

**Vadlīnijas**

**Jūras plānojuma risinājumu iekļaušanai tiesiskajā regulējumā**

**Rīga 2016.gada augusts**

**Satura rādītājs**

Ievads 6

[1] Vispārējs apskats par jūras izmantošanas tiesisko režīmu 7

[1.1] Svarīgākie tiesību avoti 7

[1.2] Jūras plānojums un Latvijas robežas ar kaimiņvalstīm 8

[2] Eiropas Savienības tiesību regulējums 10

[2.1] Jūras stratēģijas pamatdirektīva 10

[2.2] Jūras telpiskās plānošanas regulējums 10

[2.3] Eiropas Savienības stratēģijas 12

[2.4] Eiropas Savienības tiesību akti – nozaru regulējumus 13

[2.4.1] Vides joma 13

[2.4.2] Zivsaimniecība 16

[2.4.3] Kuģošana 17

[2.4.4] Enerģētika 18

[2.5] Eiropas Savienības tiesu prakse par jūras tiesisko režīmu 19

[2.5.1] Vispārēji jūras tiesību un Konvencijas piemērošanas jautājumi 19

[2.5.2] Jūras tiesības, ES tiesību ģeogrāfiskā piemērojamība, vides tiesības 21

[2.5.3] Kuģošana 22

[2.5.4] Enerģētika 22

[2.5.5] Zivsaimniecība un vide 22

[3] Starptautiskās konvencijas – nozaru regulējums 24

[3.1] Vides joma 24

[3.2] Zivsaimniecība 27

[3.3] Kuģošana 28

[3.4] Enerģētika 30

[4] Ietekmes uz vidi novērtējums darbībām jūrā un jūras plānojuma ietekme uz to 31

[5] Jūras plānojuma juridiskā forma un vieta plānošanas sistēmā – izvēles varianti 34

[5.1] Jūras plānojuma vieta attīstības plānošanas sistēmā 34

[5.2] Jūras plānojuma juridiskā forma – izvēles varianti, to ieguvumi un riski 34

[5.2.1] Vispārīgais administratīvais akts 35

[5.2.2] Individuāls lēmums, ar kuru apstiprina attīstības plānošanas dokumentu 35

[5.2.3] Ārējais normatīvais akts 37

[5.3] Ieteicamais risinājums 38

[5.4] Izvēles variantu ieguvu un trūkumu salīdzinājums tabulās 38

[6] Piekrastes divu kilometru zonas tiesiskais regulējums 40

[6.1] Pamatnostādnes 40

[6.2] Likumi, kas nosaka pašvaldību kompetence piekrastē un piekrastes ūdeņos 40

[6.3] MK noteikumi, kas nosaka pašvaldību kompetenci piekrastē un tās ūdeņos 42

[6.4] Atsevišķu pašvaldību saistošie noteikumi 44

[7] Nepieciešamie grozījumi normatīvajos aktos – tiesību normu redakcijas 45

[7.1] Vispārīgas piezīmes par grozījumu nepieciešamību 45

[7.2] Jūras izmantošanu nosakoši likumi, kurus nav jāgroza 46

[7.3] Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likums 47

[7.4] Zemes pārvaldības likums 48

[7.5] Ministru kabineta noteikumi par teritorijas plānošanas dokumentu izstrādi 48

[7.6] Ministru kabineta noteikumi par būvniecību jūrā 49

[8] Galvenie secinājumi 50

**Izmantotie saīsinājumi un svarīgākie termini**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **APL****ANO****Bonnas konvencija****BUNKER konvencija****Dzīvotņu direktīva****Ekskluzīvā zona****EMSA****ES****EST****Helsinku konvencijas****Jūras konvencija****Jūras stratēģijas pamatdirektīva****Jūras telpiskās plānošanas direktīva****Komisija****Kontinentālā šelfa konvencija****Kopiena****Kuģu piesārņojuma direktīva****MARPOL konvencija** **LES****LESD****Memorands****Nolīgums****Padome****Pamatnostādnes****Parlaments****Plānošanas likums****Plūdu direktīva****Putnu direktīva****Riodežaneiro konvencija****Sistēmas likums****Stokholmas konvencija****Stratēģija “Eiropa 2020”****Ūdens struktūrdirektīva****Vides novērtējuma direktīva****Vides novērtējuma likums** |  | Administratīvā procesa likumsApvienoto Nāciju OrganizācijaANO 1979.gada 23.jūnija Bonnas Konvencija par migrējošo savvaļas dzīvnieku sugu aizsardzību2001.gada 23.marta Starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību attiecībā uz bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu Direktīva 92/43/EEK (1992.gada 21.maijs) par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzībuEkskluzīvā ekonomiskā zonaEiropas Jūras Drošības AģentūraEiropas SavienībaEiropas Savienības tiesa1974.gada 23.marta Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību un 1992.gada 9.aprīļa Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzībuANO 1982.gada 10.decembra Jūras tiesību konvencijaDirektīva 2008/56/EK (2008.gada 17.jūnijs), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai jūras vides politikas jomāDirektīva 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs), ar ko izveido jūras telpiskās plānošanas satvaruEiropas Savienības KomisijaANO 1958.gada 29.decembra Konvencija par kontinentālo šelfuEiropas KopienaDirektīva 2005/35/EK (2005.gada 7.septembris) par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem1973.gada Starptautiskā konvencija par piesārņojumu novēršanu no kuģiem, kas grozīta ar 1978.gada Protokolu Līgums par Eiropas SavienībuLīgums par Eiropas Savienības darbību1982.gada 26.janvāra Parīzes Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli1995.gada 4.augusta Nolīgums par Jūras tiesību konvencijas īstenošanu attiecībā uz transzonālo zivju krājumu un tālu migrējošo zivju krājumu saglabāšanu un pārvaldībuEiropas Savienības PadomePiekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnēs 2011. – 2017.gadamEiropas Savienības ParlamentsTeritorijas attīstības plānošanas likumsDirektīva 2007/60/EK (2007.gada 23.oktobris) par plūdu riska novērtējumu un pārvaldībuDirektīva 2009/147/EK (2009.gada 30.novembris) par savvaļas putnu aizsardzībuANO 1992.gada 5.jūnija Konvencija par bioloģisko daudzveidībuAttīstības plānošanas sistēmas likums2001.gada 22.maija Stokholmas konvencija par noturīgajiem organiskajiem piesārņotājiemStratēģija “Eiropa 2020”: Eiropas Savienības stratēģija izaugsmei un nodarbinātībaiDirektīva 2000/60/EK (2000.gada 23.oktobris), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai ūdens resursu politikas jomāDirektīva 2011/92/ES (2011.gada 13.decembris) par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumuLikums “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” |

Saīsinājumi uzskatāmības labad tekstā atsevišķās vietas var tikt lietoti arī ar pilnu nosaukumu.

Vadlīnijās termins “piekrastes ūdeņi” lietoti kā ūdeņi, kuri atrodas 2 kilometru zonā no krasta, termins “teritoriālie ūdeņi” – kā ūdeņi, kuri atrodas 12 jūras jūdžu zonā no krasta, bet termins “Ekskluzīvā zona” – kā teritoriāliem ūdeņiem pieguļoša jūras teritorija, kura nepārsniedz 200 jūras jūdzes. Vārds “Padome” vadlīnijās tiek lietots kā saīsinājums Eiropas Savienības Padomei (un tā nav Eiropas Padome, kas ir starptautiska organizācija).

# Ievads

Vadlīnijas jūras plānojuma risinājumu iekļaušanai tiesiskajā regulējumā izstrādāja zvērinātu advokātu birojs “COBALT” Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas uzdevumā, pamatojoties uz iepirkuma līgumu.

Jūra telpiskā plānošana ir jauninājums Latvijā, kas jau minēts vairākos Latvijas normatīvajos aktos un attīstības plānošanas dokumentos, tomēr pats jūras plānojums šo vadlīniju sagatavošanas laikā ir izstrādāts, bet vēl nav apstiprināts, kā arī nav praksē piemērots. Tā nepieciešamība izriet no Eiropas Savienības tiesību aktiem.

Baltijas jūras piekraste ir noteikta kā viena no nacionālo interešu telpām, kur dabas un kultūras mantojuma saglabāšana jālīdzsvaro ar ekonomiskās attīstības veicināšanu. Jūras plānojums ir viens no instrumentiem, lai piepildītu jūras izmantošanas ilgtermiņa attīstības redzējumu, kura pamatā ir izpratne par jūru kā vienotu telpu, kur viss ir savstarpēji saistīts. Jūras plānojums definē valsts intereses jūrā, lai pašām valsts un pašvaldību institūcijām būtu skaidrāks redzējums un konsekventāki lēmumi, piemēram, paredz, ka kuģošana ir prioritāra jūras izmantošana un vienlaikus norāda uz vietām, kur attīstīt tādas jaunas nozares, kā akvakultūra vai vēja enerģijas ieguve. Tas ir pamats būtisku tautsaimniecības nozaru attīstībai un investīciju piesaistei un tiesiskās vides pārskatāmībai.

Šis plānojums nosaka publiskas lietas lietošanu, nevis tiešā veidā ierobežo privātpersonu īpašuma tiesības, kā arī nav tik detalizēts un balstīts uz izsmeļošu atļautās izmantošanas uzskaitījumu, kā tas ir pašvaldību teritoriju plānojumu gadījumā. Jūras plānojuma īpatnību dēļ ir nepieciešams detalizētāk analizēt viņa vietu un lomu tiesību sistēmā, lai izvērtētu četrus būtiskus faktorus, un šīs vadlīnijas tos aplūko.

Pirmkārt, Eiropas Savienības un starptautisko tiesību normas (īpaši jūras tiesību un vides aizsardzības), kuras ir svarīgi zināt, lemjot par jūras izmantošanu. Otrkārt, jūras plānojuma apstiprināšanas juridisko formu, lai tas būtu gan elastīgs jaunām izmaiņām, gan ļautu šo plānu izmantot, ievērojot vienlīdzības principu, gan iespēju robežās izmantotu administratīvajā procesā. Treškārt, jūras plānojuma sazobi ar piekrastes un piekrastes ūdeņu pārvaldību. Ceturtkārt, identificētu to normatīvo aktu minimumu, kuros izdarāmi grozījumi, lai panāktu jūras plānojuma ieviešanu un praktisku piemērošanu.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Lauris Liepa**

zvērināts advokāts

Biroja vadošais partneris

Rīgā 2016.gada 31.augustā

# [1] Vispārējs apskats par jūras izmantošanas tiesisko režīmu

## [1.1] Svarīgākie tiesību avoti

Apvienoto Nāciju organizācijas 1982.gada 10.decembra Jūras tiesību Konvencija (angļu val. – *UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea*) Latvijā stājās spēkā 2005.gada 22.janvārī,[[1]](#footnote-1) un tā nosaka teritoriālās jūras, pieguļošās zonas un ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesisko režīmu, definē miermīlīgas caurbraukšanas jēdzienu, nosaka piekrastes valsts tiesības un pienākumus, zvejas resursu izmantošanu, jūras resursu izpēti un izmantošanu, kontinentālā šelfa jēdzienu, kuģošanas un gaisa kuģu tiesības, kā arī jūras zinātnisko izpēti.[[2]](#footnote-2) Jūras konvencija kodificē ANO Starptautiskās tiesas un vairāku starptautisko šķīrējtiesu (arī Starptautiskā Jūras tiesību tribunāla) nolēmumus,[[3]](#footnote-3) kuri veido starptautisko tiesību pamatavotu – paražu tiesības. Pati Jūras konvencija atspoguļo zonālu pieeju jūrai un paredz nosacījumus ne tikai attiecībā uz dažādām darbībām jūrā, bet gan tiesībām un pienākumiem, kas atkarīgi no tā, kur tiek veiktas minētās darbības.[[4]](#footnote-4)

ANO Starptautiskā tiesa ir atzinusi, ka **teritoriālā jūra** ir dabisks valsts sauszemes teritorijas turpinājums, kas pastāv *ipso facto* (latīņu val. – faktiski) un *ab initio* (latīņu val. – no sākuma), pamatojoties uz valsts suverēno varu pār tās sauszemes teritoriju kā tās suverēnās varas turpinājumu nolūkā izpētīt jūru un izmantot tās resursus.[[5]](#footnote-5) Tādēļ Jūras konvencija noteic, ka katrai piekrastes valstij ir tiesības noteikt savas teritoriālās jūras platumu līdz robežai, kas **nepārsniedz 12 jūras jūdzes**, to mērot no “bāzes līnijām”[[6]](#footnote-6).

Pieņemot Jūras konvenciju, teritoriālās jūras platums bija viens no visstrīdīgākajiem jautājumiem.[[7]](#footnote-7) Nolūkā noteikt teritoriālās jūras robežu, visattālāk jūrā esošās pastāvīgās ostu būves, kuras ir ostu sistēmas sastāvdaļa, tiek uzskatītas par krasta sastāvdaļu. Piekrastes iekārtas un mākslīgās salas netiek uzskatītas par pastāvīgām ostas būvēm.

Piekrastes valstij pār tās teritoriālo jūru ir turpmāk minētās tiesības:

1. Ekskluzīvas tiesības zvejot un izmantot teritoriālās jūras dibenu un dzīles;[[8]](#footnote-8)
2. Ekskluzīvas tiesības uz gaisa telpu virs teritoriālās jūras (pretēji kuģiem, gaisa kuģiem nav miermīlīgas caurbraukšanas tiesību);[[9]](#footnote-9)
3. Piekrastes valsts kuģiem ir ekskluzīvas tiesības pārvadāt preces un pasažierus no vienas piekrastes valsts daļas uz citu (kabotāža);[[10]](#footnote-10)
4. Ja kara laikā piekrastes valsts ir neitrāla, karojošās valstis piekrastes valsts teritoriālajā jūrā nedrīkst uzsākt kauju vai sagrābt tirdzniecības kuģus;[[11]](#footnote-11)
5. Piekrastes valstij ir tiesības pieņemt ārvalstu kuģiem saistošus noteikumus par navigāciju, veselību, muitas nodevām un imigrāciju;
6. Piekrastes valstij noteiktos gadījumos ir tiesības aizturēt tirdzniecības kuģus, kuri izmanto miermīlīgas caurbraukšanas tiesības, kā arī uz to klāja esošās personas (Jūras konvencijas 27. – 28.pants).

Valstu robežu noteikšana teritoriālajā jūrā praksē ir izrādījusies problemātiska. Piemēram, Zivsaimniecības lietā (Lielbritānija pret Norvēģiju)[[12]](#footnote-12) ANO Starptautiskā tiesa nosprieda, ka gadījumā, ja valsts (Norvēģijas) krasta līnija ir dziļi robota un līkumota un tā robežu noteikšanā ilgstoši ir piemērojusi vienveidīgu praksi, kuru citas valstis nav apstrīdējušas, ir iespējams turpināt piemērot šo pašu praksi, proti, noteikt valsts robežas, izmantojot taisno bāzes līniju (Jūras konvencijas 7.pants). Tai pašā laikā tiesa noteica šādus kritērijus – velkot taisnās bāzes līnijas, nav pieļaujama manāma atkāpšanās no krasta kopējā virziena, bet jūras daļām, kas atrodas šo līniju iekšpusē, ir jābūt pietiekami cieši saistītām ar piekrastes teritoriju, lai uz tām varētu izplatīt iekšējo ūdeņu režīmu. Šis princips ir iekļauts Jūras konvencijas 7.panta trešajā daļā. Savukārt atbilstoši tiesas spriedumam un Jūras konvencijas 7.panta piektajai daļai, nosakot atsevišķas bāzes līnijas, var tikt ņemtas vērā šī rajona īpašas ekonomiskas intereses, kuru realitāte un nozīmīgums ir skaidri pierādīts ilgākā darbībā (piemēram, zivsaimniecība). Šajā lietā tiesa arī atzina, ka robežu noteikšana jūrā vienmēr ir starptautisko tiesību jautājumus, jo tas nav atkarīgs tikai no piekrastes valsts likumiem. Kaut arī piekrastes valsts ir vienīgā, kurai ar attiecīgu normatīvu aktu ir kompetence noteikt savas teritorijas robežas, šāda akta spēkā esamība ir atkarīga no starptautiskajām tiesībām.[[13]](#footnote-13)

Savukārt Ziemeļjūras kontinentālā šelfa lietā[[14]](#footnote-14) bija strīds par Vācijas, Nīderlandes un Dānijas robežu noteikšanu resursiem bagātajā Ziemeļjūrā. Vācijas Ziemeļjūras krasts ir ieliekts, savukārt Nīderlandes un Dānijas Ziemeļjūras krasts ir izliekts, tādēļ nebija skaidrs, kādas ir minēto valstu robežas jūrā. Ja tiktu piemērota robežu noteikšanas vienādā attāluma metode jeb ekvidistances princips (angļu val. – *equidistance method of delimitation*), kas bija nostiprināts ANO Konvencijā par kontinentālo šelfu (ko vēlāk aizstāja Jūras konvencija), tad Vācijai piederētu mazāka daļa no šelfa, kas savukārt neatbilstu taisnīgas un vienlīdzīgas daļas doktrīnai. Ņemot vērā minēto, ANO Starptautiskā tiesa nolēma, ka, pamatojoties uz vienlīdzīgo daļu doktrīnu, šādos gadījumos var piemērot krasta līnijas garuma kritēriju. Interesanti, ka šajā lietā tiesa definēja kontinentālo šelfu kā piekrastes valsts sauszemes teritorijas “dabisku pagarinājumu” jūrā un zem jūras.

