Londonā parakstītās Starptautiskās konvencijas par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu 3.15. standartam un spēkā neesošu attiecībā uz to valstu pārvadātājiem, kas ir minētās konvencijas dalībvalstis, bet nav Eiropas Savienības dalībvalstis.

Spriedums ir galīgs un nepārsūdzams.

Spriedums stājas spēkā tā publicēšanas dienā.

Satversmes tiesas sēdes priekšsēdētājs

A. Endziņš