

LATVIJAS OSTU NOTEIKUMU TIESISKĀS ĪPATNĪBAS UN PROBLEMĀTIKA

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

Latvija ir pazīstama kā jūras valsts ar vairāk nekā 500 km garu jūras robežu, desmit ostām, kuras jūras piekrastē notiek intensīva kuģu satiksme. Palielinoties kravu apgrozījumam ostās un, līdz ar to, kuģu satiksmes intensitātei, pieaug arī nepieciešamība nodrošināt drošu satiksmi un jūras vides un piekrastes aizsardzību. Šo mērķu sasniegšana ir atkarīga no Starptautiskās Jūras organizācijas konvenciju efektīvas ieviešanas un turpmākās piemērošanas. Tādēļ ir svarīgi ieviest starptautiskos instrumentus jūrlietās, t.i., starptautiskos līgumus un standartus jūras drošības, piesārņojuma novēršanas un jūras satiksmes efektivitātes nodrošināšanas jomās. Starptautiski noteiktās prasības ir attiecināmas uz kuģi, kuģa personālu, kravu, navigāciju, kā arī cilvēku drošību uz jūras un drošību ostās.

Kuģošanas drošības problēma ir viena no vissvarīgākajām jūras transportā, jo no tās ir atkarīga kuģu apkārpju, kā arī pasažieru drošība un dzīvība, kuģu kravas un jūras vides saglabāšana. Kuģošana vienmēr ir bijusi nesaraucami saistīta ar tās drošības tiesisko regulējumu, tādēļ ir tik svarīgi pētīt un izvērtēt ostu noteikumos ietvertās kuģu kustības drošības tiesiskās īpatnības. Ostu svarīgums un liels attīstības potenciāls ir saistīts ar Latvijas valsts ģeogrāfisko atrašanās vietu starp Eiropu un Āziju. Var uzskatīt, ka Latvija ir robežvalsts starp Eiropas un Āzijas tirgiem, kas ļauj balstīt Latvijas ostu attīstību uz divu milzīgu tirgu apkalpošanu.

Latvijas ostās darbojas speciālo teritoriju režīms, kur tiek piemērotas speciālas kontrolējošās normas, kas atšķiras no valsts vispārējā regulējuma. Speciālā režīma izveide bija ļoti svarīgs solis Latvijas ekonomikas vēsturē. Režīma veidošanas sākumā šāda režīma rezultāts bija grūti prognozējams, bet, paejot laikam, var izdarīt secinājumus par speciālās zonas efektivitāti un Latvijas ostu svarīgumu. Izveidojot brīvostu pārvaldes Rīgā un Ventpilī, ostu Kapteiņdienesti tika pakļauti šīm Brīvostu pārvaldēm, bet Liepājā, izveidojot Speciālo ekonomisko zonu, – Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldei.

Raksta mērķis ir analizēt kuģošanas drošību un kontroles dienestu darbību Latvijas jūras

teritorijā un ostās regulējošos normatīvos aktus, pamatojoties uz kuriem kontroles dienesti veic kuģošanas noteikumu ievērošanas kontroli. Šim pētījumam ir ne vien zinātniska, bet arī praktiska nozīme, jo, izpētot tiesiskā regulējuma atbilstību starptautisko jūras tiesību normām, tiks noskaidroti kritiskie punkti ostu tiesiskajā regulējumā. Vienlaikus būtu jāraugās, lai šis regulējums ir nevis apgrūtināošs, bet pretimnākošs kuģu ienākšanai Latvijas ostās.

Rakstā tiek izvērtēta Latvijas likumu (jūrniecības jomā), kā arī Latvijas lielo ostu ostas noteikumu atbilstība starptautisko tiesību normām. Tiek apzināti risinājumi šo noteikumu pilnveidošanai un izteikti konkrēti ostas noteikumu pilnveides priekšlikumi.

Rīgas, Liepājas un Ventpils Kapteiņdienestu vadaattiecīgo ostukapteiņi, kurupamatpienākums ir kontrolēt navigācijas drošību Latvijas ostās un ostu pievadceļos. Kapteiņdienestu sastāvā ietilpst arī ostu kontroles dienesta un kuģu satiksmes dienesta darbinieki, loči un citi darbinieki.

