



## ADMINISTRATĪVO TIESĪBU APAKŠNOZARE

### VIDES PIESĀRŅOJUMA IEROBEŽOŠANAS TIESISKĀ PROBLEMĀTIKA LATVIJAS OSTĀS

*Mg. iur. Aldis Dreiblatens,  
Rīgas Stradiņa universitātes doktorants, Latvija*

Latvijas un citu ES valstu jūras ostu darbības nozīmīga daļa ir arī vides aizsardzības pasākumu īstenošana. Šo pasākumu veikšana jāvērtē kontekstā ar kuģu satiksmes intensitātes pieaugumu, līdz ar ko palielinās kuģu karoga valstīm, ostu un piekrastes valstīm saistošo starptautisko tiesību instrumentu skaits. Šo valstu uzdevums ir radīt drošu kuģu satiksmi, vienlaikus neradot piesārņojuma draudus jūras videi.

Jāatzīmē, ka Baltijas jūru ar Atlantijas okeānu savieno tikai neliels jūras šaurums, un Baltijas jūru kā iekšzemes jūru apdraud liels piesārņojums, jo ūdens apmaiņa ir ļoti lēna un ierobežota. Lai gan kuģu avāriju skaits, neskatoties uz kuģu kustības intensitātes pieaugumu Latvijas ostās un Baltijas jūrā, strauji samazinās, piesārņojums nemazinās, jo 90% naftas produktu jūrā nonāk nevis no kuģiem, bet no iekšzemes municipālajiem lietotajiem ūdeņiem, upju ūdeņiem un atmosfēras nosēdumiem. Tomēr tieši naftas noplūde ir visbīstamākais piesārņojuma veids. Piemēram, pēdējo 40 gadu laikā naftas izlietojums pasaulē ir palielinājies 50 reizes. Ik gadu pa jūrām pārvadā vairāk nekā 500 milj. tonnu naftas, un daļa no tās nokļūst ūdenī. Ik gadu Baltijas jūrā kuģo vairāk nekā 2000 lielo kuģu, no kuriem jūrā nonāk 2000 – 7000 tonnu naftas produktu. Lielākoties tie jūrā nonāk, tīrot kuģus, vai arī izgāžot neattīrītus ūdeņus.

Jūru un okeānu ūdeņos nokļuvusī nafta rada cilvēcei lielu kaitējumu, tas satrauc visu pasauli, piesaistot aizvien lielāku uzmanību. Tieši tāpēc tiek pilnveidots tiesiskais regulējums piesārņojuma novēršanas jomā, veikti vides aizsardzības pasākumi un piesārņojuma novēršanas procedūras, dokumentācijas sakārtošana un atbildīgā personāla apmācības. Visbīstamākās situācijas rodas, ja avāriju cieš naftas tankkuģis un jūrā izplūst daudzi tūkstoši tonnu naftas, kas

pārklāj desmitiem tūkstošu kvadrātkilometru jūras akvatorijas.

Latvijas ostām, kā būtiskai Baltijas jūras kuģošanas sastāvdaļai, ir jāieņem kategoriska nostāja jūras piesārņojuma novēršanā. Latvijas lielo ostu pašvaldībām jāvirza normatīvo aktu pilnveide, lai ne tikai atvieglotu, bet arī veicinātu atbildīgo iestāžu darbu jūras negadījumu izmeklēšanā, piesārņojuma mazināšanā un vainīgo personu sodīšanā.