Šobrīd ANO Starptautiskā tiesa atzīst vienādā attāluma metodi, kas atbilstoši tiesas judikatūrai[[15]](#footnote-15) ir kodificēta Jūras konvencijas 15.pantā.

Atbilstoši Jūras konvencijas 33.pantam zonu, kas pieguļ piekrastes valsts teritoriālajai jūrai, sauc par pieguļošo zonu. Piekrastes valstij ir tiesības noteikt savas pieguļošās zonas platumu līdz robežai, kas nepārsniedz 24 jūras jūdzes, to mērot no bāzes līnijām, no kurām tiek mērīts teritoriālās jūras platums. Pieguļošā zona tika izveidota nolūkā racionalizēt valstu savstarpēji konfliktējošo praksi, nosakot dažādas tiesības atklātajā jūrā, kas pieguļ to teritoriālajai jūrai.[[16]](#footnote-16)

Saskaņā ar Jūras konvencijas 55.pantu Ekskluzīvā zona ir rajons, kas atrodas aiz teritoriālās jūras un ir pieguļošs tai. Šim rajonam ir piemērojams Jūras konvencijas V daļā noteiktais īpašais tiesiskais režīms, saskaņā ar kuru piekrastes valsts tiesības un jurisdikciju, un citu valstu tiesības un brīvības regulē Jūras konvencija. **Ekskluzīvās zonas platums nedrīkst pārsniegt 200 jūras jūdzes**, kuras aprēķina no taisnajām bāzes līnijām, no kurām ir mērīts teritoriālās jūras platums. Piekrastes valstij ir noteiktas tiesības novērst piesārņojumu un kontrolēt zinātniskos pētījumus tās Ekskluzīvā zonā (Jūras konvencijas 211.panta piektā un sestā daļa, 220.pants, 246. – 255.pants), savukārt ārvalstu kuģiem piekrastes valsts Ekskluzīvā zonā ir kuģošanas un pārlidojumu brīvība, kā arī zemūdens cauruļvadu un kabeļu vilkšanas brīvība (Konvencijas 58.pants).[[17]](#footnote-17)

ANO Starptautiskā tiesa ir atzinusi un Jūras konvencijas 21.pants noteic, ka visu valstu kuģiem – gan piekrastes valstu, gan to valstu, kurām nav izejas uz jūru – ir **miermīlīgas caurbraukšanas tiesības** (angļu val. – *innocent passage*) pa teritoriālo jūru.

## [1.2] Jūras plānojums un Latvijas robežas ar kaimiņvalstīm

Latvijai ir spēkā esoša jūras robeža ar Igauniju, taču nav spēkā esošas jūras robežas ar Lietuvu un Zviedriju. Tai pašā laikā robežu strīds jūras plānojuma izstrādi neietekmē turpmāk norādīto iemeslu dēļ.

Pirmkārt, attiecībā uz Latvijas **jūras robežu ar Igauniju** – 1996.gada 12.jūlijā parakstīts Latvijas Republikas un Igaunijas Republikas līgums par jūras robežas noteikšanu Rīgas jūras līcī, Irbes šaurumā un Baltijas jūrā. Saskaņā ar šī līguma 4.pantu puses vienojušās informēt viena otru par bāzes līniju izmaiņām un par izmaiņām teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas platumā Rīgas jūras līcī, Irbes šaurumā un Baltijas jūrā.

Otrkārt, attiecībā uz **Latvijas** **jūras robežu ar Lietuvu** – lai arī Latvija un Lietuva nav vienojušās par jūras robežu, šis strīds neietekmē jūras plānojuma izstrādi.

Ārlietu ministrija 2013.gada 15.janvāra vēstulē Nr.21/19-50 paudusi viedokli, ka saskaņā ar Vīnes konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 18.pantu Latvijai jūras telpiskajā plānošanā ir jāvadās pēc 1999.gadā parakstītā Latvijas Republikas un Lietuvas Republikas līguma par teritoriālās jūras, ekskluzīvās ekonomiskās zonas un kontinentālā šelfa robežas noteikšanu Baltijas jūrā nosacījumiem. Savukārt praksē tiek izmantots plānojums atbilstoši *de facto* robežām, par kurām ir vienojušies un kuras ikdienas darbā izmanto Baltijas jūras hidrogrāfijas dienesti.

Saskaņā ar Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2016.gada 3.jūnija vēstulē Nr.18-le/4213 pausto 2015.gada decembrī plānojuma un vides pārskata 1.redakcija ir nodota publiskajai apspriešanai, kuras ietvaros norisinājās **pārrobežu stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma** procedūra. Lietuvas Republikas Vides ministrijas pārstāvji ir vienojušies ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju par to, ka Lietuva tiks informēta, ja jūrā tiks uzsākta ogļūdeņražu ieguve (atbilstoši Vīnes konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 4.pantam).

Latvijas Republikas Ārlietu ministrija ar 2016.gada 17.jūnija vēstuli Nr. 21/354-2203 ir informējusi, ka abu valstu Ārlietu ministriju vadībā tiek risinātas sarunas par Latvijas Republikas valdības un Lietuvas Republikas valdības līguma par ekonomisko sadarbību ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un kontinentālajā šelfā Baltijas jūrā projekta izstrādi, kam ir politisks atbalsts no abu valstu amatpersonām visaugstākajā līmenī. Tāpat attiecībā uz Lietuvas puses komentāru, ka “jūras telpiskā plānojuma risinājumu izstrādes procesā būtisks solis ir robežlīguma stāšanās spēkā”, norādīts, ka būtu jāņem vērā, ka robežlīguma būtība un mērķis ir jūras robežas noteikšana starp Latviju un Lietuvu. Jūras plānojuma izstrāde tiešā veidā nav uzskatāma par robežlīguma būtību un mērķi. Līdz ar to plānojuma izstrāde nevarētu kavēt robežlīguma izpildi pēc tā spēkā stāšanās, un otrādi – robežlīguma izpildei vai šā brīža statusam nevajadzētu kavēt jūras plānojuma izstrādi un apstiprināšanu.

Treškārt, attiecībā uz Latvijas **jūras robežu ar Zviedriju** jānorāda, ka pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas nav noslēgts jūras robežlīgums ar Zviedriju. Līdz ar to valstu starpā nav juridiski spēkā esošas jūras robežlīnijas. Taču pastāv *de facto* robežas līnija, saskaņā ar kuru abu valstu kompetentās institūcijas sadarbojas (veic kontroli savās attiecīgajās jūras teritorijās – ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un kontinentālajā šelfā) un ko abas valstis respektē. Tādēļ jūras plānojuma izstrādi un apstiprināšanu neietekmē fakts, ka Latvijai nav spēkā esošas vienošanās par jūras robežu ar Zviedriju.

Turklāt Igaunijas Republika, Latvijas Republika un Zviedrijas Karaliste, vēloties noteikt punktu Baltijas jūrā, kurā sakrīt triju valstu jūras robežas, ir 1997.gada 30.aprīlī ir parakstījušas **līgumu par kopīgo jūras robežas punktu Baltijas jūrā**.

# [2] Eiropas Savienības tiesību regulējums

## [2.1] Jūras stratēģijas pamatdirektīva

Eiropas jūras vide cieš no dažādas ietekmes, kas kaitē jūras ekosistēmas veselībai, tādēļ ES ir pieņēmusi **Direktīvu 2008/56/EK** (2008.gada 17.jūnijs), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai jūras vides politikas jomā. Tā paredz vienotu sistēmu un mērķus kaitīgo cilvēka darbību novēršanai un jūras vides aizsardzībai un saglabāšanai.

Jūras stratēģijas pamatdirektīvā ir noteiktas minimālās prasības visām ES valstīm – izstrādāt stratēģijas, lai aizsargātu jūras ekosistēmu un nodrošinātu, ka ar jūras vidi saistītās darbības ir ilgtspējīgas. Tā ļauj nodrošināt sadarbību jūras reģionos (Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļa, Baltijas jūra, Vidusjūra un Melnā jūra), izveidojot reģionālās konvencijas, piemēram, HELCOM Baltijas jūrai. Šīs programmas ietver pasākumus kopīgu mērķu sasniegšanai nolūkā līdz 2020.gadam panākt “labu vides stāvokli”. Termins “labs vides stāvoklis” attiecas uz daudzveidīgiem un dinamiskiem okeāniem un jūrām, kas ir tīras, veselīgas un produktīvas.

Mērķis ir nodrošināt, ka jūras vide tiek saglabāta pašreizējai un turpmākajām paaudzēm. Jūras stratēģijas pamatdirektīva palīdz arī izveidot pasaules mēroga aizsargājamu jūras teritoriju tīklu un uzsākt dialogu ar valstīm ārpus ES. ES valstīm ir jānovērtē savu jūras ūdeņu vides stāvoklis un cilvēku darbības ietekme (tostarp jāveic sociālā un ekonomiskā analīze). Valstīm, kuras strādā vienā jūras reģionā, savas darbības ir jāsaskaņo.

## [2.2] Jūras telpiskās plānošanas regulējums

Jūras stratēģijas pamatdirektīva kalpo kā vides pamatnostādnes **Direktīvai 2014/89/ES** (2014.gada 23.jūlijs), ar ko izveido jūras telpiskās plānošanas satvaru, kas šo vadlīniju sagatavošanā ir viens no vissvarīgākajiem ES normatīvajiem aktiem. Jūras stratēģijas pamatdirektīva ir Jūras telpiskās plānošanas direktīvas “vides aspekta balsts”.[[18]](#footnote-18)

Jūras telpiskās plānošanas direktīva nosaka ES valstu kopīgo pieeju jūras teritoriju plānošanai. Tādējādi ikviena ES valsts var pati plānot savas jūras darbības, taču šis plānošanas process tagad ir savietojamāks ar citiem procesiem ES neatkarīgi no tā, vai tas notiek valsts, reģiona vai vietējā līmenī, pateicoties kopīga grafika un kopīgu minimālo prasību ieviešanai. Jaunā regulējuma mērķis ir sekmēt ilgtspējīgu jūras ekonomikas jeb ES “Jūras nozaru ekonomikas” izaugsmi, jūras teritoriju attīstību un jūras resursu izlietojumu.

Jūras telpiskās plānošanas direktīva paredz, ka ES valstīm ne vēlāk kā līdz 2021.gada 31.martam ir jāizstrādā jūras telpiskie plānojumi. Valstīm tajos ir jākartē to jūras ūdeņos notiekošās cilvēka darbības un jānorāda efektīvākās turpmākās telpiskās attīstības virzieni. Šajās kartēs ir jāņem vērā sauszemes un jūras mijiedarbība, kā arī vides, ekonomiskie, sociālie un drošības aspekti. ES valstīm ir jānodrošina labāko pieejamo ekonomisko, sociālo un vides datu izmantošana. Procesā ir jāiesaista sabiedrība, kā arī ieinteresētās personas (piemēram, enerģijas un transporta pakalpojumu piegādātāji, vides aizsardzības grupas utt.). ES valstīm, kurām ir kopīgi jūras ūdeņi, ir jāsadarbojas, lai nodrošinātu, ka jūras telpiskie plānojumi ir saskaņoti un koordinēti attiecīgajā jūras reģionā. Gadījumos, kad ES valstij ir kopīga jūras robeža ar valsti ārpus ES, valstīm pēc iespējas jācenšas sadarboties.

Saskaņā ar to katrai ES dalībvalstij ir rīcības brīvība, plānojot savas jūrā veiktās darbības, bet vietējā, reģionālā un valsts līmeņa plānošana attiecībā uz kopīgu jūras teritoriju kļūs saskanīgāka, pateicoties kopējo prasību minimumam. Jūras telpiskās plānošanas direktīva mazina sadursmi starp dažādu nozaru interesēm un panāk, ka dažādas darbības papildina cita citu. Tā arī veicina investīcijas un palīdz plašāk izmantot atjaunojamos enerģijas avotus un radīt sadarbības tīklus, izveidot aizsargājamās jūras teritorijas un sekmēt ieguldījumus naftas un gāzes atradnēs. Tāpat Jūras plānošanas direktīva pastiprina pārrobežu sadarbību starp ES valstīm saistībā ar kabeļu, cauruļvadu, kuģošanas maršrutu, vēja enerģijas iekārtu utt. izmantojumu un aizsargā vidi, agrīnā posmā apzinot vides daudzveidīgas izmantošanas ietekmi un iespējas. Iestādēm ES valstīs ir jāorganizē darbības jūras teritorijās, lai sasniegtu ekoloģiskos, ekonomiskos un sociālos mērķus. ES valstīm ir jāizstrādā veicamo pasākumu programmas. Tajās norāda teritorijas, kurās tiks īstenoti pasākumi, un nosaka laika grafiku esošo un turpmāko pasākumu veikšanai nolūkā ilgtspējīgā veidā pārvaldīt jūrniecības darbības.

Jūras telpiskās plānošanas direktīva nosaka pienākumu izstrādāt jūras telpiskās plānošanas politiku, kuras rezultātā tiktu izveidots jūras plānojums, ievērojot direktīvā minētos pamatprincipus. Tās mērķis, ņemot vērā strauji augošo pieprasījumu pēc jūras teritorijas izmantošanas, ir veicināt jūras nozaru ilgtspējīgu izaugsmi, ilgtspējīgu attīstību jūras teritorijās un jūrās atrodamo resursu ilgtspējīgu izmantošanu.[[19]](#footnote-19)

Jūras telpiskās plānošanas direktīva nenosaka jūras plānojuma apstiprināšanas veidu: *“[..] direktīva neskar dalībvalstu kompetenci izstrādāt un noteikt šā plānojuma vai šo plānojuma formu un saturu [..]”*.[[20]](#footnote-20) Tādējādi tas ir valsts rīcības brīvības jautājums, izvēlēties to, ar kādā veida tiesību aktu jūras plānojums tiks apstiprināts, tas ir, ar ārēju normatīvu aktu vai cita veida tiesību aktu.

Jūras telpiskās plānošanas direktīva attiecas uz dalībvalstu jūras ūdeņiem, tostarp Baltijas jūras un to līču ūdeņiem.[[21]](#footnote-21) Tomēr tā neattiecas uz pilsētu un lauku plānošanu, kā arī uz piekrastes ūdeņiem vai to daļām, ko aptver dalībvalsts pilsētu un lauku plānošana ar nosacījumu, ka tas tiek darīts zināms to jūras telpiskajos plānojumos.[[22]](#footnote-22) Kā tas ir saprotams no Jūras telpiskās plānošanas direktīvas preambulas 17.apsvēruma, tad minētais direktīvas piemērošanas izņēmums Latvijas situācijā būtu saprotams tādējādi, ka Jūras telpiskās plānošanas direktīva neattiektos uz piekrastes ūdeņiem vai to daļām, ja pašvaldības teritorijas plānojumos būtu regulēta piekrastes ūdeņu izmantošana,: *“[..] Ja dalībvalstis piemēro sauszemes plānošanu piekrastes ūdeņiem vai to daļām, šī direktīva uz minētajiem ūdeņiem neattiecas [..]*.*”*[[23]](#footnote-23)

Savukārt, ja pašvaldību teritorijas plānojumos netiktu regulēta piekrastes ūdeņu izmantošana, tad Jūras telpiskās plānošanas direktīva attiektos arī uz piekrastes ūdeņiem. Direktīvas izpratnē ar piekrastes ūdeņiem tiek saprasti: *“[..] piekrastes ūdeņi, kā definēts Direktīvas 2000/60/EK 2.panta 7.punktā [..] virszemes ūdeņi krasta virzienā no līnijas, kuras visi punkti atrodas vienu jūras jūdzi jūras virzienā no tuvākā punkta bāzes līnijā, no kuras mēra teritoriālo ūdeņu platumu, attiecīgā gadījumā sniedzoties līdz pārejas ūdeņu ārējai robežai [..]”*.[[24]](#footnote-24)

Jūras plānojums ir izstrādāts tā, ka atbilstoši specifikai tas attiecas uz piekrastes ūdeņiem, teritoriālo jūru un Ekskluzīvo zonu. Tas nozīmē, ka pašvaldībām, izstrādājot savus teritorijas plānojumus attiecībā uz piekrastes ūdeņiem, ir jāievēro jūras plānojums. Atbilstoši Jūras telpiskās plānošanas direktīvai dalībvalstis ir tiesīgas noteikt tikai to, ka vietējās pašvaldības nosaka 1852 metru platu piekrastes ūdeņu zonas izmantošanu, atstājot pārējo jūras daļas izmantošanas noteikšanu jūras plānojumā.[[25]](#footnote-25)

**Tādējādi secināms, ka atbilstoši Jūras telpiskās plānošanas direktīvai Latvijai ir rīcības brīvība izvēlēties, vai attiecināt jūras plānojumu arī uz piekrastes ūdeņiem, vai arī noteikt, ka piekrastes ūdeņu izmantošanu regulēs vietējās pašvaldības savos teritorijas plānošanas dokumentos. Tomēr Latvijai nav rīcības brīvība vispār nenoteikt piekrastes ūdeņu izmantošanu – tā ir nosakāma kādā no minētajiem veidiem. Latvija ir izvēlējusies attiecināt jūras plānojumu uz piekrastes ūdeņiem.**

Vienlaikus būtu apsverams, vai ir lietderīgi, ka šobrīd Zemes pārvaldības likumā un Ūdens apsaimniekošanas likumā ir ietvertas dažādas piekrastes ūdeņu definīcijas (pirmajā – 2000 metri, otrajā – 1852 metri), pieņemot, ka mērīšanas metodoloģija abos gadījumos ir vienāda. Turklāt Ūdens apsaimniekošanas likumā piekrastes ūdeņu definīcija ir pārņemta no Ūdens struktūrdirektīvas, uz kuru atsaucas arī Jūras telpiskās plānošanas direktīvas 3.panta 4.punkts.