Jūras administrācijas kompetence noteikta Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 6. pantā¹, atbilstoši normatīvajiem aktiem un starptautiskajām tiesību normām:

- uzrauga Kuģu reģistrā iekļauto kuģu atbilstību drošības prasībām, atzīst kuģu būves un modernizācijas tehniskos projektus un izsniedz kuģu sertifikātus;
- veic Kuģu reģistrā iekļauto kuģu tilpības mērīšanu un izsniedz tilpību apliecinājošus dokumentus;
- apstiprina kuģu dokumentāciju;
- īsteno valsts ostas kontroli attiecībā uz ārvalstu kuģiem;
- kontrolē Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa (turpmāk – ISM kodekss) prasību izpildi attiecībā uz ārvalstu kuģiem;
- veic jūrnieku profesionālās kompetences novērtēšanu, ja noticis pārkāpums, kas saistīts ar profesionālo pienākumu nepienācīgu izpildi vai neizpildi;
- kontrolē, kā Latvijas Republikas ūdeņos

tiek ievērota kārtība, kādā sniedzami ziņojumi par pasažieriem uz kuģa, kā arī par bīstamām un piesārņojošām kravām;

- saskaņo ostu noteikumus kuģošanas drošības jautājumos un kontrolē to ievērošanu;

- izsniedz sertifikātus ločiem un kuģu satiksmes (VTS) operatoriem, kā arī veic loču un kuģu satiksmes vadības (VTS) operatoru apmācības un kvalifikācijas pārbaužu uzraudzību;

- noformē, izsniedz, apmaina, aiztur, anulē, atzīst par nederīgām jūrnieku grāmatiņas, un veic to uzskaiti, veic personu datu apstrādi saistībā ar jūrnieku grāmatiņu un profesionālās kvalifikācijas sertifikātu izsniegšanu darbam uz kuģiem, kā arī uztur jūrnieku sertificēšanas datu bāzi;

- izvērtē un saskaņo jūrnieku profesionālās izglītības programmu un mācību kursu atbilstību starptautiskajiem tiesību aktiem, organizē jūrnieku kvalifikācijas pārbaudes un izsniedz profesionālo kvalifikāciju apliecinājošus dokumentus darbam uz kuģiem;

- veic kuģu un kuģu hipotēku reģistrāciju un izsniedz ar to saistītos dokumentus;

- uztur Kuģu reģistra un Zvejas kuģu reģistra datu bāzes;

- uzrauga bāku, boju, citu navigācijas līdzekļu un sistēmu izveidošanu un darbību Latvijas Republikas ūdeņos;

- kontrolē dziļuma mērījumus, kā arī hidrogrāfiskos mērījumus un pētījumus Latvijas ūdeņos;

- organizē navigācijas publikāciju sagatavošanu, iespiešanu un izplatīšanu;

- saskaņo Latvijas Republikas ūdeņos nogrimušas mantas izcelšanu no kuģošanas drošības viedokļa;

- saskaņo ostu hidrotehnisko būvju un kuģu ceļu projektus no kuģošanas drošības viedokļa un piedalās projektu pieņemšanas darbā;

- piedalās Starptautiskās jūras organizācijas, Helsinku komisijas, Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas un citu starptautisko organizāciju darbā;

- sagatavo priekšlikumus normatīvo aktu projektu izstrādei;

- sertificē atzītās aizsardzības konvencijas;

- uzrauga atzīto aizsardzības organizāciju, kā arī klasifikācijas sabiedrību darbību;

- veic atbildīgās organizācijas funkcijas ISPS kodeksa prasību ieviešanai un kontrolei;

- saskaņo kuģu, kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības personāla apmācības programmu atbilstību ISPS kodeksa prasībām;

- uzrauga, lai komersanti, kas komplektē apkalpi un iekārto personas darbā uz kuģiem, atbilstu prasībām, kuras noteiktas 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu un tās grozījumos noteiktajām prasībām;

- izsniedz jūrnieku profesionālās apmācības instruktoriem un jūrnieku profesionālās kvalifikācijas vērtētājiem sertifikātus, kas apliecina viņu atbilstību 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu un tās grozījumos noteiktajām prasībām;

- izsniedz atbilstības apliecību (sertifikātu) komersantam, kas veic kuģu būvi, projektēšanu, modernizāciju vai remontu;

- izsniedz atbilstības apliecību (sertifikātu) komersantiem, kas veic kuģa drošības aprīkojuma pārbaudes, kā arī izstrādā tarifus tās sniegtajiem maksas pakalpojumiem, kas saistīti ar hidrogrāfiju, kuģošanas drošību, vides piesārņojuma novēršanu, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju.

Minētās funkcijas Latvijas Jūras administrācija nodrošina ar Jūrnieku reģistra, Kuģu reģistra, Kuģošanas drošības inspekcijas un Kuģu un ostu aizsardzības nodaļas, kā arī Hidrogrāfijas dienesta darbību.

Kuģošanu Rīgas ostā reglamentē 2006. gada 7. marta Rīgas domes saistošie noteikumi Nr.42 „Rīgas brīvostas noteikumi”²², kas izdoti saskaņā ar Likuma par ostām 6. panta pirmo daļu. Rīgas brīvostas noteikumi nosaka Rīgas brīvostas iekšējo kārtību un kuģošanas drošību Rīgas brīvostas akvatorijā. Noteikumos ir noteiktas brīvostas 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.