#### Tiesiskie stimuli

Ostu vides aizsardzībai nozīmīgs ir Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas (turpmāk – HELCOM) lēmums<sup>1</sup>, ko HELCOM ministru ārkārtas sanāsmē 2007. gada 15. novembrī akceptēja Krakovā, Polijā. Apzinoties Baltijas jūras reģiona unikālās jūras ekosistēmas neaizstājamo nozīmi, tās hidrogrāfiskās un ekoloģiskās īpatnības un dzīvo resursu īpašo jutīgumu pret vides pārmaiņām, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu, jau minētajā sanāsmē pieņemtā rekomendācija 28E/11 „Turpmāki norādījumi par kuģošanas drošības uzlabojumiem Baltijas jūrā ledus apstākļos”. Rekomendācijā akcentēti sekojoši apsvērumi:

- apzinoties, ka atsevišķas Baltijas jūras daļas vairākus ziemas mēnešus klāj ledus, kas jūras satiksmei nosaka dažus ierobežojumus un pakļauj to lielākam avāriju un piesārņojuma riskam;
- atzīstot kuģu satiksmes un īpaši naftas produktu pārvadājumu pieaugumu Baltijā un vispārīgu kuģošanas darbību ievērojamu pieaugumu, kas paredzams nākotnē, apzinoties tehniskās grūtībās, kādas rodas, reaģējot uz naftas noplūdēm uz ledus;
- apzinoties arī, ka intensīvāka kuģu satiksme palielinās arī pieprasījumu pēc ledlaužu

pakalpojumiem, īpaši bargās ziemās un sarežģītos ledus apstākļos;

- novērojot, ka kuģošanas iespējas ledus apstākļos nemitīgi uzlabojas tehnoloģiju attīstību dēļ, tomēr šķiet, ka kuģu apkalpei trūkst atbilstošas pieredzes un prasmju un ledus apstākļos notikušo avāriju skaitu var samazināt, ja ir labi apmācīta un pieredzējusi kuģa apkalpe;
- atzīstot, ka savlaicīgai un uzticamai informācijai par ledus apstākļiem, ieteicamajiem maršrutiem un pieejamajiem ledlaužu pakalpojumiem ir būtiska nozīme, palīdzot kuģiem kuģot Baltijas jūrā, atsaucoties uz Deklarāciju par kuģošanas drošību un gatavību avārijas situācijām Baltijas jūrā (HELCOM Kopenhāgenas deklarācija), kas pieņemta 2001. gada 10. septembrī Kopenhāgenā;
- pārliecībā par turpmāku norādījumu nepieciešamību, lai uzlabotu kuģošanas drošību un efektivitāti Baltijas jūrā ziemā un izveidotu vienotus noteikumus un praksi kuģošanai ledus apstākļos, atzīstot veiksmīgu sadarbības izveidi starp visām Baltijas jūras reģiona piekrastes valstu jūrniecības iestādēm Baltijas ledlaužu darbības pārvaldības organizācijā, atzinīgi vērtējot ciešāku informācijas apmaiņu ar Baltijas ledlaužu darbības pārvaldības (turpmāk – BIM) organizāciju, lai apvienotu divu organizāciju spēku – HELCOM, kā vides politikas izstrādāju, no vienas puses, un BIM kā forumu informācijas un zināšanu apmaiņai par kuģošanu ledus apstākļos, no otras puses;
- savukārt novērtējot BIM iniciatīvu, lai izveidotu vienotu avotu, kas pieejams tīmekļa vietnē [www.baltice.org](http://www.baltice.org), savlaicīgai un uzticamai informācijai par ledus apstākļiem, satiksmes ierobežojumiem, ledlaužiem un citiem jautājumiem, kas svarīgi kuģiem, kuri Baltijas jūrā kuģo ziemā, tika ieteikts:
  - 1) lai dalībvalstu valdības veic nepieciešamās darbības, nodrošinot, ka ir pieejami pietiekami ledlaužu pakalpojumi, lai palīdzētu kuģiem, kas atrodas viņu teritorijas ostās;
  - 2) lai dalībvalstu valdības, nosakot ledlaužu pakalpojumus, kā prioritāti izvirza noteikumu par pakalpojumiem atbilstoši riska reģioniem, tostarp smagā transporta maršrutiem, maršrutiem uz naftas termināļiem, ostām, kurās ledus apstākļos piestāj daudz kuģu, un citiem;
  - 3) lai dalībvalstu valdības atbilstoši 1978. gada Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu uzlabo izglītības iespējas

jūrniekiem, iekļaujot kvalitatīvas apmācību programmas par kuģošanu ledus apstākļos. Šādām mācību programmām jānodrošina zināšanas, sapratne un kompetence, kas nepieciešama, lai strādātu uz kuģa aizsalušos ūdeņos, tostarp zināšanas par:

- ledus apstākļiem, ledus veidiem un ledus struktūru,
- ledus kategorijām, kuģu uzbūvi un satiksmes ierobežojumiem,
- apledošanu un sagatavošanu ziemai,
- braucieni plānošanu un darbību ledū,
- ledlaužiem un palīdzību;

- 4) ka dalībvalstis veicina elektroniskās jūras navigācijas karšu sistēmas (Electronic Chart Display and Information System – ECDIS) izmantošanu, kā arī kvalificētu Baltijas jūras loču algošanu, kuģojot Baltijas jūrā ledus apstākļos, līdz kuģa kapteinis vai vecākais sardzes virsnieks iegūst pietiekamu pieredzi kuģošanai ziemā;
- 5) aicina ekspertus ledlaužu jomā piedalīties atbilstošā HELCOM Jūrlietu un Reaģēšanas grupu darbā BIM ietvaros;
- 6) pieprasa dalībvalstu valdībām pēc iespējas drīz īstenot iepriekš minētos norādījumus un ziņot par šīs rekomendācijas īstenošanu atbilstoši Helsinku konvencijas 16. panta 1. punktam.

Minētajā HELCOM ministru ārkārtas sanāksmē, ievērojot Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu un II pielikumu pieņēma HELCOM rekomendāciju 28E/13 – „Ekonomisko stimulu, kā pašreizējo noteikumu, papildinājumu ieviešana, lai samazinātu piesārņojumu no kuģiem”, kurā teikts, ka komisija:

- apzinoties, ka kuģošanas izraisītais piesārņojums negatīvi ietekmē jutīgo Baltijas jūras vidi;
- atzīstot, ka Baltijas jūrā ir sasniegts būtisks vispārīgs progress jūras vides aizsardzības uzlabošanā, jo īpaši kuģošanas izraisītās emisijas gaisā samazināšanā, tomēr joprojām nepieciešams samazināt emisiju;
- atzīstot, ka ir svarīgi pārskatīt MARPOL 73/78 VI pielikumu un citus starptautiskos pasākumus, lai samazinātu kuģošanas izraisītās emisijas;
- uzsverot nepieciešamību ieviest jaunus un efektīvus risinājumus, lai samazinātu kuģošanas izraisītās emisijas;
- atzīstot, ka līdztekus esošajiem regulējošajiem pasākumiem jāizvērtē un jāīsteno papildu

alternatīvas, lai samazinātu kuģošanas izraisītās emisijas;

- atsaucoties uz Helsinku konvencijas II pielikumu;
- norādot, ka videi labvēlīgākās prakses un labākās pieejamās tehnoloģijas veicināšanu un izmantošanu Baltijas jūras teritorijā var sekmēt ekonomisko instrumentu piemērošana darbībām, izstrādājumiem un emisijām un ka šī prakse un tehnoloģija var būt efektīvi līdzekļi, kā samazināt kuģošanas izraisītās emisijas;
- norādot, ka ekonomiskie stimuli var papildināt regulējošos pasākumus, tāpēc tie, salīdzinot ar tradicionālajiem noteikumiem, var sekmēt lielāku piesārņojuma samazinājumu un veicināt tehnoloģiskos uzlabojumus un jauninājumus, kā arī vides rezultāta sasniegšanu ar mazākām izmaksām;
- pārlicībā, ka apakšreģionālai sadarbībai ir būtiska nozīme arī efektīvā ekonomisko līdzekļu izmantošanā,

savā rekomendācijā iesaka:

- 1) lai dalībvalstis izpēta un vajadzības gadījumā ievieš izpildāmus un efektīvus ekonomiskos līdzekļus kā iespējamo papildinājumu esošajiem noteikumiem ar mērķi turpināt samazināt kuģošanas izraisīto piesārņojumu;
- 2) lai dalībvalstis ievēro pievienotās vadlīnijas, ieviešot ekonomisko stimulu shēmas, lai samazinātu kuģošanas izraisītās emisijas<sup>2</sup>.