Atbilstoši Jūras telpiskās plānošanas direktīvai Latvijai ir pienākums ņemt vērā sauszemes un jūras mijiedarbību, un sadarboties ar savām kaimiņvalstīm, piemēram, Lietuvu, Igauniju, Somiju, Zviedriju, Poliju un Dāniju attiecībā uz jūras telpiskās plānošanas politikas izveidi, lai tiktu nodrošināts, ka jūras telpiskie plānojumi būtu saskaņoti un koordinēti Baltijas jūras reģionā.[[26]](#footnote-26)

Bez minētā Jūras telpiskās plānošanas direktīva uzliek par pienākumu pie jūras plānojuma izstrādāšanas īpaši raudzīties līdzi tam, lai tiktu sasniegti tajā noteiktie mērķi, kā arī pievērst uzmanību attiecīgā jūras reģiona īpatnībām, pastāvošajām un turpmākajām darbībām un izmantošanas veidiem, to ietekmei uz vidi un dabas resursiem, kā arī sauszemes un jūras mijiedarbībai.[[27]](#footnote-27)

Jūras telpiskās plānošanas direktīva nenosaka izsmeļoši tos mērķus, kādus Latvijai ir nepieciešams sasniegt ar jūras plānojumu. Tieši otrādi, tā paredz, ka Latvijai ir rīcības brīvība izvēlēties arī tos mērķus, kurus Latvijas gadījumā būtu nepieciešams sasniegt ar jūras plānojumu papildu tiem, kas kā obligātie minēti pašā Jūras telpiskās plānošanas direktīvā.

Jūras telpiskās plānošanas direktīva uzliek Latvijai par pienākumu pie jūras plānojuma izstrādāšanas nodrošināt privātpersonu iesaisti plānojuma izstrādē, tas ir, sabiedrības līdzdalību, organizēt labāko pieejamo datu izmantošanu, kā arī tiekties sekmēt saskaņotību starp jūras telpisko plānošanu un tādējādi izveidoto plānojumu vai plānojumiem un citiem procesiem.[[28]](#footnote-28) Latvijai ir pienākums raudzīties līdzi tam, lai Jūras plānojums būtu saskaņots ar pašvaldības teritorijas attīstības dokumentiem, īpaši ar teritorijas plānojumu – visiem tiem jābūt saskaņotiem.[[29]](#footnote-29) Sauszemes un jūras vienotības princips nav apejams.

Jūras telpiskās plānošanas direktīva nosaka arī ieteikumus tam, kā var tikt izdalīti jūras ūdeņu izmantošanas veidi, tas ir, akvakultūras laukumi, zvejas apgabali, iekārtas un infrastruktūra naftas, gāzes un citu enerģijas resursu, derīgo izrakteņu un agregātu, izpētei, izmantošanai un ieguvei, kā arī enerģijas ražošanai no atjaunojamiem energoresursiem izmantojamie laukumi, jūras transporta ceļi un satiksmes plūsmas, militārās apmācības apgabali, dabas un sugu aizsardzības vietas un aizsargājamās teritorijas, izejvielu iegūšanas apgabali, zinātniskā pētniecība, zemūdens kabeļu un cauruļvadu izvietojums, tūrisms, zemūdens kultūras mantojums.[[30]](#footnote-30) Latvijai ir tiesības izvēlēties arī veidot citādus teritorijas izmantošanas veidus.

Latvijai ir pienākums pārņemt Jūras telpiskās plānošanas direktīvu līdz 2016.gada 18.septembrim, bet līdz 2021.gada 31.martam – izstrādāt jūras plānojumu. Papildu tā nosaka pienākumu vismaz reizi 10 gados nodrošināt Jūras plānojuma pārskatīšanu, kā arī pēc jūras plānojuma sagatavošanas – iesniegt jūras plānojumu un tā grozījumus Komisijai.[[31]](#footnote-31)

## [2.3] Eiropas Savienības stratēģijas

Ar stratēģiju “Eiropa 2020: Eiropas Savienības stratēģija izaugsmei un nodarbinātībai” ES tiecas līdz 2020.gadam kļūt par gudru, ilgtspējīgu un integrējošu ekonomiku. Jūras telpiskās plānošanas direktīvai ir būtiska loma ES vēlmē attīstīt Eiropas Jūras nozaru ekonomiku.

Jāatzīmē arī Komisijas paziņojums Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionālajai Komitejai par ES stratēģiju Baltijas jūras reģionam[[32]](#footnote-32), kura mērķis ir ierosināt vispārēju ES stratēģiju Baltijas jūras reģionam. Šīs stratēģijas nolūks ir stiprināt sadarbību Baltijas jūras reģionā, lai reaģētu uz kopējām problēmām, ar kurām tas saskaras, un veicinātu ekoloģiski atbildīgu ekonomikas attīstību. Stratēģija aptver ES valstis, kuras robežojas ar Baltijas jūru (Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija un Zviedrija). Stratēģijā uzmanība pievērsta trīs galvenajiem mērķiem: nosargāt jūras vidi; nodrošināt starpreģionālas saites, tajā esošo valstu enerģijas un transporta sistēmas padarot savstarpēji savienotākas; vairot labklājību, novēršot šķēršļus Baltijas reģiona vietējā tirgū, attīstot kopīgu ekonomikas, kultūras un tūrisma pamatnodrošinājumu un veicinot inovāciju saskaņā ar Kopīgo Baltijas jūras pētniecības un attīstības programmu.

Minētie trīs mērķi ir sadalīti dažādos rīcības veidos, kas politikas jomās un horizontālās aktivitātēs tiek īstenotas kā makroreģionāla rīcība. Šīs rīcības palīdz risināt kopīgās problēmas Baltijas jūras reģionā (veicināt ilgtspējīgu vidi, kāpināt reģiona labklājību, vairot pieejamību un pievilcību, nodrošināt reģiona drošību un aizsardzību). Īpaši uzsverama ir horizontālā aktivitāte „Telpiskā plānošana”, kuras mērķis ir sagatavot un ieviest jūras telpiskos plānus, kuri ir saskaņoti pāri robežām un kuros ir ievērota ekosistēmas pieeja. Tādējādi īstenotās rīcības ietekmē visu teritoriju ārpus iesaistīto valstu robežām.

Komisija 2009.gadā ierosināja sākotnēju stratēģiju un pielāgoja to 2012.gadā, lai risinātu kopīgas makroreģionālas problēmas, ar kurām nākas saskarties Baltijas jūras reģionā. 2015.gada jūnijā tika iesniegts pārskatīts stratēģijas rīcības plāns.

Papildus jāatzīmē arī dokuments “ES stratēģija jūras un jūrniecības nozaru ilgtspējīgai izaugsmei. Zilā izaugsme”, kas ir ilgtermiņa stratēģija okeānu un jūru potenciāla izmantošanai. Ar Jūras nozaru izaugsmes stratēģiju tika uzsākta ES stratēģijas jūrniecības nozarei īstenošana. Tās pieņemšana ir jūrniecības nozares ieguldījums Stratēģijas “Eiropa 2020” gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei mērķu sasniegšanā. Jūras nozaru izaugsmes stratēģijas pamatā ir Komisijas integrētā jūrlietu politika, kuras īstenošana tika uzsākta 2007.gadā, un tā ir vērsta uz jūras un jūrniecības nozaru (jūras nozaru ekonomikas) potenciālu sniegt ieguldījumu ilgtspējīgā ekonomikas atlabšanā ES un jo īpaši palīdzēt izveidot jaunas darbavietas un sekmēt inovāciju un ilgtspējīgu attīstību. Jūras nozaru stratēģijā ir noteiktas piecas jomas ar augstu darbavietu izveides un izaugsmes potenciālu: akvakultūra (zivju un gliemju audzēšana), tūrisms, jūras biotehnoloģija, okeānu enerģija un jūras derīgo izrakteņu ieguve. Ir uzsākta vesela virkne Komisijas iniciatīvu, lai pētītu un attīstītu šo jomu izaugsmes potenciālu.

Attiecībā uz sadarbību Eiropas jūras uzraudzības jomā ir pieņemts Komisijas paziņojums Parlamentam un **Padomei “Labāka situācijas apzināšanās ar uzlabotu sadarbību starp jūras uzraudzības iestādēm: turpmākie pasākumi vienotajā informācijas apmaiņas vidē ES jūrlietu jomā”**.[[33]](#footnote-33) Civilo un militāro iestāžu jūras uzraudzības datu apvienošana var palīdzēt izvairīties no darba dublēšanās un samazināt izmaksas. Sadarbības palielināšana un datu kopīgošana var arī palīdzēt efektīvāk reaģēt uz notikumiem jūrā reāllaikā, piemēram, nelaimes gadījumiem, piesārņošanas gadījumiem, noziegumiem vai drošības apdraudējumiem. Paziņojumā ir atspoguļoti panākumi, ko no savas dibināšanas brīža guvusi Komisijas izveidotā Vienotā informācijas apmaiņas vide. Ar to ierosinātas vadlīnijas un turpmākās prioritātes ES un valstu līmenī, un tā ir viens no ES integrētās jūrlietu politikas galvenajiem stratēģiskajiem mērķiem un jūras drošības stratēģijas svarīgs elements. Jūrlietu apmaiņas vides galvenais mērķis ir drošības un vides aizsardzības palielināšana ES jūras teritorijās.

## [2.4] Eiropas Savienības tiesību akti – nozaru regulējumus

### [2.4.1] Vides joma

LES 3.panta trešā daļa paredz – ES darbība ir vērsta uz to, lai panāktu stabilu Eiropas attīstību, kuras pamatā ir līdzsvarota ekonomiskā izaugsme un cenu stabilitāte, sociālā tirgus ekonomika ar augstu konkurētspēju, kuras mērķis ir panākt pilnīgu nodarbinātību un sociālo attīstību, kā arī vides augsta līmeņa aizsardzību un tās kvalitātes uzlabošanu. Savukārt LESD 11.pants paredz, ka, nosakot un īstenojot ES politiku un darbības, tajās jāparedz vides aizsardzības prasības, lai veicinātu noturīgu attīstību. Tātad šis pants paredz vides prasību integrācijas principu.[[34]](#footnote-34) LESD 11.pantā vienlīdz vides prasību integrācijas principam iekļauts ar to cieši saistītais ilgtspējīgas attīstības princips, kas ir viens no ES vides aizsardzības politikas vispārējiem mērķiem.[[35]](#footnote-35) Jāatzīmē, ka starptautiskajās publiskajās tiesībās uzsvērts – ilgtspējīgas attīstības princips ietver nepieciešamību saskaņot ekonomisko attīstību ar vides aizsardzību[[36]](#footnote-36), taču pastāv šaubas par to, vai ilgtspējīgas attīstības princips ir uzskatāms par paražu tiesību normu.[[37]](#footnote-37)

ES Pamattiesību hartas 37.pantā paredzēts princips, saskaņā ar kuru “augstam vides aizsardzības līmenim un vides kvalitātei jābūt integrētai ES politikā un jābūt nodrošinātai saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības principu”. ES Pamattiesību hartai saskaņā ar LES 6.pantu ir tāds pats juridiskais spēks, kā LES. Turklāt LESD 191.pantā norādīts, kādu mērķu sasniegšana vides aizsardzības jomā izvirzīta kā prioritāte: saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti; aizsargāt cilvēku veselību; apdomīgi un racionāli izmantot dabas resursus; sekmējot starptautiska mēroga pasākumus, risinot reģionālas un pasaules vides problēmas un jo īpaši cīnoties pret klimata pārmaiņām. Tātad ES pamatdokumenti vispārīgi paredz vides tiesību integrācijas principu un ilgtspējīgas attīstības principu.

Kopumā ES vides politika vērsta uz to, lai tiktu sasniegti vides kvalitātes saglabāšanas, aizsardzības un uzlabošanas, cilvēku veselības aizsardzības, kā arī apdomīgas un racionālas dabas resursu izmantošanas mērķi. ES vides politikas mērķis ir augsta līmeņa aizsardzība, kuras pamatā ir piesardzības princips un principi par tādas profilaktiskas darbības veikšanu, kas paredz, ka vides postījumi vispirms jānovērš to avotos un ka maksā piesārņotājs. Piesardzības princips ir riska pārvaldības pieeja, saskaņā ar kuru gadījumā, ja pastāv iespēja, ka kāda politika vai darbība var radīt kaitējumu sabiedrībai vai videi un ja vēl nav zinātniskas vienprātības par attiecīgo jautājumu, minēto politiku vai darbību neīsteno.

Pievēršoties konkrētiem ES dokumentiem vides tiesību jomā, jānorāda, ka jūras tiesību kontekstā viens no svarīgākajiem dokumentiem ir **Direktīva 2000/60/EK** (2000.gada 23.oktobris), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai ūdens resursu politikas jomā. Ūdens struktūrdirektīvas nolūks ir aizsargāt un uzlabot ūdens kvalitāti. Ar Ūdens struktūrdirektīvu izveido noteikumus, lai apturētu ES stāvokļa pasliktināšanos ES ūdenstilpnēs un sasniegtu labu stāvokli Eiropas upēs, ezeros un gruntsūdeņos. Ūdens struktūrdirektīva attiecas ne tikai uz iekšējiem ūdeņiem, bet arī uz jūras krastu, līčiem vai relatīvi noslēgtās jūrās esošajām ūdens ekosistēmām, jo tās savstarpēji ietekmē viena otru (direktīvas preambulas 17.apsvērums). Proti, saskaņā ar Ūdens struktūrdirektīvas 1.pantu tā attiecas uz iekšējiem virszemes ūdeņiem, pārejas ūdeņiem, piekrastes ūdeņiem (ūdeņi krasta virzienā no līnijas, kuras visi punkti atrodas 1 jūras jūdzi virzienā no tuvākā punkta bāzes līnijā, no kuras mēra teritoriālo ūdeņu platumu) un gruntsūdeņiem, tādējādi palīdzot aizsargāt cita starpā teritoriālos un jūras ūdeņus un sasniegt attiecīgu starptautisku nolīgumu mērķus, tostarp tos, kuri ir paredzēti jūras vides piesārņojuma novēršanai un likvidēšanai. Jānorāda arī, ka viens no Ūdens struktūrdirektīvas mērķiem ir veicināt dalībvalstu spēju izpildīt ar Helsinku konvenciju uzņemtās saistības.

Divu kuģu nogrimšana (*Prestige* 2002.gada novembrī un *Erika* 1999.gada decembrī) uzsvēra nepieciešamību pastiprināt sadarbību attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumu, tādēļ tika pieņemta **Direktīva 2005/35/EK** (2005.gada 7.septembris) par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem, ar kuru izveido ES mēroga noteikumus par soda sankciju piemērošanu naftas vai citu piesārņojošo vielu noplūdes gadījumā no kuģiem, kas kuģo ES teritoriālajos ūdeņos. Kuģu radītās piesārņojošās noplūdes ir noziedzīgs nodarījums pēc būtības. Tomēr kuģu avārijas nav galvenais piesārņojuma avots – lielākā daļa piesārņojuma rodas tīšu noplūžu (tvertņu tīrīšanas un atkritumeļļu izliešanas) rezultātā. Saskaņā ar šo Kuģu piesārņojuma direktīvu tas attiecas uz naftas vai citu piesārņojošo vielu noplūdi no kuģiem. Piesārņojošās noplūdes ir aizliegtas: ES valsts iekšējos ūdeņos (tostarp ostās), ES valsts teritoriālajos ūdeņos, starptautiskai kuģošanai izmantotajos jūras šaurumos (ievērojot tranzīta tiesības, kā to nosaka Jūras konvencija), ES valsts Ekskluzīvā zonā un atklātā jūrā. Šo režīmu nepiemēro noplūdēm no karakuģim vai citiem kuģim, kas pieder kādai valstij vai ko kāda valsts ekspluatē un izmanto tikai nekomerciālos valsts nolūkos. Piesārņojošo vielu aizlieguma izņēmumus var piemērot tajos gadījumos, kad ir apdraudēta cilvēku vai kuģu drošība.