Ir noteiktas ostas kapteiņa pilnvaras, kuģu aizturēšanas kārtība, hidrotehnisko būvju un iekārtu ekspluatācijas noteikumi, velkoņu pakalpojumu sniegšanas kārtība un noteikumi un zvejas noteikumi ostas akvatorijā. Papildus noteikts, ka bez šiem noteikumiem, Latvijas Republikas un starptautiskajiem normatīvajiem aktiem, kuģiem, komersantiem, juridiskām un fiziskām personām, kas atrodas vai darbojas ostā, ir jāievēro:

- SJO Rekomendācijas drošai bīstamo kravu transportēšanai un ar to saistītajām aktivitātēm ostās (IMO Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas, SJO cirkulārs MSC/Circ.675);

- SJO Kravu drošas kraušanas un nostiprināšanas kodeksu ar tā labojumiem (IMO Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, SJO rezolūcija A.714(17));

- 1997. gada "Ro-ro termināļu droša darbība" (ICHCA Safe Operation of Ro-ro Terminals, 1997);

- SJO Beramkravu kuģu iekraušanas un izkraušanas drošas prakses kodeksu (BLU kodekss, Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code), SJO rezolūcija A.862(20));

- SJO, Starptautiskās darba organizācijas, ANO Eiropas ekonomisko lietu komitejas izdotās Vadlīnijas kravas transporta vienību iepakojšanai (IMO/ ILO/ UN ECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units (CTUs), 1997);

- Starptautiskās ostu asociācijas rokasgrāmatu "Bīstamās kravas un ostas vide" (IAPH Dangerous Goods and Port Environment);

- Starptautisko naftas tankkuģu un termināļu drošības rokasgrāmatu (ICS /OCIMF/ IAPH International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals – ISGOTT);

- Starptautisko graudu beramkravu drošas pārvadāšanas kodeksu (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, SJO rezolūcija MSC.23(59));

- SJO Drošas prakses kodeksu kokmateriālu pārvadāšanai uz kuģa klāja un tā grozījumus (Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, as amended, SJO rezolūcija A.715(17));

- 1998. gada "Droša darbība uz konteineru kuģiem" (ICHCA Safe Working on Container Ships, 1998);

- Starptautisko kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksu (International Ship and Port Facility (ISPS) Code)³.

Par šo noteikumu neievērošanu personas ir saucamas pie administratīvās, civiltiesiskās vai kriminālatbildības. Personu saukšana pie administratīvās, civiltiesiskās vai kriminālatbildības neatbrīvo no nodarīto zaudējumu atlīdzināšanas pienākuma civiltiesiskā kārtībā. Rīgas brīvostas pārvalde nav atbildīga par citas juridiskās vai fiziskās personas darbības vai bezdarbības rezultātiem un ir tiesīga prasīt jebkuru ostai radīto zaudējumu pilnu kompensāciju.

No 2011. gada 1. maija darbu uzsākusi Rīgas Brīvostas pārvaldes Ostas policija. Ostas policijas nolikumā noteikti šādi pienākumi: kompetences ietvaros kontrolēt ostas noteikumu ievērošanu; nodrošināt personu, transportlīdzekļu un kravu kustības kontroli ostas teritorijā un šķērsojot ostas teritorijas sauszemes robežu; kontrolēt ostas teritorijas aizsardzību pret piesārņojumu; nodrošināt ostas teritorijā radušos piesārņojuma sekas likvidēšanu; kontrolēt Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodeksa (ISPS) prasību izpildi ostā; kontrolēt ostas teritorijā izvietoto organizāciju darbību atbilstoši ostu iekārtu aizsardzības plāniem; nodrošināt ostas teritorijas sauszemes robežas kontroli; atbilstoši kompetencei nodrošināt ostas iekšējo ūdeņu/ akvatorijas kontroli; nodrošināt personu un sabiedrības drošību. Turklāt, saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr.1060 „Noteikumi par bīstamo un piesārņojošo kravu apriņķi un kontroli ostās”⁴, Ostas policijas pienākumos ietilpst bīstamo un piesārņojošo kravu termināļu pārbaude; administratīvo un citu likumpārkāpumu novēršana; administratīvo pārkāpumu atklāšana; palīdzības sniegšana personām, iestādēm, uzņēmumiem un organizācijām tiesību aizsardzībā un likumā noteikto pienākumu izpildē ostas teritorijā; administratīvo sodu piemērošana atbilstoši savai kompetencei.

Ostas policijas struktūrā ietilpst: Ostas policijas vadība; Administratīvais birojs; Operatīvās vadības nodaļa; Sabiedriskās kārtības kontroles nodaļa; Ostas perimetra apsardzes nodaļa; Ostas iekšējās drošības dienests. Ostas policija pienākumus veic ciešā sadarbībā ar Valsts policiju un Drošības policiju, tai skaitā garantējot arī NATO civilo un citu kravu drošību Rīgas ostā.