Kuģošanas nozare netiek regulēta tik strikti kā piesārņojuma ierobežošana no sauszemes avotiem, tāpēc paredzams, ka kuģu radītā slāpekļa oksīdu un sēra oksīdu emisija turpinās pieaugt, salīdzinot ar sauszemes avotu radītā piesārņojuma samazināšanos. Tā kā kuģošana ir starptautiska nozare, valsts vai reģionālā līmeņa pasākumiem ir tikai ierobežota ietekme uz kuģošanas izraisīto piesārņojuma emisiju noteiktā reģionā. Tāpēc visām dalībvalstīm aktīvi jāiesaistās Starptautiskās Jūras organizācijas (turpmāk – IMO) uzsāktajos pasaules mēroga pasākumos, lai būtiski samazinātu piesārņojuma emisiju no kuģiem. Šie pasākumi uzskatāmi par starptautiskām vadlīnijām, saskaņā ar kurām reģioniem vai valstīm bieži vien ir iespēja ieviest nediskriminējošus ekonomiskos stimulus, lai savā jurisdikcijā turpinātu samazināt piesārņojumu no kuģiem.

Latvija kā IMO dalībvalsts jau piemēro visas šīs organizācijas tiesību normas (t. sk. MARPOL konvenciju par piesārņojuma novēršanu kuģošanā) un piedalās jaunu tiesību normu izstrādē, kas veicina arī tīrākas, dabai draudzīgākas kuģu

degvielas izmantošanu. Tomēr, ņemot vērā kuģniecības globālo raksturu un to, ka ar kuģošanas drošību un piesārņojuma no kuģiem novēršanu saistītos jautājumus regulē IMO, kuras sastāvā ir vismaz 160 dalībvalstis, ir jāizvērtē, vai tiek risinātas visas tiesiskā rakstura problēmas vides piesārņojuma novēršanas jomā, un veikti nepieciešamie pasākumi vainīgo vides pārkāpumu izdarītāju saukšanai pie atbildības.

No HELCOM rekomendācijām ir secināms, ka piesārņojuma mazināšanai ir trīs pamatnosacījumi:

- 1) nepieciešamo velkoņu skaita nodrošināšana ostās;
- 2) kuģu apkalpju un personāla izglītošana;
- 3) ostas maksu atvieglojumi videi draudzīgiem kuģiem.

Nepieciešamais velkoņu skaits, bez šaubām ir katras ostas ziņā, atkarībā no kuģu kustības intensitātes un ienākošo kuģu lieluma. Kuģu apkalpju izglītošana ir jūrniecības izglītības iestāžu kompetence un rekomendācijās minētie ieteikumi, izglītības jautājumos, mācību programmās vairāk vai mazāk ir iekļauti. Raksta turpinājumā analizēsim Latvijas ostu pasākumus, pildot HELCOM rekomendācijas par ostas maksu atvieglojumiem videi draudzīgiem kuģiem.