Ar **Direktīvu 2009/123/EK** (2009.gada 21.oktobris), ar ko groza Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem, ieviesa grozījumus Kuģu piesārņojuma direktīvā, lai uzlabotu noteikumus par kuģu radīto piesārņojumu un nodrošinātu, ka personām, kas ir atbildīgas par piesārņojošu vielu noplūdēm, piemēro atbilstīgus sodus.

Minētās direktīvas ir cieši saistītas ar **Regulu Nr. 2099/2002** (2002.gada 5.novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) un groza regulas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu.

2014.gadā ES pieņēma **Regulu Nr. 911/2014** (2014.gada 23.jūlijs) par daudzgadu finansējumu Eiropas Jūras drošības aģentūras darbībai saistībā ar reaģēšanu kuģu un naftas un gāzes ieguves iekārtu izraisītā jūras piesārņojuma gadījumā, kas garantē finansējumu Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) darbībai cīņā pret piesārņojumu jūrā laikposmā no 2014. līdz 2020.gadam. EMSA sākotnēji tika izveidota ar **Regulu Nr. 1406/2002** (2002.gada 27.jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni jūrā un lai novērstu un cīnītos pret kuģu izraisīto piesārņojumu, piemēram, naftas un bīstamu vielu noplūdēm. 2013.gadā EMSA uzdevumi tika paplašināti, iekļaujot naftas un gāzes iekārtu radītu piesārņojumu. Regulā noteikts, ka EMSA pastāvēšana neatbrīvo valstis no to pienākuma nodrošināt nepieciešamos mehānismus. Piešķirtā finansējuma apmērs ir 160,5 miljoni *euro*. EMSA apmaksā dežurējošo kuģu un ekipējuma līgumus, taču skartās valstis apmaksā tīrīšanas darbības savos ūdeņos.

Aizliegums uz kuģiem un tīkliem izmantot noteiktus ķīmiskus savienojumus var palīdzēt aizsargāt jūras vidi un cilvēku veselību, tādēļ ES pieņemta **Regula Nr. 782/2003** (2003.gada 14.aprīlis) par aizliegumu attiecībā uz alvorganiskajiem savienojumiem uz kuģiem, ar ko ES tiesību sistēmā iekļauj Starptautiskās jūrniecības organizācijas Pretapaugšanas sistēmu konvencijas noteikumus. Tās mērķis ir aizliegt alvorganiskos savienojumus uz visiem kuģiem, kas piestāj ES ostās, lai samazinātu vai novērstu šo produktu radīto nelabvēlīgo ietekmi. **Regulā Nr. 536/2008** (2008.gada 13.jūnijs) par pasākumu pieņemšanu saskaņā ar 6.panta 3.punktu un 7.pantu Regulā Nr. 782/2003 par aizliegumu attiecībā uz alvorganiskajiem savienojumiem uz kuģiem un par minētās regulas grozīšanu, ir noteikts, ka kuģiem, kuri kuģo zem trešo valstu karoga, ir jāievēro šie ierobežojumi.

Daudzu migrējošo un vietējo Eiropas savvaļas putnu sugu populācija samazinās, tādēļ ES ar **Direktīvu 2009/147/EK** (2009.gada 30.novembris) par savvaļas putnu aizsardzību ir ieviesta politika šīs tendences novēršanai, aizliedzot zināmus darbības veidus un nosakot aizsardzības un dzīvotņu pārvaldības pasākumus. Ar to mēģina saglabāt visus savvaļas putnus ES, paredzot noteikumus par to aizsardzību, pārvaldību un kontroli. Savukārt **Direktīva 92/43/EEK** (1992.gada 21.maijs)par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību(turpmāk – Dzīvotņu direktīva) paredz nosacījumus attiecībā uz biodiversitātes nodrošināšanu, saglabājot dabiskās dzīvotnes un savvaļas faunu un floru dalībvalstu teritorijās. Ar šo direktīvu izveidots *Natura 2000* teritoriju tīkls – pasaulē lielākais aizsargājamo teritoriju tīkls, kas aptver vairāk nekā 750 000 kvadrātkilometrus. *Natura 2000* teritorijas var noteikt teritoriālajā jūrā, kontinentālajā šelfā un, ja to paziņo dalībvalsts, arī Ekskluzīvā zonā vai citā zvejniecības teritorijā jūrā.[[38]](#footnote-38)

Taču dalībvalstis ir saskārušās ar grūtībām, īstenojot *Natura 2000* tīklu jūras teritorijās, piemēram, nav skaidrības par Dzīvotņu direktīvas ģeogrāfisko piemērošanu, nav pietiekamu datu un zinātniskās informācijas, ir grūtības definēt un izvēlēties piemērotas jūras teritorijas.[[39]](#footnote-39) Putnu direktīvas un Dzīvotņu direktīvas īstenošana piekrastes un jūras teritorijās ir saistīta ar Jūras stratēģijas pamatdirektīvas teritoriālajiem pasākumiem.[[40]](#footnote-40)

Lai kontrolētu rūpnieciskās emisijas, ES ar **Direktīvu 2010/75/ES** (2010.gada 24.novembris) par rūpnieciskajām emisijām (piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole) ir izveidojusi vispārēju sistēmu, kuras pamatā ir integrēta atļauju izsniegšana. Tas nozīmē, ka, piešķirot atļaujas, ir jāņem vērā, kā iekārtās tiek īstenoti vides aizsardzības pasākumi, lai novērstu piesārņojuma pārneses iespējas no vienas dabas vides daļas, piemēram, gaisa, ūdens un augsnes, citā. Prioritāte jāpiešķir piesārņojuma novēršanai vietējā līmeņa intervences ceļā un nodrošinot pārdomātu dabas resursu izmantošanu un pārvaldību. Šī direktīva, kas ir septiņu agrāko tiesību aktu par rūpnieciskajām emisijām pārstrādāta versija, paredz noteikumus gaisa, ūdens un augsnes piesārņojuma novēršanai un kontrolei un atkritumu radīšanas novēršanai lielās rūpnieciskās iekārtās.

**Direktīvas 91/271/EEK** (1991.gada 21.maijs) par komunālo notekūdeņu attīrīšanu mērķis ir nodrošināt notekūdeņu atbilstīgu attīrīšanu, lai aizsargātu cilvēku veselību un vidi. Direktīva aizsargā ūdens vidi (arī piekrastes ūdeņus) pret komunālo notekūdeņu kaitīgo ietekmi (piemēram, eitrofikāciju), un ar to nosaka ES mēroga noteikumus par notekūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu. Jūras ūdens tilpne vai zona var tikt uzskatīta par mazāk jutīgu, ja šajā zonā pastāvošās morfoloģijas, hidroloģijas vai īpašu hidraulisku apstākļu rezultātā notekūdeņu izplūdes nelabvēlīgi neietekmē vidi. Baltijas jūrai Starptautiskā Jūras organizācija ir noteikusi īpaši jūtīgas teritorijas statusu (angļu val. – *particuarly sensitive sea area*).

Ar **Direktīvu 2007/60/EK** (2007.gada 23.oktobris) par plūdu riska novērtējumu un pārvaldību tiek izveidota novērtēšanas, kartēšanas un plānošanas sistēma, lai samazinātu plūdu risku Eiropā, jo plūdi apdraud cilvēku veselību, kultūras mantojumu, ekonomiku un vidi. Plūdu direktīva paredz izveidot pasākumu sistēmu plūdu riska samazināšanai ES, novērtējot plūdu risku upju baseinos un piekrastes reģionos, kartējot teritorijas, kurās iespējami būtiski plūdi, kā arī veidojot plūdu riska pārvaldības plānus, cieši sadarbojoties ES valstīm. Plūdu direktīva liek ES valstīm novērtēt plūdu risku piekrastes reģionos un upju baseinos, vācot informāciju par šīm teritorijām, piemēram, informāciju par plūdiem pagātnē un kartes, kurās attēlotas robežas, zemes izmantojums un topogrāfija, un nosakot būtisku plūdu iespējamību nākotnē un to sekas. ES valstīm ir arī jāizgatavo kartes, kurās ir noteiktas teritorijas, kur iespējami būtiski plūdi, un jānorāda plūdu scenāriji (par pamatu ņemot lielu, vidēju vai mazu varbūtību) šajās teritorijās. ES valstīm ir arī jāizveido plūdu riska pārvaldības plāni, kurus koordinē upju baseinu vai piekrastes rajonu līmenī. Šajos plānos nosaka plūdu risku pārvaldības mērķus, un uzmanība būtu jākoncentrē uz novēršanu (piemēram, izvairoties no būvniecības applūstošās teritorijās), aizsardzību (pasākumi plūdu varbūtības samazināšanai konkrētā teritorijā) un sagatavotību (sabiedrības informēšana par plūdu riskiem un par to, kā rīkoties plūdu gadījumā). Tātad nebūtu vēlams atļaut izmantot noteiktu teritoriju jūrā veidā, kas būtiski ietekmē plūdu apdraudētas teritorijas.

**Direktīva 2006/113/EK** (2006.gada 12.decembris) par kvalitātes prasībām ūdeņiem, no kuriem iegūst čaulgliemjus, paredz nosacījumus attiecībā uz to, lai pasargātu dažas čaulgliemju populācijas no dažādām kaitīgām sekām, ko rada piesārņotājvielu izplūde jūrā.

Ar **Direktīvu 2004/35/EK** (2004.gada 21.aprīlis)par atbildību vides jomā attiecībā uz videi nodarītā kaitējuma novēršanu un atlīdzināšanu izveidota vienota atbildības sistēma ar mērķi novērst un atlīdzināt par kaitējumu, kas nodarīts dzīvniekiem, augiem, dabisko dzīvotņu un ūdens resursiem un zemei nodarīto kaitējumu. Direktīvā nostiprināts princips “piesārņotājs maksā”. Kaitējums cita starpā ir kaitējums ūdenim, kas ir jebkāds kaitējums, kam ir būtiska nelabvēlīga ietekme uz konkrēto ūdens objektu ekoloģisko, ķīmisko, kvantitatīvo stāvokli vai ekoloģisko potenciālu.

Attiecībā uz sabiedrības līdzdalības tiesībām ar vidi saistītu lēmumu pieņemšanā ir pieņemtas šādas direktīvas: **Direktīva 2003/35/EK** (2003.gada 26.maijs), ar ko paredz sabiedrības līdzdalību dažu ar vidi saistītu plānu un programmu izstrādē un ar ko attiecībā uz sabiedrības līdzdalību un iespēju griezties tiesās groza Direktīvas 85/337/EEK un 96/61/EK un Direktīva 2003/4/EK (2013.gada 28.janvāris) par vides informācijas pieejamību sabiedrībai un par direktīvas 90/313/EEK atcelšanu.

### [2.4.2] Zivsaimniecība

LESD 3.panta 1.daļas “d” apakšpunkts paredz, ka ES ir ekskluzīva kompetence jūras bioloģisko resursu saglabāšanā saskaņā ar kopējo zivsaimniecības politiku. Savukārt saskaņā ar LESD 4.panta 2.daļas “d” apakšpunktu ES un dalībvalstu dalītā kompetence attiecas uz lauksaimniecību un zivsaimniecību, izņemot jūras bioloģisko resursu saglabāšanu. Atbilstoši iepriekš minētajam LESD 38.pants noteic, ka ES nosaka un īsteno kopīgu lauksaimniecības un zivsaimniecības politiku. Tātad kopējās zivsaimniecības politikas pamatā ir LESD 38. – 43.pants.

**Regula Nr. 1380/2013** (2013.gada 11.decembris) par kopējo zivsaimniecības politiku, ar ko groza Regulas Nr. 1954/2003 un (EK) Nr. 1224/2009 un atceļ Regulas Nr. 2371/2002 un Nr. 639/2004 un Lēmumu 2004/585/EK paredz noteikumus par ES kopējās zivsaimniecības politikas darbību. Šīs politikas mērķi ir atjaunot zivju krājumus ilgtspējīgā līmenī, izbeigt izšķērdīgas zvejas prakses un radīt jaunas iespējas izaugsmei un nodarbinātībai piekrastes reģionos. Regulā noteikts, ka jāzvejo tādā līmenī, kas neapdraud zivju krājumu ataudzēšanu, vienlaikus palielinot nozvejas apjomu. Zvejniekiem ir jāievēro maksimālais ilgtspējīgas ieguves apjoms – viņi nedrīkst zvejot vairāk, nekā noteiktā gadā var ataudzēt noteiktu zivju krājumu. Ne vēlāk kā līdz 2020.gadam nozvejas apjomam jāatbilst maksimālajam ilgtspējīgas ieguves apjomam attiecībā uz visiem krājumiem.

Daudzgadu plānos ir noteikti zivju krājumu pārvaldības mērķi (zvejas izraisītas mirstības rādītāji pēc zvejas veida un / vai attiecīgā krājuma lielums). Lai ierobežotu zvejas ietekmi uz jūras ekosistēmu, ES zivsaimniecību regulē, ievērojot piesardzības principu. Politikas mērķis ir apturēt nevēlamu zivju izmešanu jūrā. Zvejas kuģiem krastā jāizkrauj vismaz 95% no kopējā nozvejas apjoma. ES valstīm ir jānodrošina līdzsvars starp flotes zvejas kapacitāti (kuģu skaits un lielums) un zvejas iespējām.

Tiek decentralizēta lēmumu pieņemšana, tuvinot to zvejas vietām (tā pazīstama kā reģionalizācija). Īpašs atbalsts ir piešķirts nerūpnieciskai zivsaimniecībai, jo daudzos piekrastes reģionos tā ir svarīgs kultūras identitātes aspekts. ES valstis līdz 2022.gadam var turpināt ierobežot zveju teritoriālajā jūrā.

ES valstīm ir jāsagatavo daudzgadu plāni, lai veicinātu akvakultūru un nodrošinātu atbilstību vides, sociālajiem un ekonomiskajiem standartiem šajā nozarē. ES valstis ir atbildīgas par zivju krājumu zinātnisko datu vākšanu un izplatīšanu. Ir jāattīsta un jāstiprina bioloģiski jutīgi apgabali, kuros ir lielas zivju mazuļu populācijas. Tagad ilgtspējas princips arī attiecas uz ES kuģiem, kuri zvejo ārpus ES ūdeņiem. Tas nozīmē, ka tie ārpus ES valstu teritoriālajiem ūdeņiem var zvejot tikai virsnormas zivju krājumus.

Ar **Regulu Nr. 1224/2009** (2009.gada 20.novembris), ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem, un groza virkni citu regulu izveidota kontroles, inspekcijas un valstu iestāžu veiktas izpildes sistēma, lai nodrošinātu kopējās zivsaimniecības politikas noteikumu ievērošanu. Šīs kontroles sistēmas galvenie mērķi ir nodrošināt, lai tiktu nozvejots tikai atļautais zivju daudzums, vākt nepieciešamos datus zvejas iespēju pārvaldīšanai, precizēt ES valstu un Komisijas uzdevumus, nodrošināt, lai noteikumi visiem zvejniekiem tiktu piemēroti vienādi un ar vienādām sankcijām visā ES, nodrošināt, lai zivsaimniecības produktus varētu izsekot un pārbaudīt visā piegādes ķēdē – no nozvejas brīža līdz nonākšanai uz galda. Tā attiecas uz visām zvejas darbībām ES ūdeņos, ES kuģu un ES iedzīvotāju zvejas darbībām ES un ārpussavienības valstu ūdeņos, zivsaimniecības produktu apstrādi un tirdzniecību, atpūtas zveju, kas saistīta ar jutīgiem krājumiem, akvakultūras produktu izsekojamību.

Zveja ir rūpīgi jākontrolē, lai novērstu krājumu izsmelšanu un nodrošinātu nozares ekonomisko dzīvotspēju. ES mērķis ir līdz 2020.gadam nodrošināt ilgtspējīgu ilgtermiņa zvejas ieguves apjomu, ja iespējams, visiem krājumiem. To sauc par maksimālo ilgtspējīgas ieguves apjomu, proti, vislielākais ieguves apjoms (nozveja), ko var iegūt no noteiktas zivju sugas krājuma nenoteiktā periodā, proti, neapdraudot tās izdzīvošanu. Katru gadu ES dalībvalstu valdības nosaka zivju zvejas kopējo apjomu. Ar **Regulu 2015/2072** (2015.gada 17.novembris), ar ko 2016.gadam nosaka konkrētu zivju krājumu un zivju krājumu grupu zvejas iespējas, kuras piemērojamas Baltijas jūrā, un groza Regulu Nr. 1221/2014 un Regulu Nr. 2015/104, nosaka kopējo pieļaujamo nozveju attiecībā uz katru sugu, ko ES kuģi var iegūt no dažādām zvejas vietām gan ES, gan ārpus tās. Kopējās pieļaujamās nozvejas pamatā ir vislabākie pieejami zinātniskie pierādījumi. Regula atspoguļo ieteikumus bioloģijas jomā, zvejas nozares sociāli ekonomiskās vajadzības un principu, ka jānodrošina dažādo krājumu ilgtspējīgu izmantošanu saskaņā ar maksimālo ilgtspējīgas ieguves apjomu.

### [2.4.3] Kuģošana

LESD 100.panta 2.punkts paredz, ka Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru var pieņemt attiecīgus noteikumus par jūras transportu un gaisa transportu.