Kuģošanu Ventspils ostā reglamentē 2005. gada 21. novembra Ventspils saistošie noteikumi

Nr.5 "Ventspils brīvostas noteikumi"⁵, kas izdoti saskaņā ar Likuma par ostām 6. pantu. Šajos noteikumos ir noteiktas brīvostas robežas, kuģu pieļaujamie izmēri un parametri kuģošanai ostas akvatorijā, noteikta Kuģu satiksmes dienesta un krasta radiolokācijas stacijas darbības kārtība, loču un velkoņu pakalpojumu izmantošanas kārtība, enkurvietu pakalpojumu izmantošanas kārtība, enkurvietu izmantošanas kārtība, kuģu satiksmes ierobežojumi un aizliegumi, tauvošanās operāciju kārtība, kravas un pasažieru operāciju kārtība, kuģu aizturēšanas, aresta, formalitāšu un ziņošanas kārtība. Ir noteikts robežsardzības, muitas, caurlaižu un sanitārais režīms, vides aizsardzības noteikumi un aizliegumi, ugunsdrošības režīms. Noteikta padziļināšanas darbu kārtība, būvju un iekārtu aizsardzība, ostas maksas, reglamentēta ostas kapteiņa darbība, sakaru struktūra un atbildība par brīvostas noteikumu neievērošanu.

Brīvostas pārvalde, fiziskās vai juridiskās personas, kas darbojas brīvostā, nav atbildīgas par jebkuras citas juridiskas vai fiziskas personas darbības vai bezdarbības rezultātiem un ir tiesīgas panākt kompensāciju par jebkuriem radītajiem zaudējumiem saskaņā ar Civillikumu, Jūras kodeksu⁶ un citiem spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

Šo noteikumu papildnosacījumos noteikts, ka visi kuģi un uzņēmumi (komercsabiedrības), organizācijas, juridiskās un fiziskās personas, kas atrodas vai darbojas Brīvostā, bez šajos Noteikumos minētajiem Latvijas Republikas un starptautiskajiem normatīvajiem aktiem ievēro:

- Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Rekomendācijas drošai bīstamo kravu transportēšanai un ar to saistītajām aktivitātēm ostās (IMO Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas (IMO – 290E, 1995));

- Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Kravu drošas kraušanas un nostiprināšanas kodekss (IMO Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (IMO – 292E, 1992)) un 1994./1995. gada Labojumi kodeksam (1994/1995 Amendments to the Code IMO – 295E, 1995));

- Ro-ro terminālu droša darbība, 1997. gads (ICHCA Safe Operation of Ro-ro Terminals, 1997);

- Droša darbība uz konteineru kuģiem, 1998. gads (ICHCA Safe Working on Container Ships, 1998);

- Cieto masveida kravu iekraušana un izkraušana, 1998. gads (ICHCA The Loading and Unloading of Solid Bulk Cargoes, 1998);

- Starptautiskās Jūrniecības organizācijas/

Starptautiskās Darba organizācijas/ ANO Eiropas ekonomisko lietu komitejas Vadlīnijas kravas transporta vienību iepakojšanai (IMO/ ILO/ UN ECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units (CTUs) (IMO – 284E, 1997));

- Starptautiskās Ostu asociācijas Bīstamas kravas un Ostas vide (IAPH Dangerous Goods and Port Environment);

- Starptautisko kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodeksu (ISPS kodekss – International code for the security of ships and of port facilities – ISPS code);

- Starptautisko tankkuģu un terminālu drošības rokasgrāmatu – ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).

Kuģošanu Liepājas ostā reglamentē 2007. gada 20. decembra Liepājas pilsētas domes saistošie noteikumi Nr.23 "Liepājas ostas noteikumi"⁷. Šajos noteikumos noteiktas ostas robežas, sakari ostā, ostas kapteiņa pilnvaras, piestātņu lietošanas noteikumi, loču un velkoņu pakalpojumu sniegšanas kārtība, enkurvietu robežas un to lietošanas kārtība, kuģu ienākšanas un kuģu satiksmes kārtība ostas akvatorijā, kuģu pieņemšanas tehniskās iespējas, kuģu stāvēšanas un iziešanas no ostas noteikumi, ūdenslidēju darbu kārtība, ostas padziļināšanas un mazo kuģu satiksmes kārtība. Ir noteikti ugunsdrošības, vides aizsardzības, bunkurēšanas, kuģu, ostas un ostas iekārtu aizsardzības noteikumi. Noteikts muitas, robežsardzes un sanitārais režīms, ostas maksas un atbildība par ostas noteikumu neievērošanu. Par ostas noteikumu pārkāpšanu ir atbildīga jebkura fiziska vai juridiska persona saskaņā ar Administratīvo pārkāpumu likumu un citiem spēkā esošiem normatīvajiem aktiem. Nekādas norādes vai atsauces uz starptautiskajiem normatīvajiem aktiem, kuri papildus šiem noteikumiem ir jāievēro kuģiem un uzņēmumiem (komercsabiedrībām), organizācijām, juridiskām un fiziskām personām, kas atrodas vai darbojas ostas teritorijā, netiek norādītas.