### Ekonomiski tiesiskie stimuli

Ekonomiskās ietekmēšanas ietvaros finanšu stimulēšanas līdzekļus izmanto, lai mudinātu ekonomisko procesu dalībniekus samazināt veselības un vides riskus, ko rada viņu iekārtas, procesi vai izstrādājumi. Šie stimuli paredz naudas atlīdzību tiem, kas piesārņo mazāk, kā arī nosaka atšķirīgu maksu tiem, kas piesārņo vairāk, tādējādi piesārņotājiem radot motivāciju ieviest izmaiņas. Piesārņojuma avotu ietekmēšanas izmaksas šādas pieejas ietvaros ir mazākas nekā tradicionālajiem regulēšanas veidiem, kā arī līdztekus esošajām normatīvajām prasībām stimulē piesārņotājus veikt uzlabojumus. Dažās valstīs un ostās ir ieviesti ekonomiskie līdzekļi, lai veicinātu videi draudzīgu un kvalitatīvu kuģošanu ar mērķi iedrošināt kuģu īpašniekus samazināt viņu kuģu radīto emisiju atmosfērā. Šie līdzekļi ietver diferencētas ostu un kuģu ceļu maksas, tonnāžas nodokļus, kā arī diferencētu kuģu degvielas politiku. Kuģu ceļu maksas, kas diferencētas, ņemot vērā vides aspektu vai citas stimulu shēmas, kas attiecas tikai uz Baltijas jūras ostās ienākošajiem kuģiem, var ieviest, neradot pretrunas ar tiesībām uz miermīlīgu caurbraukšanu, kas noteiktas 1982. gada

Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas 26. pantā<sup>3</sup>.

Savukārt vienotas „netiešās maksas” sistēmas izveide, lai kuģu radītos naftas atkritumus no mašīntelpām, kā arī notekūdeņus un sadzīves atkritumus, tostarp zvejas tīklos noķerto jūras piegružojumu, nogādātu ostas atkritumu uzņemšanas iekārtās, ir definēta kā maksājumu sistēma, saskaņā ar kuru parastas kuģu ekspluatācijas radīto kuģu atkritumu un zvejas tīklos noķertā jūras piegružojuma uzņemšanas, apstrādes un izgāšanas izmaksas ir ietvertas ostas nodevā, vai tiek citādi iekasētas no kuģa neatkarīgi no tā, vai atkritumi tiek vai netiek nogādāti iekārtās.

Latvijas ostu tiesiskos pamatus nosaka Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums<sup>4</sup>. Atbilstoši šim likumam kuģošanu Rīgas ostā reglamentē 2006. gada 7. marta Rīgas domes saistošie noteikumi Nr. 42 „Rīgas brīvdostas noteikumi”, kas izdoti saskaņā ar Likuma par ostām 6. panta pirmo daļu. Rīgas brīvdostas noteikumi nosaka Rīgas brīvdostas iekšējo kārtību un kuģošanas drošību Rīgas brīvdostas akvatorijā.

Kuģošanu Ventspils ostā reglamentē 2005. gada 21. novembra Ventspils domes saistošie noteikumi Nr. 5 „Ventspils brīvdostas noteikumi”, kas izdoti saskaņā arī ar Likuma par ostām 6. pantu un arī nosaka Ventspils brīvdostas iekšējo kārtību un kuģošanas drošību Ventspils brīvdostas akvatorijā.

Kuģošanu Liepājas ostā reglamentē 2007. gada 20. decembra Liepājas pilsētas domes saistošie noteikumi Nr. 23 „Liepājas ostas noteikumi”. Kā redzams, tad visu trīs Latvijas lielo ostu darbību regulē attiecīgās ostas pašvaldība.

Rīgas brīvdostas noteikumos ir noteiktas brīvdostas robežas, kārtība, kādā sniedzama informācija par kuģu ienākšanu un izešanu no ostas, noformējamie dokumenti, sakaru sistēma ostā, loču un kuģu satiksmes dienesta pakalpojumi, kuģu kustības kārtība un ierobežojumi, kuģu stāvēšanas un tauvošanas noteikumi, piestātņu sagatavošanas un lietošanas noteikumi, attauvošanās kārtība, vides aizsardzības noteikumi, padziļināšanas darbu kārtība, ostas drošības un aizsardzības pamatprincipi, muitas, robežsardzes, sanitārais un ugunsdrošības režīms, ostā ņemamās maksas un atbildība par ostas noteikumu pārkāpšanu. Noteiktas arī ostas kapteiņa pilnvaras, kuģu aizturēšanas kārtība, hidrotehnisko būvju un iekārtu ekspluatācijas noteikumi, velkoņu pakalpojumu sniegšanas kārtība un noteikumi un zvejas noteikumi ostas akvatorijā.