Jūras transports ūdeņos ap ES ir intensīvs, tādēļ tika pieņemta **Direktīva 2002/59/EK** (2002.gada 27.jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Direktīvu 93/75/EEK, ar ko izveido sistēmu Eiropas ūdeņu un krasta uzraudzībai jūras uzraudzības un situācijas apzināšanās jomā (kuģu atrašanās vietas), atbalstot ES valstis operatīvo uzdevumu veikšanā. Direktīvas mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, ostu un jūras satiksmes drošību, vides aizsardzību un sagatavotību piesārņojuma novēršanai. Tā arī ļauj apmainīties ar papildu informāciju, kuras mērķis ir veicināt efektīvu jūras satiksmi un jūras transportu.

Lai uzlabotu situācijas apzināšanos kuģošanas jomā un nodrošinātu iestādēm individuāli izstrādātus risinājumus, šis tiesību akts tika grozīts ar **Direktīvu 2014/100/ES** (2014.gada 28.oktobris), ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu. Tā ļauj integrēt informāciju, kas uzkrāta un pārsūtīta, izmantojot ES kuģošanas informācijas un apmaiņas sistēmu (*SafeSeaNet*) un datus no citām ES uzraudzības un izsekošanas sistēmām, piemēram, *CleanSeaNet*, kā arī no ārējām sistēmām (piemēram, satelītu automātiskās identifikācijas sistēmām AIS). Visām ES/Eiropas ekonomiskās zonas valstīm jāizstrādā plāni par tādu kuģu uzņemšanu, kam nepieciešams atbalsts patvēruma vietās.

Tāpat 2009.gadā tika pieņemta **Direktīva 2009/18/EK** (2009.gada 23.aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Direktīvu 1999/35/EK un Direktīvu 2002/59/EK, kuras mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un novērst kuģu izraisītu piesārņojumu, tādējādi samazinot turpmāku jūras negadījumu risku, veicinot to, ka veic jūras negadījumu un starpgadījumu ātru drošības izmeklēšanu un pienācīgu analīzi, lai noteiktu to cēloņus; un laikus iesniedzot precīzus drošības izmeklēšanas ziņojumus un piedāvājot korektīvus pasākumus.

Jūras plānojuma kontekstā svarīgi ir ņemt vērā starptautiskās un ES vienošanās par kuģošanas ceļiem un to pārvaldību, un kuģu kustību, kas notiek ārpus tiem.

**Regula Nr. 391/2009** (2009.gada 23.aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, izveido licencēšanas (atzīšanas) sistēmu, kurā jāievēro virkne kritēriju un pienākumu, lai nodrošinātu, ka atzītas organizācijas vienādi stingri attiecas pret visiem to reģistros iekļautajiem kuģiem neatkarīgi no to karoga valsts.

**Direktīva 2009/15/EK** (2009.gada 23.aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā, tika pieņemta vienlaikus ar Regulu Nr.391/2009, un tā reglamentē attiecības starp ES valstīm un atzītajām organizācijām.

Standartiem neatbilstīgi kuģi ir bīstami, rada piesārņojumu, un uz tiem ir neveselīgi dzīves un darba apstākļi, savukārt stingra kontrole nodrošina to, ka visi kuģi ES, Islandes un Norvēģijas ūdeņos atbilst esošajiem drošības standartiem. Tādēļ pieņemta Direktīva **2009/16/EK** (2009.gada 23.aprīlis) par ostas valsts kontroli, kas palīdz samazināt standartiem neatbilstīgu kuģu skaitu ES ūdeņos. To panāk, pārliecinoties, ka kuģi atbilst ES un starptautiskajiem kuģošanas drošības un vides aizsardzības noteikumiem, un ieviešot vienotus kuģu inspekciju kritērijus. Direktīva lielā mērā ir balstīta uz **Parīzes saprašanās memoranda struktūru**.

### [2.4.4] Enerģētika

LESD 194.pants veido konkrētu tiesisko pamatu enerģētikas jomā, pamatojoties uz ES un tās dalībvalstu dalītu kompetenci. Ņemot vērā arvien izteiktākās klimata pārmaiņas un augošo atkarību no energoresursiem, ES ir apņēmusies kļūt par energoefektīvu ekonomiku, kurā patērētā enerģija ir droša, konkurētspējīga, uz vietas ražota un ilgtspējīga. Enerģētikas politika ne vien nodrošina, ka ES enerģētikas tirgus darbojas efektīvi, bet arī veicina energotīklu savienošanu un energoefektivitāti. Tā ietver visus enerģijas avotus, sākot no fosilā kurināmā un atomenerģijas un beidzot ar atjaunojamiem resursiem (saules, vēja, biomasas, ģeotermālā, hidroelektriskā un plūdmaiņu enerģija).

Enerģijas patēriņa kontrole un pieaugoša atjaunojamo energoresursu avotu izmantošana ir nozīmīgi cīņā pret klimata pārmaiņām. Tādēļ ar **Direktīvu 2009/28/EK** (2009.gada 23.aprīlis) par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu, ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK ES, izveido kopējus noteikumus atjaunojamās enerģijas ražošanai no nefosiliem energoresursiem, piemēram, vēja, saules, ģeotermālās enerģijas, hidroenerģijas, biomasas enerģijas un notekūdeņu attīrīšanas iekārtu gāzes un tās izmantošanas veicināšanai. Direktīvā ir nosprausts mērķis 2020.gadā izmantot 20 procentus enerģijas no atjaunojamiem enerģijas avotiem, un tajā noteikts, ka būtu jāņem vērā okeānu un citu ūdenstilpju enerģija, kas izpaužas kā viļņi, jūras straumes, plūdmaiņas, okeāna siltumenerģijas gradienti vai sāļuma gradienti.

Jūras atjaunojamās enerģijas avoti, it īpaši – jūras vēja avoti, dos nozīmīgu ieguldījumu mērķa sasniegšanā. Jūras vēja ģeneratoru parkiem un citiem atjaunojamās enerģijas avotiem jābūt savienotiem ar sauszemes tīklu.

Saskaņā ar 2014.gada aplēsēm trīs izplatītākie atjaunojamo energoresursu veidi ES bija biomasa (47%), hidroenerģija (17%) un vēja enerģija (11%). Taču, kā secināts Komisijas ziņojumā Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai **“Progresa ziņojums par atjaunojamo enerģiju”**,[[41]](#footnote-41) atšķirība starp plānotajiem un faktiski gaidāmajiem izmantošanas rādītājiem vislielākā ir saules enerģijas koncentrēšanas un jūras tehnoloģiju jomā, jo šīm tehnoloģijām joprojām ir ļoti grūti ienākt tirgū un faktiskie tehnoloģiju izmantošanas rādītāji atpaliek no valstu rīcības plānos atjaunojamo energoresursu jomā norādītajiem rādītājiem. Līdz 2020.gadam ir vajadzīgi būtiski centieni, lai turpinātu rentablāko tehnoloģiju izmantošanu.

Komisijas paziņojumā Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un Sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai **“Jūras enerģija: Kā rīkoties, lai apgūtu Eiropas jūru un okeānu enerģijas potenciālu laikposmā līdz 2020.gadam un pēc tā”**[[42]](#footnote-42) izklāstīts rīcības plāns okeāna enerģētikas turpmākās attīstības virzīšanai. Tiek prognozēts, ka kopējā jūras vēja turbīnu uzstādītā jauda līdz 2020.gadam sasniegs 43 GW un tiks saražoti aptuveni 3 procentus no ES kopējā elektroenerģijas patēriņa. Ar tehnoloģiskiem uzlabojumiem un papildu publisko atbalstu attīstības sākumposmam okeāna enerģētikas sektors laika gaitā varētu sasniegt līdzīgu apmēru kā jūras vēja enerģētikas sektors.

Daži ūdeņi pie ES krastiem tiek intensīvi izmantoti naftas un gāzes ieguvei, tādēļ ES ir ieinteresēta nodrošināt jūras naftas un gāzes darbību drošību. *Deepwater Horizon* nelaimes gadījums pamudināja Komisiju paredzēt visaptverošu ES tiesību aktu par naftas platformām, kura mērķis ir nodrošināt augstākos drošības standartus – Komisijas **paziņojums “Risinot drošības problēmas, kas saistītas ar naftas un gāzes nozares darbībām jūrā”**,[[43]](#footnote-43) uzsver, ka valsts iestādes ir atbildīgas par pienācīgu tiesiskā regulējuma izveidošanu attiecībā uz darbību jūrā.

Jāatzīmē arī Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu Komitejai – **“Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018.gada perspektīvā /\* COM/2009/0008 galīgā redakcija \*/”**, kurā norādīts, ka jūras transportam ir būtiska loma Eiropas energoapgādes drošībā, tādējādi tas ir arī svarīgs instruments Eiropas enerģētikas politikā. Jūras transporta sistēma ir jāskata kā daļa no ES stratēģijas par maršrutu un enerģijas avotu dažādošanu. Pa jūru tiek transportēti 90% naftas, bet parādās pieaugoša tendence transportēt ar tankeriem sašķidrinātu dabasgāzi. Daudzi citi energoprodukti arī tiek transportēti pa jūru. Lai enerģijas tirgi un piegādes drošība labi funkcionētu, un tādējādi augtu arī Eiropas iedzīvotāju un visas Eiropas ekonomikas labklājība, flotei, kas veic energoproduktu transportēšanu visās tās darbības nozarēs, – tankeriem, kas transportē jēlnaftu un tās produktus, sašķidrinātu dabasgāzi un sašķidrinātu naftas gāzi, un kuģiem, kas darbojas jūrā,– ir ārkārtīgi svarīga nozīme un tai jāatbilst augstākajiem tehnoloģiskajiem standartiem.

Tāpat jāvērš uzmanība arī uz Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu Komitejai – **“Jūras vēja enerģija. Kā rīkoties, lai sasniegtu enerģētikas politikas mērķus laikposmā līdz 2020.gadam un pēc tā. /\* COM/2008/0768 galīgā redakcija \*/”**, kura mērķis ir veicināt jūras un jūras vēja enerģijas attīstību ES. Paziņojumā norādīts, ka atšķirībā no sauszemes teritoriālās plānošanas jūras vides integrētā teritoriālajā plānošanā dalībvalstīm nav pietiekamas pieredzes. Tāpat arī nav procesu, kuri vienlaikus analizētu vēja resursu teritoriālo sadalījumu, ņemot vērā citu jūras darbību vai interešu radītos ierobežojumus un elektroenerģijas tīkla aspektus. Tas attiecas arī uz citiem atjaunojamajiem jūras un okeāna resursiem, piemēram, paisuma / bēguma un viļņu enerģiju. Tādēļ nepieciešama labāka pārrobežu sadarbība. Lai projektu realizētājiem piedāvātu skaidrus noteikumus, svarīgi ir definēt *Natura 2000* jūras teritorijas atbilstoši biotopu un putnu direktīvām.

## [2.5] Eiropas Savienības tiesu prakse par jūras tiesisko režīmu

### [2.5.1] Vispārēji jūras tiesību un Konvencijas piemērošanas jautājumi

Konvenciju ir ratificējušas ne tikai ES dalībvalstis, bet arī pati ES, tādēļ ES un dalībvalstu dalība Konvencijā pamatojas uz lojālas sadarbības principu, kas nostiprināts LES 4.panta trešajā daļā. Lojalitātes principam ir izšķiroša nozīme visos “jaukto nolīgumu” gadījumos, proti, kad nolīgumi skar tādas jomas, kas ir dalībvalstu kompetencē, kas savukārt rada nepieciešamību arī šīm dalībvalstīm parakstīt attiecīgo nolīgumu. Šādi nolīgumi jāīsteno atbilstoši LES 4.panta trešajā daļā nostiprinātajam lojālas sadarbības principam.[[44]](#footnote-44) Eiropas Savienības tiesa ir bijusi nozīmīga loma, izstrādājot principus daudzpusējas sadarbības kontekstā,[[45]](#footnote-45) piemēram, uzsverot ES tiesību autonomo lomu attiecībā pret starptautiskajām tiesībām.[[46]](#footnote-46)

Tai pašā laikā ES ir nostiprināts princips, ka starptautiskie līgumi veido neatņemamu ES tiesību sastāvdaļu.[[47]](#footnote-47) Tādēļ, piemēram, spriedumā lietā **C-286/90** EST atzina, ka ES, īstenojot savas tiesības, ir jāņem vērā starptautiskās paražu tiesības, tādējādi attiecīgie noteikumi jāinterpretē un to darbības joma jānosaka saskaņā ar starptautiskajām jūras tiesībām (saskaņā ar Kontinentālā šelfa konvenciju, jo sprieduma pieņemšanas brīdī Jūras konvencija vēl nebija stājusies spēkā).

Lietā **C-459/03** saistībā ar rūpnīcu *MOX,* kas atradās Īrijas jūras krastā, tika secināts, ka Kopienas ārējā kompetence jūras vides aizsardzības jomā nav ekskluzīva, bet tiek dalīta starp Kopienu un dalībvalstīm. EST lēma, ka Jūras konvencijas noteikumi ietilpst Kopienas kompetencē. Līdz ar to EST ir kompetence izskatīt strīdus par šo noteikumu interpretāciju un piemērošanu, kā arī novērtēt, vai dalībvalsts tos ievēro, un akcentēja sadarbības pienākumu starp valstīm, kas robežojas ar slēgtu vai daļēji slēgtu jūru.[[48]](#footnote-48)

Apvienotajā lietā **C-103/12 un C-165/12** tika apstrīdēts lēmums, ar kuru tika apstiprināta ES deklarācija, kas Venecuēlas zvejas kuģiem piešķīra tiesības veikt savas darbības Ekonomiskā zonā pie Franču Gviānas krasta, kas veido daļu no ES ūdeņiem. Atbilstoši Jūras konvencijas 62.panta otrajai daļai piekrastes valsts var piešķirt citām valstīm pieeju pieļaujamās nozvejas pārpalikumam “ar līgumu starpniecību vai cita veida vienošanos”. Tātad bija izlemjams jautājums par to, vai minētā ES deklarācija un ievērotās iekšējās lēmumu pieņemšanas procedūras (ieskaitot Parlamenta lomu), atbilst Konvencijas 62.panta otrajā daļā minētajiem dokumentiem. EST, ņemot vērā Jūras konvencijā noteikto regulējumu par piekrastes valsts un karoga valsts tiesībām un pienākumiem, secināja, ka ES deklarācija uzskatāma par piedāvājumu Venecuēlai, ko ES izteikusi attiecīgās piekrastes valsts vietā un vārdā un ko Venecuēla apstiprinājusi; tādējādi ES izstrādātā strīdīgā deklarācija un Venecuēlas veiktā tās pieņemšana kopā ir jākvalificē par minēto starpā noslēgtu nolīgumu.[[49]](#footnote-49)

Spriedumā lietā **C-308/06**[[50]](#footnote-50) EST lēma, vai indivīdi var atsaukties uz Jūras konvenciju un 1973.gada 2.novembra Starptautisko Konvenciju par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu, apstrīdot Kuģu piesārņojuma direktīvas atbilstību minētajām konvencijām. EST atzina, ka Kopienas starptautiskie pienākumi prevalē pār tās sekundārajiem tiesību aktiem, taču norādīja, ka Direktīvas atbilstība nav vērtējama attiecībā pret Jūras konvenciju un Kuģa piesārņojuma konvenciju. Lai arī Direktīva iekļāva atsevišķus MARPOL konvencijas noteikumus, tās atbilstību nevar vērtēt šīs konvencijas gaismā, jo tā nav saistoša ES (puses ir dalībvalstis, nevis ES). Attiecībā uz Jūras konvenciju EST norādīja, ka indivīdiem nav tiesību atsaukties uz tās nosacījumiem, jo Jūras 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. Tātad **Jūras konvencijai nav vertikālās tiešās iedarbības**, proti, indivīdi nevar atsaukties uz to attiecībās ar valsti.

Spriedumā lietā **C-366/10**[[51]](#footnote-51) EST bija izlemjams, vai indivīds, kura galvenais birojs atrodas Amerikas Savienotās Valstīs, var atsaukties uz starptautiskajām jūras paražu tiesībām atbilstoši kurām neviena valsts nevar iekļaut nevienu atklātās jūras daļu savā suverēnajā varā (ieskaitot gaisa telpu virs atklātās jūras), apstrīdot ES sekundāro tiesību aktu, proti, Direktīvu 2008/101/EK (2008.gada 19.novembris), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā. EST atzina, ka, tā kā starptautisko paražu tiesību principu precizitātes pakāpe nav tāda pati kā starptautiskā nolīguma tiesību normām, tiesas kontrolei ir jābūt ierobežotai ar jautājumu, vai, pieņemot attiecīgo aktu, ES iestādes saistībā ar šo principu piemērošanas nosacījumiem nav pieļāvušas acīmredzamu kļūdu vērtējumā. Izvērtējot Direktīvu, EST secināja, ka tā nav atzīstama par spēkā neesošu.