Liepājas speciālā ekonomiskā zona⁸ tika izveidota 1997. gada 1. martā un tās darbība noteikta līdz 2035. gada 31. decembrim, ar mērķi attīstīt un veicināt tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību un gaisa satiksmi, kā arī starptautisko preču apmaiņu. Respektīvi, tā ir izveidota, lai attīstītu atsevišķu reģionu, kā arī visu valsti kopumā, lai attīstītu ekonomisko situāciju, kā arī piesaistītu investīcijas gan no ārvalstīm, gan no Latvijas. Rīgas un Ventspils brīvostas ir izveidotas ar tiešu tādu pašu mērķi. Ostas ir nodibinātas teritoriāli un stratēģiski svarīgās Latvijas vietās – pie robežām, ūdens, gaisa ceļiem un dzelzceļiem. Lai piesaistītu uzņēmējus, potenciālus partnerus un investorus,

šajās zonās ir izveidots speciālais nodokļu režīms, noteikti īpaši nodokļu atvieglojumi. Tomēr ne visi uzņēmēji pilnīgi izprot situāciju. Šajā gadījumā, nodokļu atvieglojumu iegūšana nozīmē ne tikai pievilcīgu uzņēmējdarbības vidi, bet ir jārēķinās ar papildus izdevumiem kuģošanas drošības nodrošināšanai ostās. Nereti uzņēmējiem tā tomēr nav prioritāte, un kuģošanas drošībai tiek piešķirta sekundāra nozīme.

Roterdama, kas ir viena no Eiropas lielākajām ostām, savos ostas noteikumos ir iekļāvusi sekojošas sadaļas: Bīstamo kravu pārvadāšanas noteikumi pa iekšzemes ūdens ceļiem, kuģu atkritumu nodošanas kārtība, bīstamo vielu pārkraušanas noteikumi, prasības kuģu tauvotāju organizācijām un tauvotājiem, kuģu sagatavošanas noteikumi kravas operācijām, ostas kapteiņa kompetence un atbildība. Ir noteikta kārtība kuģu kravas operāciju ierobežojumiem, kuģa ceļa zīmju izvietojuma kārtība, kuģu dzinēju izmantošanas ierobežojumi, ja kuģi atrodas pie piestātnēm, uz enkura vai uz sēkļa, enkura izmešanas ierobežojumi, ziņojumu kārtība, ostas un vides drošības noteikumi, bunkurēšanas un degvielas pārkraušanas zonas ar noteiktiem atklātas uguns un smēķēšanas ierobežojumiem. Ir noteikti zonēšanas noteikumi attiecībā uz kuģiem, kas pārvadā bīstamas vielas iepakotā veidā vai konteineros. Noteikumos ir iekļauta atsevišķa sadaļa par ostas pakalpojumiem – tauvošanas un attauvošanas kārtība, tauvotāju kompetences un sertificēšanas prasības, drošības prasības kuģiem, tauvotāju un pasažieru pārvadājumiem un ostas drošības noteikumi⁹.

Šajos ostas noteikumos nav iekļauti kuģošanas ierobežojumi meteoroloģisko apsvērumu dēļ, bet, atšķirībā no Latvijas lielo ostu noteikumiem, ir vērsta uzmanība uz navigācijas zīmju izvietojuma kārtību un kuģu tauvotāju kompetenci, sertificēšanu un drošību.

Kā viena no lielākām Eiropas ostām ir jāmin Amsterdamas osta. Tās ostas noteikumos ir ietvertas tādas sadaļas kā vispārīgās definīcijas un piemērošanas joma, vispārīgie noteikumi par atļaujām, izņēmumiem un norādījumiem, noteikumi par ostas izmantošanu un apsaimniekošanu, navigācijas zīmju, slūžu un tiltu lietošanas noteikumi, norāde, ka pašvaldības amatpersonas var izdot papildus noteikumus attiecībā uz kuģošanas obligāto ātrumu ostā. Ir iekļauti vides aizsardzības un drošības noteikumi sabiedriskās kārtības interesēs. Noteikts, ka kuģu

tauvotāji vai kuģu tauvotāju kompānijas nedrīkst nodarboties ar kuģu tauvošanu bez pašvaldības amatpersonu atļaujas. Noteikti tauvošanas noteikumi tankkuģiem, atbildība par noteikumu neievērošanu, kā arī pārejas un nobeiguma noteikumi¹⁰.