Šo noteikumu 10. punkts – „Ostā ņemamās maksas” nosaka ostas maksas un tarifu robežlīmeņus, kurus apstiprina Rīgas brīvdostas valde. Rīgas brīvdostas pārvaldei 45 dienas pirms ostas maksu grozījumu spēkā stāšanās ir jānodrošina ostas maksu grozījumu pieejamība Rīgas brīvdostas pārvaldes mājaslapā latviešu un angļu valodā. Tomēr ne Rīgas pašvaldības izdotajos saistošajos noteikumos, nedz arī Rīgas brīvdostas valdes lēmumos nekas nav minēts ne par atvieglojumiem videi draudzīgiem kuģiem (izņemot buru kuģus), nedz arī par maksu atvieglojumiem, kas saistīti ar vienotas „netiešās maksas” sistēmas izveidi. Šādu noteikumu nav arī Liepājas<sup>5</sup> un Ventspils ostu noteikumos<sup>6</sup> un Liepājas<sup>7</sup> un Ventspils ostas valdes lēmumos<sup>8</sup>. No tā nepārprotami secināms, ka, neskatoties uz Latvijas pievienošanos Helsinku konvencijai 1994. gada 27. februārī, HELCOM rekomendācijas netiek pildītas<sup>9</sup>. Ostas maksu atvieglojumu piemērošana notiek pēc principa – jo vairāk iepriekš esi maksājis, jo lielākus atvieglojumus var piemērot. Diemžēl videi draudzīgi pasākumi ir dārgi un peļņu nenesoši. Līdz ar to atvieglojumu piemērošana kuģu īpašniekiem, kuri ir gatavi ieguldīt vides aizsardzībā un ir gatavi investēt, lai kuģi kļūtu videi draudzīgāki, pašvaldībām ir neinteresanti. Bez šaubām, pašvaldības rūpējas par vides aizsardzību, bet šajā gadījumā maksu atvieglojumi nav paredzēti, un kuģu īpašnieki netiek stimulēti. To varētu mainīt valstiski risinot problēmu, bet tad valstij normatīvos aktos jāietver šāda veida atvieglojumi un jāuzliek par pienākumu pašvaldībām, kuru administratīvajā teritorijā ir ostas, šādus atvieglojumus piemērot.

### Priekšlikumi

Viens no risinājumiem varētu būt ostas noteikumu izstrādes un izdošanas kompetences pilnveide. Līdz šim pašvaldības ostas noteikumos deklaratīvi atsaucas uz MARPOL konvenciju un uzliek pienākumu kuģiem ievērot šīs konvencijas prasības, pašas ignorējot HELCOM rekomendācijas piesārņojuma samazināšanai jūrā.

Līdz ar to, vienīgais iespējamais risinājums ir grozījumi ostas noteikumu izdošanu regulējošajos normatīvajos aktos, deleģējot šo noteikumu izdošanu Satiksmes ministrijas pakļautībā esošajai Latvijas Jūras administrācijai. Ostas noteikumu kontrolējošai institūcijai viennozīmīgi ir jābūt ostas Kapteiņdienestam, kuram, lai izvairītos no ārēja spiediena, arī ir jābūt pakļautam tikai un vienīgi Latvijas Jūras administrācijai.