Attiecībā uz kuģošanu ne LES, ne LESD neparedz ES ārējo kompetenci, taču spriedumā lietā **C-22/70**[[52]](#footnote-52) EST atzina, ka attiecībā uz ES dibināšanas līgumu noteikumu ieviešanu ES iekšējo pasākumu sistēmu nevar nodalīt no ārējo attiecību sistēmas. Tātad ES iegūst ārējo kompetenci jomās, kurās tā pieņem iekšējus tiesību aktus (ES dalībvalstīm saistošus aktus). Tādējādi ES netieši iegūst ārējo kompetenci, pamatojoties uz to, ka pēdējo gadu laikā paplašināts ES tiesību aktu saraksts kuģošanas drošības jomā.[[53]](#footnote-53)

Iepriekš minētajā spriedumā nostiprinātais princips vēl joprojām paplašinās. Proti, spriedumā lietā **C-45/07**[[54]](#footnote-54) EST atzina, ka Kopienas ekskluzīvā kompetence netraucē dalībvalstu aktīvu dalību Starptautiskajā jūrniecības organizācijā, ja šīs starptautiskās organizācijas ietvaros dalībvalstu izteiktās nostājas vispirms tiek saskaņotas Eiropas Kopienā. Gadījumā, ja šāda saskaņošana nav notikusi, bet dalībvalsts ir organizācijā iesniegusi vienpusēju priekšlikumu, tādējādi uzsākot procesu, kura rezultātā iespējama jaunu starptautisku noteikumu pieņemšana un līdz ar to – tiem var būt ietekme uz ES attiecīgajiem tiesību aktiem, ir noticis ES tiesību pārkāpums.[[55]](#footnote-55)

### [2.5.2] Jūras tiesības, ES tiesību ģeogrāfiskā piemērojamība, vides tiesības

Spriedumā lietā **C-6/04**[[56]](#footnote-56)EST atzina, ka Dzīvotņu direktīva ir piemērojama aiz dalībvalstu teritoriālajiem ūdeņiem, proti, Ekskluzīvā zonā un kontinentālajā šelfā, ja dalībvalsts izmanto savas tiesības šajās teritorijās. Proti, konkrētajā lietā nebija strīda par to, ka Apvienotā Karaliste savā ekonomiskajā zonā un kontinentālajā šelfā izmanto savas suverēnās tiesības, ne arī par to, ka Dzīvotņu direktīva šajā ziņā ir piemērojama ārpus dalībvalstu teritoriālajiem ūdeņiem. Tātad tā ir piemērojama šajā Ekskluzīvā zona.

Lietā **C-111/05**[[57]](#footnote-57) zemūdens kabeļu piegādei un uzstādīšanai tika piemērota Sestā pievienotās vērtības nodokļa direktīva. EST atzina, ka piekrastes valsts suverenitāte Ekskluzīvā zonā un kontinentālajā šelfā ir tikai funkcionāla un kā tāda tā ietver Jūras konvencijas 56. un 77.pantā paredzētās tiesības veikt izpēti un resursu ieguvi. Tā kā kabeļa piegāde un uzstādīšana jūras gultnē nav šajos pantos uzskaitītās darbības, piekrastes valsts suverenitāte neattiecas uz darījuma daļu, kas veikta šajās divās zonās. Tātad šīm darbībām, kas veiktas Ekskluzīvā zonā un kontinentālajā šelfā, nav piemērojams pievienotās vērtības nodoklis.

Lietā **C-347/10**[[58]](#footnote-58) EST atzina, ka darbs, kas veikts uz Nīderlandes kontinentālajā šelfā esošām nostiprinātām vai peldošām iekārtām saistībā ar izpētes vai dabas resursu ieguves darbībām, saskaņā ar ES tiesībām jāuzskata par veiktu minētās valsts teritorijā. EST atsaucās uz ANO Starptautiskās tiesas praksi, bet konkrēti – uz jau iepriekš minēto Ziemeļjūras kontinentālā šelfa lietu, secinot, ka kontinentālais šelfs ir valsts teritorijas dabiskais turpinājums jūras dzelmē.

Spriedumā lietā **C-61/77**[[59]](#footnote-59) EST atzina, ka jebkuras izmaiņas dalībvalstu jūras teritorijās automātiski nozīmē identiskas izmaiņas attiecībā uz Kopienas tiesību ģeogrāfisko piemērojamību. Tātad, ja dalībvalsts maina savas bāzes līnijas, tam automātiski ir ietekme uz tās teritorijas robežām, kurā piekrastes zvejniekiem ir ekskluzīvas tiesības zvejot.

Spriedumā lietā **C-2/90**[[60]](#footnote-60) EST atzina, ka atkritumi ir “prece” ES dibināšanas līgumu izpratnē, tādēļ to pārvietošanas brīvību nedrīkstētu ierobežot. Taču ierobežojumus atkritumu pārvietošanas brīvībai var piemērot, lai aizsargātu vidi. Tātad arī jūras piesārņošana, izmetot tajā atkritumus, vides aizsardzības nolūkos nav pieļaujama.

### [2.5.3] Kuģošana

EST prakse jūras transporta jomā ir saistīta galvenokārt ar pasažieru tiesībām un jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību, taču ir bijušas lietas arī par kuģu reģistrāciju, regulu kuģošanas jomā interpretāciju utt.

Lietā **C-48/93**[[61]](#footnote-61) apstrīdētie tiesību akti attiecās uz kuģu reģistrācijas jomu, kas saskaņā ar tobrīd spēkā esošām ES tiesību normām bija dalībvalstu kompetencē, un zvejniecības jomu, kurā, īstenojot kopējo zivsaimniecības politiku, dalībvalstīm bija paredzēta noteikta rīcības brīvība. Apvienotās Karalistes likumdevējam tādējādi bija jāizdara izvēle, kas līdzvērtīga ES iestāžu izdarītajai izvēlei, pieņemot tiesību aktus kādas ES politikas jomā.

Lietā **C-251/04[[62]](#footnote-62)** EST atzina, ka Padomes 1992.gada 7.decembra Regulā (EEK) Nr.3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) tvērumā neietilpst vilkšanas pakalpojumi, jo kabotāžas mērķis ir pārvadāt preces vai pasažierus pa jūru starp divām vietām vienas dalībvalsts teritorijā. Tādējādi EST interpretēja regulu šauri.

### [2.5.4] Enerģētika

Atzīmēšanas vērta ir lieta **C-573/12**[[63]](#footnote-63), kurā bija strīds starp Somijas vēja enerģijas ražotāju un Zviedrijas Enerģijas aģentūru. Ražotājs vērsās Zviedrijas iestādē, lūdzot apstiprināt tās vēja enerģijas parku, kas atradās Ālandu salu arhipelāgā, lai tam varētu piešķirt elektroenerģijas sertifikātus (enerģija tika piegādāta Ālandu salās un arī Zviedrijā). Lūgums tika noraidīts, jo vienīgi tādas zaļās elektroenerģijas ražošanas iekārtas, kas atrodas Zviedrijā, var tikt apstiprinātas elektroenerģijas sertifikātu piešķiršanas mērķiem (atbalsta shēma atjaunojamās enerģijas ražošanai). EST atzina, ka dalībvalstīm ir atļauts attiecināt atbalsta shēmas uz vienīgi to teritorijā notiekošo zaļās elektroenerģijas ražošanu, jo ES tiesībās nav veikta zaļās elektroenerģijas valsts atbalsta shēmu saskaņošana. Respektīvi, Zviedrijai bija tiesības attiecināt tās atbalsta shēmu tikai uz Zviedrijas ražotājiem, par spīti tam, ka tas rada šķērsli elektroenerģijas tirdzniecībai.

Apvienotajās lietās no **C-204/12 līdz C-208/12**[[64]](#footnote-64) EST bija jārisina jautājums par pārrobežu tirdzniecības ierobežojumiem zaļajai elektroenerģijai Beļģijā. EST atzina, ka mērķis sekmēt atjaunojamo enerģijas avotu izmantošanu elektroenerģijas ražošanai principā var pamatot iespējamos preču brīvas aprites šķēršļus.

Doktrīnā[[65]](#footnote-65) pausts viedoklis, ka, attīstot atjaunojamās enerģijas sektoru, varētu novērst klimata izmaiņas, kas apdraud cilvēku, dzīvnieku un augu veselību un dzīvību. Tomēr vienlaikus jāveic rūpīga atjaunojamās enerģijas sektora ietekmes uz vidi izvērtēšana (piemēram, ietekmi uz putniem vai jūras augiem).

### [2.5.5] Zivsaimniecība un vide

Pievēršoties valsts atbildības jautājumiem gadījumos, kad netiek ievērotas ES dibināšanas līgumu prasības, jāatzīmē apvienotās lietas **C-46/93 un C-48/93**[[66]](#footnote-66), kurbijastrīds par Lielbritānijas tirdzniecības kuģu reģistrēšanas noteikumu atbilstību ES tiesībām. Šie noteikumi paredzēja jaunas prasības attiecībā uz kuģu īpašnieku pilsonību un dzīvesvietu, kā rezultātā daļu no vecajā reģistrā reģistrētajiem kuģiem nebija iespējams pārreģistrēt jaunajā reģistrā. Zvejas kuģiem, kas nebija reģistrēti jaunajā reģistrā (jo to nevarēja šo noteikumu dēļ), bija liegtas tiesības zvejot. Komisija uzsāka tiesvedību pret Lielbritāniju, savukārt *Factortame* vērsās pret Lielbritāniju, prasot atlīdzināt zaudējumus, kas radušies prettiesisko Lielbritānijas normatīvo aktu dēļ. Vācijas un Lielbritānijas tiesas vērsās EST ar lūgumiem sniegt prejudiciālus nolēmumus, lūdzot atbildēt uz vairākiem jautājumiem par valsts atbildības principu un tā attiecināšanu uz gadījumiem, kad ir pārkāpts ES primāro tiesību akts (LESD). EST secināja, ka tiesības uz kaitējuma atlīdzību indivīdam rodas arī tad, kad dalībvalsts ir aizskārusi tādas indivīda tiesības, kas tam piešķirtas ar ES tiesību normām, kam ir tieša iedarbība.

EST arī atzina, ka LESD 340.pants noteic arī dalībvalstu pienākumu atlīdzināt kaitējumu, kas radies, pildot savus pienākumus. EST secināja, ka ES tiesību pārkāpumam jābūt gana būtiskam pēc šādu kritēriju izvērtēšanas:

1. pārkāptās tiesību normas precizitāte un skaidrība;
2. rīcības brīvības plašums, ko pārkāptā norma piešķir dalībvalsts iestādēm;
3. vai pārkāpuma un kaitējuma pamatā ir nodoms vai nolaidība;
4. vai kļūda tiesību aktā ir attaisnojama;
5. vai ES iestāžu rīcība vai prakse veicinājusi ES tiesību pārkāpumu;
6. vai zaudējumus cietusī persona darījusi visu saprātīgi iespējamo, lai zaudējumus pēc iespējas novērstu vai samazinātu, jo īpaši, vai tā izmantojusi visus iespējamos tiesību aizsardzības līdzekļus.

Apvienotajās lietās **C-132/14 līdz C-136/14**[[67]](#footnote-67) strīds bija par Majotas statusa maiņu attiecībā uz ES (proti, ņemot vērā, ka tā vairs nav ES aizjūras zemju un teritoriju skaitā, lai kļūtu par tālāko reģionu LESD 349.panta izpratnē). Komisija, pamatojoties uz vairākiem LESD pantiem, pieņēma vairākus tiesību aktus. Padome uzskatīja, ka šie akti bija jāpieņem, pamatojoties uz LESD 349.pantu. EST atzina, ka Regulas Nr. 1385/013 preambulas 3. un 7.apsvēruma mērķis ir aizsargāt lielo migrējošo zivju barus Majotas salas tuvumā par labu vietējai flotei, kas, būdama nepietiekami liela, nevar līdzināties ārvalstu flotēm. No apstrīdēto tiesību aktu mērķiem un satura izriet, ka tajos esošie pasākumi tika paredzēti, ņemot vērā Majotas ekonomisko un sociāli strukturālo stāvokli LESD 349.panta izpratnē. Tādēļ Komisijai bija jāpiemēro LESD 349.pants.

Lietā **C-57/89[[68]](#footnote-68)** strīds bija par aizsprostu būvniecības ietekmi uz īpaši aizsargājamu putnu un to dzīvotņu aizsardzību Ley līcī (*Leybucht*). Aizsprosta pārvietošana uz jūru piekrastes aizsardzības projekta īstenošanas ietvaros ietekmēja aizsargājamās teritorijas robežas un izmēru. EST vērtēja, vai un ar kādiem nosacījumiem dalībvalstis var samazināt aizsargājamas teritorijas izmēru un cik lielā mērā ņemamas citas intereses. Plūdu draudi un piekrastes aizsardzība ir pietiekami nopietns iemesls, lai attaisnotu aizsprosta pārvietošanas darbus, kamēr vien šie pasākumi ir ierobežoti līdz minimumam un aizsargājamās teritorijas samazinājums pēc iespējas mazāks. Aizsprosta līniju ietekmēja apsvērumi, kas saistīti ne tikai ar piekrastes aizsardzību, bet arī ar nepieciešamību nodrošināt, ka zvejas kuģiem ir pieeja ostai.

EST ņēma vērā citus ekoloģiskos ieguvumus (jo projekta īstenošanas rezultātā tiktu noslēgti divi kuģošanas ceļi, kas šķērso līci, tādējādi atstājot līci un tajā esošās aizsargājamo putnu dzīvotnes pilnīgā mierā, turklāt lēmums, ar kuru tika apstiprināti plānotie darbi, paredzēja striktus aizsardzības pasākumus citai teritorijai, nodrošinot plūdmaiņu un augu sugu aizsardzību) un secināja, ka vēlme nodrošināt zvejas ostas pastāvēšanu attaisno aizsprosta pārvietošanas darbus. Tātad tikai tā iemesla dēļ, ka projekta rezultātā rastos papildus ekoloģiski ieguvumi, zvejas ostas saglabāšana tika uzskatīta par attaisnojošu iemeslu aizsprosta pārvietošanai un attiecīgi aizsargājamās teritorijas robežu mainīšanai.

# [3] Starptautiskās konvencijas – nozaru regulējums

## [3.1] Vides joma

Saskaņā ar **Jūras konvencijā** noteikto Ekskluzīvā zonā valstij ir tiesības izpētīt un izmantot, saglabāt un rīkoties ar dabas resursiem, kā dzīvajiem, tā arī nedzīvajiem, ūdeņos, kas sedz jūras dibenu, jūras dibenā un tā dzīlēs. Taču atbilstoši Jūras konvencijas XII. daļai “Jūras vides aizsardzība un saglabāšana”, valstīm ir pienākums aizsargāt un saglabāt jūras vidi. Tādēļ piekrastes valstīm saskaņā ar Jūras konvencijas 21.panta pirmo daļu ir tiesības pieņemt likumus un noteikumus, kas attiecas uz mierīgu caurbraukšanu pa teritoriālo jūru, cita starpā attiecībā uz jūras dzīvo resursu saglabāšanu, kā arī uz piekrastes valsts apkārtējās vides saglabāšanu, tās piesārņošanas novēršanu, samazināšanu un kontrolēšanu.

Jūras konvencijas 194.pants noteic pasākumus, kas vērsti uz jūras dabas vides piesārņojuma samazināšanu un kontroli. Valstīm individuāli vai kopīgi jāveic visi pasākumi, kas nepieciešami, lai novērstu, mazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņojumu no jebkura avota, lietojot šim iemeslam vislabākos praktiskos līdzekļus, kas ir to rīcībā un saskaņā ar to iespējām, un tām ir jāpieliek visas pūles, lai harmonizētu to politiku šajā sakarā. Šāda pieeja atspoguļo arī **Riodežaneiro konvencijas** 3.pantā ietverto principu, proti, valstu tiesības izmantot savus resursus (arī jūrā esošos resursus) savas vides politikas ietvaros un pienākums gādāt par to, lai darbība to jurisdikcijas un kontroles zonā neradītu kaitējumu videi citās valstīs vai teritorijās ārpus to valstiskās jurisdikcijas. Saskaņā ar Konvenciju pasākumi ir piemērojami jebkuriem jūras vides piesārņojuma avotiem. Jāņem vērā, ka atbilstoši 194.panta ceturtajai daļai, veicot pasākumus, lai novērstu, samazinātu vai kontrolētu jūras vides piesārņojumu, valstīm ir jāatturas iejaukšanās citu valstu darbībās, kas realizē savas tiesības un pienākumus.

Jūras konvencijas 194.panta otrā daļa, kas tika pieņemta atbilstoši ANO Starptautiskās tiesas atziņām,[[69]](#footnote-69) noteic, ka valstīm jāveic visi pasākumi, kas nepieciešami, lai pārliecinātos, ka to darbības saskaņā ar to kompetenci ir veiktas tā, ka nenodara kaitējumu citām valstīm un to videi un ka piesārņojums, kas rodas no negadījumiem vai darbībām saskaņā ar to kompetenci, vai, kas to kontrolē, neizplatīsies ārpus teritorijas, kur tās realizē savas suverēnas tiesības saskaņā ar šo Konvenciju. Šī atziņa tika nostiprināta 1997.gadā lietā “*Gabčikovo-Nagymaros Project (Hungary / Slovakia)*”,[[70]](#footnote-70) kurā tiesa uzsvēra ilgtspējīgas attīstības principa nozīmi, saskaņojot ekonomisko attīstību ar vides aizsardzību. Tāpat šajā lietā tika norādīts uz valstu pienākumu piešķirt atbilstošu nozīmi atzītiem vides standartiem un tiesībām.