Arī šajos noteikumos, līdzīgi kā Roterdamas ostas noteikumos, nav noteikti hidrometeoroloģisko iemeslu ierobežojumi, bet iekļauta atruna, ka tādi var tikt izdoti. Uzmanība tiek vērsta arī uz kuģu tauvotāju kompetenci un sertificēšanu. Šo ostu noteikumi ir orientēti nevis uz ierobežojumu atrunām (ātrums, vēja stiprums, redzamība), bet atrunāta atbildība par negadījumu izraisīšanu, kuģa droša ātruma izvēli atstājot kuģa kapteiņa izvēlē.

Turklāt vēja un redzamības ierobežojuma kritērijus nav iespējams objektīvi izstrādāt, vadoties tikai pēc kuģa garuma vai tonnāžas. Katra atsevišķa kuģa aprīkojums un manevrēšanas spējas ir ļoti individuālas, tādēļ noteikumos tas netiek atspoguļots.

Kaļiņingradas ostas noteikumos arī ietvertas normas, kas paredz kuģa maksimālā ātruma ierobežojumus. Tie ir no 6 līdz 9 mezgliem atkarībā no kuģa iegrimes. Vēja stipruma ierobežojumi ir noteikti pēc kuģu garumiem. Šajos noteikumos arī ir iekļauta norma, ka kuģu kustība ir atļauta tikai pēc atļaujas saņemšanas no kuģu satiksmes dienesta¹¹. Līdzīgi kā Latvijas lielo ostu noteikumos, nav atrunāta kuģu tauvotāju sertificēšana un kompetence.

Līdz ar to ir jāsecina, ka ostas noteikumi Latvijas ostās ir būtiski atšķirīgi no regulējuma citās Eiropas ostās. Tajos iekļautas normas, kuras ar savu ierobežojošo raksturu tieši apdraud kuģu satiksmes dalībnieku civiltiesiskās intereses. Neskatoties uz to, ka pasaulē nav divu vienādu ostu, un katras ostas noteikumi tiek pielāgoti konkrētajai ostai, tomēr atbildīgajām institūcijām un Latvijā – konkrēti pašvaldībām, būtu jāizvairās no šādu normu iekļaušanas savos saistošajos noteikumos. Nav pieļaujams, ka ar saistošajiem noteikumiem var tikt apdraudētas ostas darbinieku intereses gadījumos, kad tie apzinīgi pildījuši tiešos darba pienākumus.

Šobrīd kuģu satiksmes vadības centros (KSVC) darbojas moderni navigācijas un sakaru iekārtu kompleksi, kas spēj nodrošināt kuģu kustības drošību pasaules standartu līmenī. Tas sekmē kuģu drošu ienākšanu Latvijas ostās un paātrina Latvijas iekļaušanos Globālo jūras

avārijas un drošības sakaru sistēmā (GMDSS) un agra brīdinājuma sistēmā (Early Warning System), kas ir ļoti būtiski attiecībā uz bīstamo kravu pārvadātājiem Baltijas jūrā. KSVC ir izvietoti ostas kontroles dienesti, ostas kapteiņi un kuģu satiksmes operatori. KSVC darbinieki kuģu kustības informācijas apstrādei izmanto a/s HMS projektēto informācijas sistēmu Velkonis – vienu no modernākajām ostu IS Baltijas valstīs. Turklāt Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļa ir vienīgā institūcija Latvijā, kas sagatavo un izdod jūras kartes gan elektroniskā, gan papīra formātā. Jūras administrācijas sagatavotās kartes pārklāj visus Latvijas Republikas teritoriālos ūdeņus un ekskluzīvo ekonomisko zonu. No kartogrāfu veikuma ir atkarīgs, cik kvalitatīvas, precīzas, saprotamas un lietošanai ērtas kartes saņem kuģotāji, turklāt ne tikai Latvijā, bet gandrīz visā pasaulē.

Tomēr, pētot ostu darbību, intervējot ostu vadošās amatpersonas kuģošanas drošības jautājumos, analizējot ar kuģošanas drošību saistīto ostas darbinieku anketēšanas rezultātus, ir jāsecina, ka pastāv būtiskas problēmas kuģošanas drošības tiesiskajā regulējumā:

1. Ostas noteikumos tiek ietvertas normas, piemēram, maksimālais kuģošanas ātrums 8 mezgli, kā noteikts Rīgas brīvdostas noteikumu 71. punktā, 5 mezgli - Ventspils brīvdostas noteikumu 67. punktā un Liepājas ostas noteikumu 70. punktā. Šādas normas ievērošana bieži vien nav iespējama, jo tā ir atkarīga no kuģu tehniskajiem parametriem, meteoroloģiskajiem apstākļiem, straumes, kuģošanas maršruta un virkni citu apstākļu. Bieži ir gadījumi, kad atbilstoši labai jūras praksei, kuģa drošs ātrums pārsniedz noteiktos ierobežojumus, un kuģa kapteinim, locim un kuģu satiksmes dienesta operatoriem ostas noteikumu ievērošana nav iespējama. Šāda ostas noteikumu neievērošana (ostas noteikumi ir pašvaldību izdots administratīvs akts) izraisa gan administratīvo, gan civiltiesisko, gan arī kriminālatbildību smagu seku gadījumā.