---

### Atsauces

- <sup>1</sup> HELCOM Baltijas jūras rīcības plāns. [http://www.varam.gov.lv/in\\_site/tools/download.php?file=files/text/Darb\\_jomas/udens/lv\\_HELCOM\\_BaltijasJurasRicibasPlans.pdf](http://www.varam.gov.lv/in_site/tools/download.php?file=files/text/Darb_jomas/udens/lv_HELCOM_BaltijasJurasRicibasPlans.pdf). Tulkošanas un terminoloģijas centrs, 2009. Apskatīts 02.04.2017.
  - <sup>2</sup> HELCOM Baltijas jūras rīcības plāns. [http://www.varam.gov.lv/in\\_site/tools/download.php?file=files/text/Darb\\_jomas/udens/lv\\_HELCOM\\_BaltijasJurasRicibasPlans.pdf](http://www.varam.gov.lv/in_site/tools/download.php?file=files/text/Darb_jomas/udens/lv_HELCOM_BaltijasJurasRicibasPlans.pdf). Tulkošanas un terminoloģijas centrs, 2009. Apskatīts 02.04.2017.
  - <sup>3</sup> Vadlīnijas ekonomisko stimulu shēmu ieviešanai, kas varētu papildināt pašreizējos noteikumus, lai Baltijas jūras reģionā samazinātu emisijas no kuģiem. [http://www.varam.gov.lv/in\\_site/tools/download.php?file=files/text/Darb\\_jomas/udens/lv\\_HELCOM\\_BaltijasJurasRicibasPlans.pdf](http://www.varam.gov.lv/in_site/tools/download.php?file=files/text/Darb_jomas/udens/lv_HELCOM_BaltijasJurasRicibasPlans.pdf). Tulkošanas un terminoloģijas centrs, 2009. Apskatīts 02.04.2017.
  - <sup>4</sup> Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums. <http://likumi.lv/doc.php?id=68491>. Apskatīts 09.04.2017.
  - <sup>5</sup> Liepājas ostas noteikumi. <https://likumi.lv/doc.php?id=170217> Apskatīts 10.04.2017.
  - <sup>6</sup> Ventspils brīvdostas noteikumi <https://likumi.lv/doc.php?id=246598> Apskatīts 10.04.2017.
  - <sup>7</sup> Liepājas ostas maksas un maksas pakalpojumi. <http://www.liepajasez.lv/uploads/assetDocument/source/58ca46714aa32.pdf>. Apskatīts 10.04.2017.
  - <sup>8</sup> Ventspils brīvdostas maksas. <http://www.portofventspils.lv/sites/default/files/ventspils-brivostas-maksas-2016-01-01-lv.pdf>. Apskatīts 10.04.2017.
  - <sup>9</sup> Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencija (Helsinku konvencija) <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1086>. Apskatīts 10.04.2017.
- 

### Abstract

Still more are issued in Latvia legislation in pollution prevention and are increasingly made environmental protection measures and pollution prevention procedures, documentation and training the staff responsible.

The ports of Latvia, as an essential component of maritime shipping must take a definite position on the prevention of marine pollution. The port authorities, as the United Nations and IMO Member State, in accordance with THE recommendations of the ingredients, should be laid down for the regulations, which not only to facilitate, but also to contribute to the work of the authorities responsible for the investigation of maritime accidents and pollution reduction.

Work examines how the local governments of Latvian big ports in process of issue of port rules, account shall be taken of the HELCOM recommendations, as well as the improvement of the knowledge of the regulatory framework is provided and how to improve the fight against environmental pollution and development of Latvian ports.

### Аннотация

В Латвии все больше внимания уделяется вопросам уменьшения загрязнения окружающей среды. В этой сфере все больше разрабатываются и издаются нормативные акты и проводятся мероприятия по защите окружающей среды.

Латвийские порты как важнейшая составная часть плавания неотделимы от морского права и международных правовых норм. Главным условием является обеспечение безопасности плавания в портах, безопасность судовождения и действие права в соответствии с современными международными требованиями.

Деятельность крупных латвийских портов, в том числе безопасность судовождения, регулируется правилами порта, которые издаются местными самоуправлениями. В основе – сегодняшние нормы и правила, включенные в правила порта, и их соответствие международным требованиям по защите окружающей среды, в том числе – выполнение рекомендаций HELCOM. В статье также выражено мнение автора о том, как следует создавать структуру разработки правил портов.