Tāpat valstīm atbilstoši Jūras konvencijas 195.pantam ir jādarbojas tā, lai nepārvietotu, tieši vai netieši, kaitējumu vai postījumu no vienas telpas uz citu vai nepārveidotu vienu piesārņojuma veidu citā. Savukārt attiecībā uz tehnoloģiju pielietošanas vai jaunu tehnoloģiju veidu ieviešanas rezultātā radīts piesārņojums norādīts, ka valstīm ir jāveic visi pasākumi, kas nepieciešami, lai to novērstu, mazinātu un kontrolētu.

Atsevišķi nosacījumi paredzēti dažādiem piesārņojumu veidiem, piemēram, piesārņojumam no sauszemes avotiem (Jūras konvencijas 207.pants), piesārņojumam, no darbībām, kas tiek veiktas jūras dibenā saskaņā ar nacionālo likumdošanu (Jūras konvencijas 208.pants), piesārņojumam no darbībām rajonā, proti, jūras un okeāna dibenos vai dzīlēs ārpus valsts jurisdikcijas robežām (Jūras konvencijas 209.pants), piesārņojumam, kas rodas no atkritumu izgāšanas (Jūras konvencijas 210.pants), piesārņošanai no kuģiem (Jūras konvencijas 211.pants), piesārņošanai no atmosfēras vai caur to (Jūras konvencijas 212.pants).

Kopumā secināms, ka valstu pienākums ievērot jūras vides aizsardzību caurvij visu Jūras konvenciju. Piemēram, gadījumā, ja piekrastes valsts izmanto tiesības likvidēt uzbūvētās mākslīgās salas, iekārtas un būves Ekskluzīvā zonā, tad tām atbilstoši Jūras konvencijas 60.panta trešajai daļai cita starpā jārespektē arī vides aizsardzība.

**Riodežaneiro konvencija** Latvijā tika pieņemta 1995.gada 31.augustā. Riodežaneiro konvencijas izpratnē bioloģiskā daudzveidība ietver dzīvo organismu dažādību visās vidēs, tai skaitā sauszemes, jūras un citās ūdens ekosistēmās un ekoloģiskajos kompleksos. Riodežaneiro konvencijas 3.pantā noteikts, ka valstīm ir suverēnas tiesības izmantot savus resursus savas vides politikas ietvaros un pienākums gādāt par to, lai darbība to jurisdikcijas un kontroles zonā neradītu kaitējumu videi citās valstīs vai teritorijās ārpus to valstiskās jurisdikcijas. Tātad tiesiskais regulējums vismaz principu līmenī ir līdzīgs Jūras konvencijā noteiktajiem principiem (Jūras konvencijas 194.panta otrā daļa). Attiecībā uz jūras vidi Riodežaneiro konvencijas dalībvalstis apņemas īstenot to saskaņā ar valstu tiesībām un pienākumiem, kas izriet no jūras tiesībām. Saskaņā ar Riodežaneiro konvenciju dalībvalstis apņēmušās saglabāt bioloģisko daudzveidību gan *in situ* (izcelsmes vietā) un *ex situ* (ārpus izcelsmes vietas).

Savukārt 1992.gada 14.jūnijā ANO Konferencē par vidi un attīstību tika pieņemta **Riodežaneiro deklarācija par vidi un attīstību** Deklarācijas mērķis bija pēc iespējas skaidrāk noteikt ilgtspējīgas attīstības koncepciju, uzsverot nepieciešamību nodrošināt vides informācijas publisku pieejamību, sabiedrības līdzdalību ar vidi saistītos jautājumos, kā arī piekļuvi tiesai ar vidi saistītos jautājumos.[[71]](#footnote-71)

ANO 1992.gada 9.maija **Vispārējā Konvencija par klimata pārmaiņām** (Latvijā stājās spēkā 1995.gada 9.martā) nosaka aptuvenos klimata politikas ietvarus. Savukārt 1997.gada 11.decembrī tika pieņemts Kioto protokols, kas noteica, ka laikā no 2008.gada līdz 2012.gadam attīstītajām valstīm jāsamazina kopējās SEG emisijas vismaz par 5 procentiem, salīdzinot ar to līmeni, kas bija 1990.gadā. Sākot ar 2020.gadu, ANO klimata pārmaiņu konferencē Parīzē jeb COP21 2015.gada novembrī pieņemtais Parīzes nolīgums aizstās Kioto protokolu, ja to būs parakstījušas un ratificējušas 55 dalībvalstis.

ANO/EEK 1991.gada 25.februāra **Espo Konvencija par ietekmes uz vidi novērtējumu pārrobežu kontekstā** (Latvijā stājās spēkā 1998.gada 1.jūlijā) nosaka dalībvalstīm pienākumu novērtēt atsevišķu darbību ietekmi uz vidi agrīnās plānošanas stadijās, kā arī pienākumu paziņot un savstarpēji konsultēties par apjomīgiem projektiem (piemēram, par atomelektrostaciju būvniecību, cauruļvadu starp valstīm ierīkošanu utt.), kam varētu būt būtiska negatīva vides ietekme pāri robežām.

ANO 2003.gada 21.maija **Konvencijas par ietekmes uz vidi novērtējumu pārrobežu kontekstā Protokols par stratēģisko vides novērtējumu** (Latvijā stājās spēkā 2016.gada 21.jūnijā) mērķis ir nodrošināt augsta līmeņa vides un arī veselības aizsardzību. Tās 4.panta 2.punkts paredz, ka stratēģisko vides novērtējumu veic plāniem un programmām, kuri cita starpā sagatavoti lauksaimniecībā, zivsaimniecībā, enerģētikā, transportā utt., kā arī derīgo izrakteņu ieguvei, bagarējot ezeru, upi vai jūru, būvniecībai krasta kāpu aizsargjoslā, dambju, molu un citu būvju būvniecībai jūrā, kur iespējamas krasta pārmaiņas, izņemot esošo būvju uzturēšanu un rekonstrukciju, kā arī jūras teritoriju atgūšanai.

Eiropas Padomes 1979.gada **Bernes Konvencijas par Eiropas dzīvās dabas un dabisko dzīvotņu aizsardzību** (Latvijā stājās spēkā 1997.gada 3.janvārī) mērķi ir aizsargāt savvaļas floru un faunu un to dabiskās dzīvotnes, īpaši tās sugas un dzīvotnes, kuru aizsardzībai nepieciešama vairāku valstu sadarbība, un arī veicināt šādu sadarbību. Konvencija attiecas arī uz zivju sugu aizsardzību un ūdeņos esošo dzīvotņu aizsardzību.

Eiropas Padomes 1992.gada 16.janvāra **Eiropas Konvencija arheoloģiskā mantojuma aizsardzībai** (Latvijā stājās spēkā 2003.gada 19.jūnijā) definē arheoloģisko mantojumu kā struktūras, konstrukcijas, ēku grupas, labiekārtotas teritorijas, pārvietojamus objektus, cita veida pieminekļus, kā arī to kontekstu gan uz sauszemes, gan zem ūdens. Konvencija paredz pasākumus, kas veicami arheoloģiskā mantojuma saglabāšanai un aizsardzībai.

Eiropas Padomes 2000.gada 20.oktobra **Eiropas ainavu Konvencijas** (Latvijā stājās spēkā 2007.gada 19.aprīlī) mērķis ir veicināt ainavu aizsardzību, pārvaldību un plānošanu, kā arī organizēt sadarbību par ainavu jautājumiem Eiropā. Konvencija attiecas uz visām pušu teritorijām, un ietver dabiskās, kā arī lauku, urbānās un piepilsētu teritorijas. Tā ietver sauszemes un jūras teritorijas, un iekšējos ūdeņus. Tā attiecas uz ainavām, kuras var uzskatīt par izcilām, tāpat kā uz ikdienišķām vai degradētām ainavām. Dalībvalstis apņemas veikt īpašus pasākumus saskaņā ar Konvencijas 6.pantu ainavu aizsardzībai.

1969.gada Starptautiskā **Konvencija par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā** un tās Pielikums 1973.gada un Protokols par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā citu vielu, kas nav nafta, izraisīta piesārņojuma gadījumā un tā Pielikumu (Latvijā stājās spēkā 2007.gada 19.aprīlī) paredz tādu pasākumu veikšanu atklātā jūrā, kas ir nepieciešami, lai novērstu, mazinātu, likvidētu nopietnās un draudošās briesmas valsts piekrastei vai ar to saistītām citām valsts interesēm naftas piesārņojuma vai piesārņojuma draudu gadījumā, kas rodas no jūras negadījuma vai darbībām, kas pielīdzināmas šādam negadījumam, kura rezultātā pamatoti var saskatīt nozīmīgas, kaitīgas sekas.

**1973.gada Starptautiskā konvencija par piesārņojumu novēršanu no kuģiem, kas grozīta ar 1978.gada Protokolu jeb** **MARPOL konvencija** Latvijā stājās spēkā 1992.gada 20.augustā. Tās noteikumu piemērošanu ES līmenī saskaņo ar Kuģu piesārņojuma direktīvu. Kuģu piesārņojuma konvencija seko 1954.gada Starptautiskajai konvencijai par naftas izraisītā jūras piesārņojuma novēršanu, kas ir pirmais daudzpusējais dokuments, kura noslēgšanas galvenais mērķis ir vides aizsardzība, taču tiecas panākt to, lai tiktu pilnībā novērsta jūras vides tīša piesārņošana ar naftu un citām kaitīgām vielām un lai tiktu mazināta šādu vielu nejauša noplūde un ka šo mērķi var sasniegt ar noteikumiem, kas attiecas ne tikai uz naftas piesārņojumu. Dalībvalstis apņemas ieviest MARPOL konvencijas un tās pielikumu noteikumus, kuri tām ir saistoši, lai novērstu jūras vides piesārņošanu, kas ir pretrunā šai konvencijai un ko izraisa kaitīgu vielu noplūde vai noteču noplūde, kurās ir šādas vielas. MARPOL konvencija attiecas uz kuģiem, kas ir tiesīgi kuģot ar šīs konvencijas dalībvalsts karogu, un uz kuģiem, kas nav tiesīgi kuģot ar šīs konvencijas dalībvalsts karogu, bet kas kuģo kādas šīs konvencijas dalībvalsts jurisdikcijā.

**1990.gada 30.novembra** **Londonas Starptautiskā Konvencija par gatavību, reaģēšanu un sadarbību naftas piesārņojuma gadījumā** (Latvijā stājās spēkā 2000.gada 5.jūlijā) pieņemta, ievērojot Jūras konvencijas XII daļu par jūras vides aizsardzību un saglabāšanu un, ņemot vērā draudus jūras videi, ko rada naftas piesārņojums no kuģiem, ofšora vienībām, jūras ostām un naftas pieņemšanas iekārtām. Dalībvalstis apņemas, individuāli vai kopīgi, veikt visus nepieciešamos pasākumus saskaņā ar šīs konvencijas un tās pielikuma nosacījumiem, lai būtu gatavas un reaģētu, ja noticis naftas piesārņojuma negadījums. Konvencija paredz nosacījumu attiecībā uz naftas piesārņojuma avārijas plānu, negadījuma paziņošanas procedūrām, nacionālajām un reģionālajām gatavības un reaģēšanas sistēmām, starptautisko sadarbību, sniegtās palīdzības izmaksu atlīdzināšanu utt.

**1974.gada** **Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību** un 1992. gada **Konvencija par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību** Latvijā stājās spēkā 1994.gada 10.martā. Helsinku konvenciju mērķis ir samazināt piesārņojumu Baltijas jūrā, ko izraisījušas izplūdes pa upēm, estuāriem, izplūdes vietām un cauruļvadiem, dempinga un kuģošanas darbības, kā arī ar gaisa piesārņojumu. Helsinku konvencijās noteikts reģionālas sadarbības pamats, lai nodrošinātu Baltijas jūras ekoloģisko sanāciju tās jūras vides pašatjaunošanās un tās ekoloģiskā līdzsvara saglabāšanas nolūkā. Helsinku konvencijas sekmē videi labvēlīgāko pieeju un labāko pieejamo tehnoloģiju, kā arī principa “piesārņotājs maksā” piemērošanu.

Helsinku konvencijas dalībvalstis apņemas aizliegt virkni bīstamu vielu saturošo produktu transportu, tirdzniecību, pārkraušanu, pielietošanu un galīgu deponēšanu. Tāpat dalībvalstis apņēmušās veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai novērstu un novestu līdz minimumam Baltijas jūras reģiona jūras vides piesārņojumu no sauszemes. Attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumu dalībvalstīm jāveic pasākumi, lai novērstu ogļūdeņražu un citu kaitīgu vielu noplūdes, un notekūdeņu novadīšanu no kuģiem Baltijas jūrā. Dalībvalstīm jāaizliedz atkritumu izgāšana Baltijas jūras reģionā ar atsevišķiem izņēmumiem, piemēram, gadījumā, ja pastāv draudi pilnībā iznīcināt cilvēka dzīvību vai kuģi, vai gaisa kuģi un ja atkritumu izgāšana ir vienīgais veids, kā novērst šos draudus. Helsinku Konvenciju dalībvalstīm ir jāveic visi nepieciešami pasākumi, lai novērstu piesārņojumu, kas rodas no zinātniskās izpētes vai jūras dibena vai dzīļu izpētes. Dalībvalstīm jāsadarbojas zinātnisko un tehnoloģisko pētījumu jomā un tās apņemas pieņemt kopīgus noteikumus par atbildību par zaudējumiem, kas radušies Helsinku konvenciju pārkāpuma rezultātā. Helsinku Konvencijas mērķu īstenošanai tiek nodibināta Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības komisija, kura uzrauga konvencijas ieviešanu, sniedz priekšlikumus par veicamajiem pasākumiem un uzņemas citas nepieciešamās funkcijas.

Nepieciešas atzīmēt arī Starptautiskās Jūrniecības organizācijas **2001.gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu jeb BUNKER konvencija**. Latvijā konvencija stājās spēkā 2008.gada 21.novembrī, sekojot ES aicinājumam ar Padomes lēmumu (2002.gada 19.septembris), ar ko dalībvalstīm atļauj Kopienas interesēs parakstīt, ratificēt vai pievienoties BUNKER konvencijai. Šī konvencija tika pieņemta Starptautiskās Jūrniecības organizācijas aizgādnībā, lai nodrošinātu adekvātu, tūlītēju un efektīvu kompensāciju personām par postījumiem, ko izraisījusi kuģu bunkuros esošu tādu naftas produktu noplūde, kurus izmanto par kuģu degvielu. BUNKER konvencija attiecas uz piesārņojuma izraisītiem postījumiem konvencijas dalībvalsts teritorijā, tās teritoriālajos ūdeņos un Ekskluzīvajā zonā vai līdzvērtīgā teritorijā, kā arī uz pasākumiem, ko veic šādu postījumu novēršanai vai mazināšanai. Tā neattiecas uz kara kuģiem, jūras kara flotes palīgkuģiem vai citiem kuģiem, kas pieder valstij. Tomēr jebkura konvencijas dalībvalsts var nolemt piemērot konvenciju šāda veida kuģiem. BUNKER konvencija noteic, ka kuģa īpašnieks negadījuma brīdī ir atbildīgs par visiem postījumiem, ko izraisījis tam piederošā kuģa bunkurā esošās eļļas izraisītais piesārņojums. Tomēr atsevišķos gadījumos kuģa īpašnieku var atbrīvot no atbildības.

**Stokholmas konvencija par noturīgajiem organiskajiem piesārņotājiem** Latvijā stājās spēkā 2005.gada 26.janvārī. Noturīgi organiskie piesārņotāji nodara kaitējumu cilvēku veselībai un videi. Stokholmas konvencija ir balstīta uz piesardzības principu un cenšas nodrošināt šo vielu drošu likvidēšanu, kā arī to ražošanas un izmantošanas apjomu samazināšanu. Ar **Lēmumu 2006/507/EK** (2004.gada 14.oktobris), par to, kā Kopienas vārdā noslēdz Stokholmas Konvenciju par noturīgajiem organiskajiem piesārņotājiem, tiek apstiprināts ES lēmums piedalīties Stokholmas konvencijā. Stokholmas konvencijā definēti noturīgi organiskie piesārņotāji un noteikumi, kas regulē to ražošanu, importu un eksportu. Noturīgi organiskie piesārņotāji ir ķīmiskas vielas ar noteiktām toksiskām īpašībām, kas nepakļaujas noārdīšanai. Tie uzkrājas dzīvos organismos, tiek pārnēsāti pa gaisu, ūdeni un ar migrējošām sugām un uzkrājas zemes un ūdens ekosistēmās. Noturīgu organisko piesārņotāju radītais piesārņojums ir pārrobežu problēma, kuras risināšanai nepieciešama rīcība starptautiskā mērogā.