2. Vienvirziena satiksme ostas akvatorijā ir noteikta Rīgas brīvdostas noteikumu 71. punktā, Ventspils brīvdostas noteikumu 69. punktā un Liepājas ostas noteikumu 81. punktā. Liepājā šāds kustības ierobežojuma noteikums kuģu satiksmes dienesta operatoriem ir jāpārkāpj ikdienā. Šis bojas atrodas 2,5 jūras jūdzes no ostas vārtiem, un kuģu divvirziena kustība, izvērtējot apstākļus, praktiski ir iespējama vismaz vēl 1 – 1,5 jūras jūdzes. Bez šaubām, neviens normatīvais akts neliek šos noteikumus pārkāpt. Bet tā kā Kapteiņdienests ir pakļauts Brīvdostas pārvaldei,

vai Liepājas gadījumā – LSEZ pārvaldei, kas pēc savas būtības ir komercstruktūras un ir ieinteresētas kuģu apgrozījuma paaugstināšanā, šādu darbinieku rīcību var uzskatīt par biznesa kavēkli un var tikt pārskatīts jautājums par darbinieka kompetenci vai atbilstību amatam, neskatoties uz to, ka noteikumos ir atruna, ka lēmumu var pieņemt kuģu satiksmes dienesta operators. Tādā viedā pastāv iespēja, ka darbiniekam par noteikumu striktu ievērošanu iestāsies nelabvēlīgas sekas.

3. Kā vienu no lielākajām problēmām var minēt ostu darbības struktūru, kas izpaužas kā Kapteiņdienesta pakļautība Brīvdostas pārvaldēm un Liepājā – Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldei, kas pēc būtības ir komercstruktūras. Tieši Kapteiņdienests ir atbildīgs par kuģošanas drošības nodrošināšanu ostās, un tā pakļautība komercstruktūrām ir ne tikai nelogiska, bet arī bīstama kuģošanas drošībai, rada apkārtējās vides piesārņošanas draudus un apdraud cilvēku dzīvības uz jūras.

4. Atbilstoši IALA¹², kuģu satiksmes dienesta darbība noris ierobežotās vai ierobežotas piekļuves zonās un izpaužas kā konsultatīva un atbalsta sniegšanas darbība šajās teritorijās. Tas nozīmē, ka tas ir informācijas sniegšanas serviss un visiem kuģu satiksmes dienesta ieteikumiem var būt tikai ieteikuma raksturs. Tomēr visos Latvijas lielo ostu noteikumos ir iekļauti punkti, ka kuģi kustību drīkst uzsākt tikai pēc atļaujas saņemšanas no šī dienesta. Līdz ar to kuģu satiksmes dienesta operatoriem tiek uzlikts pienākums rīkoties pretēji Starptautiskajām normām – atļaut vai neatļaut kuģim uzsākt kustību. Šāda ostas noteikumu norma, protams, nevar radīt dienesta operatoram tiesiskas sekas. Tomēr, vadoties pēc starptautisko tiesību normām, kuģu īpašnieki vai kapteiņi, uzrakstot Jūras protestu, ir tiesīgi nepakļauties operatoru rīkojumiem. Līdz ar to kuģu satiksmes dienesta rīcība var radīt tiesiskas sekas Latvijas valstij.

5. Latvijas tiesību normās nav prasīta kuģu tauvotāju sertifikācija, līdz ar to kuģus drīkst pietauvot un attauvot personas bez speciālas sagatavotības. Tas savukārt rada draudus cilvēku drošībai kuģu pietauvošanas un attauvošanas procedūru laikā. Latvijas lielajās ostās kuģu tauvotāju kompetence tiek apstiprināta ar matroža apliecību, un tiek uzskatīts par pieņemamu, ja tauvotājam ir Matroža uz iekšējo ūdeņu kuģiem sertifikāts. Bet matrožu darbs uz kuģiem būtiski atšķiras no kuģu pietauvotāju un attauvotāju darba, jo tam ir cita specifika. Iekšējo ūdeņu kuģi parasti ir mazizmēra, bet kuģu tauvotājiem pārsvarā ir darbs ar lielizmēra kuģiem. Tautvotāji

nav speciāli apmācīti ne tauvošanā, ne arī drošības jautājumos.

6. Nevienos lielo ostu noteikumos netiek noteikts maksimālais kuģa garums, kad ostas tauvotāju pakalpojumi ir obligāti. Līdz ar to kuģiem ir iespēja tos neizmantojot un tauvot kuģi ar savas ekipāžas palīdzību. Tas rada tiešus draudus kuģošanas un cilvēku drošībai. Šajā gadījumā tiek pārkāpta SOLAS konvencija, jo kuģa ekipāžas locekļi, pietauvojot savu kuģi, tiek nogādāti uz piestātnes bez konvencijā noteiktā, atbilstošā aprīkojuma.

7. Ostas noteikumos nav noteikts boju izvietojuma minimālais attālums uz kuģu ceļiem. Kuģim, ejot pa kuģa ceļu, galvenais virziena orientieris ir vadlīnija vai bojas. Ja noteikumos noteiktā minimālā redzamība, kad ir atļauta kuģu kustība, ir 0,3 j.j., tad arī bojām būtu jāatrodas vienai no otras ne tālāk par 0,3 j.j. Šāds boju izvietojums sliktas redzamības apstākļos, kad vadlīnijas ugunis nav redzamas, var novērst kuģa novirzīšanos no kursa un uzskriešanu uz sēkļa, tādā veidā pasargājot no civiltiesiskām sekām ostas, ločus un kuģu kapteiņus.

Atsauces

- ¹ Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums. 31.10.2002. likums/LV, 168 (2743), 19.11.2002., Ziņotājs, 23, 12.12.2002.
- ² Rīgas brīvostas noteikumi. Rīgas domes 07.03.2006. saistošie noteikumi Nr. 42/LV, 55 (3423), 05.04.2006.
- ³ Starptautiskais kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodekss. 12.12.2002. starptautisks dokuments / LV, 100 (3048), 28.06.2004.
- ⁴ Noteikumi par bīstamo un piesārņojošo kravu apriti un kontroli ostās. Ministru kabineta 15.09.2009. noteikumi Nr.1060/LV, 149 (4135), 18.09.2009.
- ⁵ Ventpils brīvostas noteikumi. Ventpils pilsētas domes 02.03.2012. saistošie noteikumi Nr. 9/LV, 59 (4662), 17.04.2012.
- ⁶ Jūras kodekss. 29.05.2003. likums/LV, 91 (2856), 18.06.2003., Ziņotājs, 14, 24.07.2003.
- ⁷ Liepājas ostas noteikumi. Liepājas pilsētas domes 20.12.2007. saistošie noteikumi Nr. 23/LV, 18 (3802), 01.02.2008.
- ⁸ Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likums. 17.02.1997. likums/LV, 63/64 (778/779), 04.03.1997., Ziņotājs, 6, 27.03.1997.
- ⁹ Rotterdam Port Management Bye-Laws (version: September 2011) http://www.portofrotterdam.com/de/Hafen/hafenstatistiken/Documents/rotterdam_port_management_byelaws_non-authoritative_%2004112011.pdf. Skatīts 2014.gada 20. aprīlī. Autora tulkojums.
- ¹⁰ Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 (2010 Regional Port Bye-laws) <http://www.portofamsterdam.nl/docs/uk/Legislation%20and%20regulations/Regionale%20havenverordening%20NZK%202010%20engelstalige%20versie%20def%20100426.pdf>. Skatīts 2014. gada 20. aprīlī. Autora tulkojums.
- ¹¹ http://www.intorg.gazinter.net/english/regulation_2_eng.htm. Skatīts 2014. gada 20. aprīlī. Autora tulkojums.
- ¹² http://www.iala-aism.org/iala/publications/documentspdf/doc_262_eng.pdf. Autora tulkojums.

Abstract

The importance and the great potential for improvements for Latvian ports are directly linked to its geographic position, being located between Europe and Asia. This is why due to the essential role it plays in maritime, Latvian ports cannot be excluded from the international law of the Sea. A prerequisite for maritime safety insurance in ports is the development of maritime security and port legal acts in accordance with the modern international law and regulations. Operations of the major ports in Latvia as well as the maritime safety in ports are controlled and regulated by binding rules issued by municipalities. This study focuses on examining the norms included in the port regulations

as well as to what extent ports are capable of ensuring navigation safety in ports according to the legal framework. The study also compares and analyses the differences in legal frameworks in the major Latvian ports, their solution in improving the regulations as well as suggesting a possible way on how the port rulemaking body should be structured.

Аннотация

Порт, его важность и большой потенциал развития в Латвии связан с географическим положением страны между Европой и Азией. Латвийские порты, как важнейшая составная часть плавания, неотделима 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 статье рассмотрены сегодняшние нормы и правила, включенные в правила порта, и возможности обеспечения безопасности плавания в портах в соответствии с правовым регулированием. В статье также сравниваются и анализируются различия правового регулирования деятельности больших портов Латвии и Европы, предложены решения по совершенствованию правил портов и выражено мнение автора о том, как создавать структуру разработки правил портов.