## [3.2] Zivsaimniecība

Saskaņā ar Jūras konvencijā noteikto piekrastes valsts var pieņemt likumus un noteikumus attiecībā uz zvejniecību Ekskluzīvajā zonā, savukārt ārvalstu kuģiem un citu valstu pilsoņiem šie likumi un noteikumi ir jārespektē. Piemēram, saskaņā ar Jūras konvencijas 21.panta pirmo daļu piekrastes valsts var pieņemt likumus un noteikumus, kas attiecas uz mierīgu caurbraukšanu pa teritoriālo jūru, cita starpā attiecībā uz piekrastes valsts zvejniecības likumu un noteikumu pārkāpumu novēršanu.

Atbilstoši Jūras konvencijas 62.panta ceturtajai daļai piekrastes valsts likumi un noteikumi var attiekties cita starpā uz 1) zvejnieku, zvejas kuģu un aprīkojuma licencēšanu, ietverot nodevu iekasēšanu un citas apmaksas formas, kas jaunattīstības valstu gadījumā var būt adekvāta kompensācija finansiālā, aprīkojuma vai tehnoloģijas jomā, kas attiecas uz zvejniecības industriju; 2) sugu, kuras var tikt nozvejotas, un fiksētu nozvejas kvotu noteikšanu attiecībā uz konkrētiem resursiem vai resursu grupu, vai arī nozvejas daudzuma noteikšanu katram kuģim kāda laika periodā vai uz jebkādas valsts pilsoņu veikto nozveju, vai katra zvejas kuģa nozveju kādā konkrētā laika periodā; 3) zvejniecības sezonas un rajonu, zvejas rīku veidu, izmēru un daudzuma, un zvejas kuģu, kuri var tikt izmantoti, veidu, izmēru un skaita regulēšanu utt. Piekrastes valsts pienācīgā kārtā informē par likumiem un noteikumiem attiecībā uz dzīvo resursu saglabāšanu un pārvaldīšanu.

Īpaši nosacījumi Jūras konvencijas 66.pantā paredzēti attiecībā uz anadromo sugu zvejniecību, bet 67.pantā – attiecībā uz katadromo sugu zvejniecību.

1995.gada 4.augusta Nolīgums par **Jūras tiesību konvencijas īstenošanu attiecībā uz transzonālo zivju krājumu un tālu migrējošo zivju krājumu saglabāšanu un pārvaldību** Latvijā stājās spēkā 2007.gada 7.martā. Nolīguma mērķis ir nodrošināt transzonālo zivju krājumu un tālu migrējošo zivju krājumu ilgtermiņa saglabāšanu un ilgtspējīgu izmantošanu, efektīvi īstenojot attiecīgās Konvencijas normas. Šis nolīgums paredz principus minēto zivju krājumu saglabāšanai un pārvaldībai un noteic, ka pārvaldībai jābūt balstītai uz piesardzības pieeju un jāievēro vislabākā pieejamā zinātniskā informācija. Nolīgumā turpināts un plašāk skaidrots Konvencijā ietvertais valstu sadarbības princips, kas paredzēts zivsaimniecības resursu – gan Ekskluzīvajā zonā, gan ārpus tās – saglabāšanai un optimālas izmantošanas veicināšanai. Šī mērķa sasniegšanai minētais nolīgums paredz sadarbības ietvaru minēto resursu saglabāšanai un pārvaldībai. Paredzēti detalizēti minimāli starptautiski standarti minētajiem zivju krājumiem, kā arī noteikts, ka pasākumiem šo krājumu saglabāšanai un pārvaldībai nacionālo valstu jurisdikcijā esošos apgabalos un atklātā jūrā ir jābūt saderīgiem un saskaņotiem. Tāpat paredzēti arī efektīvi mehānismi minēto pasākumu atbilstības un izpildes nodrošināšanai atklātā jūrā.

ANO 1979.gada 23.jūnija **Bonnas Konvencija par migrējošo savvaļas dzīvnieku sugu aizsardzību** (Latvijā stājās spēkā 1999.gada 25.martā) attiecas uz tādu migrējošo sugu aizsardzību, kuri cikliski un nemainīgi šķērso vienu vai vairāku nacionālo jurisdikciju robežas (t.sk. zivis). Konvencijā norādītas sugas, kuru saglabāšana ir īpaši nozīmīga un kuru aizsardzības statuss ir nelabvēlīgs. Attiecībā uz Bonnas konvencijas 1.pielikumā norādītajām apdraudētajām migrējošajām sugām areāla valstis aizliedz šo dzīvnieku ieguvi (arī zveju), izņemot, ja ieguve kalpo zinātniskiem mērķiem, notiek ar mērķi veicināt sugas atražošanu vai izdzīvošanu, notiek ar mērķi apmierināt šīs sugas tradicionālo izmantotāju eksistences vajadzības vai to prasa ārkārtēji apstākļi. Tātad attiecībā uz atsevišķu zivju sugu zveju var būt paredzēti īpaši nosacījumi.

Papildus jānorāda, ka ES ir saistoša arī ANO Pārtikas un lauksaimniecības organizācijā noslēgtā Vienošanās veicināt tāljūras zvejas kuģu atbilstību starptautiskajiem zivju krājumu saglabāšanas un pārvaldības pasākumiem (angļu val. – *Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas*) un Atbildīgas zivsaimniecības rīcības kodekss (angļu val. – *Code of Conduct for Responsible Fisheries*), kas nosaka atbildīgas zvejas un zivsaimniecības aktivitāšu principus, nacionālās politikas izstrādes un ieviešanas principus un kritērijus attiecībā uz zivsaimniecības resursu aizsardzību un zivsaimniecības pārvaldību un attīstību.

## [3.3] Kuģošana

Viena no pamatbrīvībām, kas noteikta Jūras konvencijā, ir kuģošanas un pārlidojumu brīvība Ekskluzīvajā zonā. Realizējot kuģošanas brīvību, ir jāievēro citu valstu tiesības, piemēram, ārvalstu kuģu navigāciju Ekskluzīvajā zonā var ierobežot ar piekrastes valsts normatīvajiem aktiem.

Piekrastes valsts saskaņā ar Jūras konvencijas 21.panta pirmo daļu var pieņemt likumus un noteikumus, kas attiecas uz mierīgu caurbraukšanu pa teritoriālo jūru, cita starpā attiecībā uz kuģošanas drošību un kuģu kustības regulēšanu. Ar caurbraukšanu saprot braukšanu pa teritoriālo jūru nolūkā šķērsot šo jūru, neieejot iekšējos ūdeņos vai nestāvot reidā vai pie ostas būves ārpus iekšējiem ūdeņiem un ieiet iekšējos ūdeņos vai iziet no tiem, vai apstāties tādā reidā vai pie tādas ostas būves. Caurbraukšanai jābūt nepārtrauktai un ātrai. Tomēr caurbraukšanā ir iekļauta arī apstāšanās un noenkurota stāvēšana tiktāl, ciktāl tā ir saistīta ar parastām navigācijas operācijām, vai nepārvaramu varu vai kuģa katastrofu, vai arī ar mērķi sniegt palīdzību personām, kuģiem vai gaisa kuģiem, kas atrodas briesmās vai ir cietuši kuģa katastrofā.

Caurbraukšanas laikā tiek saglabāta kuģa karoga valsts jurisdikcija, taču tai pašā laikā ārvalsts kuģim ir jāpakļaujas Jūras konvencijā un citās starptautisko tiesību normās noteiktajām, kā arī piekrastes valsts, pa kuras teritoriālo jūru tas brauc, prasībām, izņemot, ja tās liedz praktiski izmantot miermīlīgas caurbraukšanas tiesības.

Kā minēts iepriekš, miermīlīgas caurbraukšanas tiesības ir nostiprinātas ANO Starptautiskās tiesas praksē. Proti, Korfu kanāla lietā[[72]](#footnote-72) tika atzīts, ka valstīm ir tiesības sūtīt savus kuģus (gan kara kuģus miera laikā, gan tirdzniecības kuģus) caur jūras šaurumiem, kas tiek izmantoti starptautiskajai navigācijai starp divām atklātām jūrām bez iepriekšējas piekrastes valsts piekrišanas, ja šī caurbraukšana ir miermīlīga. Tātad piekrastes valstīm nav tiesību aizliegt miermīlīgu caurbraukšanu. Šī atziņa vēlāk tika nostiprināta Jūras konvencijas 37. un 45.pantā, paplašinot miermīlīgas caurbraukšanas tiesības arī līdz Ekskluzīvajai zonai.[[73]](#footnote-73) Korfu kanāla lietas spriedums ir piemērojams ne tikai attiecībā uz jūras šaurumiem, jo tajā tiesa definēja “miermīlīguma” jēdzienu, nosakot, ka izšķirošais kritērijs ir caurbraukšanas veids (angļu val. – *manner of passage*), proti, par miermīlīgu tiek uzskatīta tāda caurbraukšana, kas nerada draudus piekrastes valstij. Šis princips atspoguļots Jūras konvencijas 19.panta pirmajā daļā. Tātad, ja ārvalsts kuģis vēršas pret piekrastes valsti ar spēku vai spēka draudiem, ja notiek jebkāda gaisa kuģu pacelšanās, nosēšanās vai uzņemšana uz kuģa borta, ja tiek ievākta informācija par piekrastes valsts aizsardzību, ja tiek izmantoti militāri ieroči, ja tiek veiktas prettiesiskas piesārņojošas darbības, ja tiek veikta neatļauta zvejniecība utt. Arī nesenākā ANO Starptautiskās tiesas praksē skaidrota miermīlīgas caurbraukšanas tiesību piemērošanas joma – lietā “Nikaragva pret ASV”[[74]](#footnote-74) tiesa atzina, ka miermīlīgas caurbraukšanas tiesības teritoriālajā jūrā attiecas arī uz braucieniem no vai uz iekšējiem ūdeņiem, lai piebrauktu pie ostām. Šis princips nostiprināts kā paražu tiesība Jūras konvencijas 18.panta pirmās daļas “b” apakšpunktā. Lietā “Katara pret Bahreinu”[[75]](#footnote-75) miermīlīgas caurbraukšanas princips tika atkārtoti nostiprināts.

Tāpat valstīm jāņem vērā, ka saskaņā ar Jūras konvencijas 24.pantu piekrastes valsts nedrīkst likt šķēršļus ārvalstu kuģu miermīlīgai caurbraukšanai pa teritoriālo jūru, it sevišķi, izvirzīt ārvalstu kuģiem prasības, kuras praktiski liedz miermīlīgas caurbraukšanas tiesības vai pārkāpj šīs tiesības. Tātad nav pieļaujams jūras telpiskajā plānojumā teritoriālās jūras rajonā noteikt tādas prasības, kas praktiski liedz ārvalstu kuģiem realizēt miermīlīgas caurbraukšanas tiesības. Turklāt piekrastes valsts nedrīkst piemērot nekādus maksājumu pienākumus par teritoriālās jūras šķērsošanu. Tāpat piekrastes valstij ir pienākums paziņot par jebkurām tai zināmām kuģošanas briesmām tās teritoriālajā jūrā.

Nepieciešamības gadījumā saistībā ar kuģošanas drošību atbilstoši Jūras konvencijas 22.pantam piekrastes valsts var pieprasīt no ārvalstu kuģiem, kas realizē mierīgas caurbraukšanas tiesības tās teritoriālajā jūrā, lai tie izmanto tādus jūras koridorus un kustību sadales shēmas, kuras tā var norādīt vai ieteikt, lai regulētu kuģu caurbraukšanu. Šādas prasības it īpaši var izvirzīt attiecībā uz tankkuģiem, kuģiem ar kodoldzinējiem un kuģiem, kas pārvadā kodolvielas un citas bīstamas vai indīgas vielas (sk. Jūras konvencijas 23.pantu). Piekrastes valstis skaidri norāda jūras koridorus un kustības sadales shēmas jūras kartēs, kuras noteiktā veidā publicē. Nosakot šos koridorus, piekrastes valstij jāņem vērā kompetentu starptautisko organizāciju rekomendācijas, jebkurus ceļus, kurus parasti izmanto starptautiskajā kuģošanā, konkrētu kuģu un ceļu raksturojumu un kuģu satiksmes intensitāti.

**Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras** Latvijā stājās spēkā 1992.gada 20.augustā un tās mērķis ir uzlabot cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, kopīgi nosakot vienotus principus un noteikumus, kas vērsti uz šā mērķa sasniegšanu.

Kopš 2005.gada 6.oktobra Latvijā spēkā ir **Parīzes Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli**. Memoranda mērķis ir izskaust starptautiskām prasībām neatbilstošu kuģu kustību, tādejādi paaugstinot kuģošanas drošību un samazinot piesārņojuma risku. Šī mērķa sasniegšanai tiek veiktas regulāras Memoranda dalībvalstu ostās ienākošo ārvalstu kuģu inspekcijas (ostas valsts kontrole). Memoranda struktūra ir pamatā **Direktīvai 2009/16/EK** (2009.gada 23.aprīlis) par ostas valsts kontroli.

1948.gada 6.martā tika pieņemta **Konvencija par Starptautisko jūrniecības organizāciju**. Latvijā tā stājās spēkā 1993.gada 12.janvārī. Saskaņā ar tās 1.pantu Starptautiskās jūrniecības organizācijas visaptverošais mērķis ir regulēt kuģošanu: 1) paredzēt mehānismus valdību sadarbībai to noteikumu izstrādes un prakses jomās attiecībā uz visu veidu tehniskām lietām starptautiskajā tirdzniecībā iesaistītajā kuģošanā, atbalstīt un veicināt vispārēju augstāko prakses standartu pieņemšanu jomās, kas saistītas ar kuģošanas drošību, kuģošanas efektivitāti un piesārņojuma no kuģiem profilaksi un kontroli, kā arī risināt administratīvus un juridiskus jautājumus saistībā ar šajā pantā noteiktajiem mērķiem; 2) atbalstīt diskriminējošas attieksmes un valstu valdību noteikto nevajadzīgo ierobežojumu likvidēšanu, kas ietekmē starptautiskajā tirdzniecībā iesaistīto kuģniecību tā, lai veicinātu kuģošanas pakalpojumu pieejamību pasaules tirdzniecībā bez diskriminācijas; 3) iesniegt izskatīšanai organizācijā jautājumus par negodīgiem konkurences ierobežojumiem, ko īsteno kuģošanas koncerni; 4) iesniegt izskatīšanai organizācijā citus jautājumus saistībā ar kuģošanu un kuģošanas ietekmi uz jūras vidi, ko tai var iesniegt citas ANO institūcijas vai specializētās iestādes; 5) paredzēt informācijas apmaiņu valdību starpā par jautājumiem, kas jāizskata organizācijā. Valstīm ir jāievēro Starptautiskās jūrniecības organizācijas pieņemtās rezolūcijas.

1972.gada **Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju jūrā novēršanas noteikumiem** Latvijā stājās spēkā 1992.gada 20.maijā. Tās mērķis ir nodrošināt augstu drošības līmeni jūrā, un tās noteikumi attiecas uz visiem kuģiem atklātajā jūrā un ar to savienotos ūdeņos, pa kuriem var braukt jūras kuģi, un tie paredz kuģošanas un manevrēšanas noteikumus (kuģa vadīšanai jebkuros redzamības apstākļos, savstarpēji redzamu kuģu vadīšanai, kuģu vadīšanai ierobežotas redzamības apstākļos), noteikumus par ugunīm un zīmēm utt.

## [3.4] Enerģētika

Saskaņā ar Jūras konvencijā noteikto Ekskluzīvajā zonā valstij ir tiesības izpētīt un izmantot, saglabāt un rīkoties ne tikai ar dzīvajiem un nedzīvajiem dabas resursiem ūdeņos, bet arī rīkoties attiecībā uz citām darbībām zonas ekonomiskajā izpētē un ieguvē, tādām kā ūdens, straumju un vēja enerģijas ieguve. Lai to veiktu, piekrastes valstij ir ekskluzīvas tiesības veidot, pilnvarot un regulēt mākslīgo salu, iekārtu un būvju veidošanu, ekspluatāciju un izmantošanu.

Tāpat Ekskluzīvajā zonā visām valstīm citastarp ir noteiktas arī tiesības vilkt zemūdens cauruļvadus un kabeļus. Piekrastes valstij ir ekskluzīva jurisdikcija pār šādām mākslīgajām salām, iekārtām un būvēm, ieskaitot jurisdikciju attiecībā uz muitas, finanšu, veselības, drošības un imigrācijas likumiem un noteikumiem. Tai pašā laikā valstij ir jāveic arī piesārņojuma kontrole, un mākslīgās salas un citas izveidotās iekārtas nedrīkst traucēt starptautiskajai kuģošanai. Par mākslīgo salu, iekārtu un būvju veidošanu ir informējamas pārējās valstis, un patstāvīgie brīdināšanas līdzekļi par veidojumu atrašanos vienmēr jāuztur darba kārtībā. Jebkuras iekārtas vai būves, kas ir pamestas vai netiek izmantotas, ir likvidējamas, lai nodrošinātu kuģošanas drošību. Par pilnībā nelikvidētu iekārtu vai būvju dziļumu, atrašanās vietu un izmēriem ir jāinformē.

Papildus jānorāda, ka attiecībā uz teritoriālo jūru piekrastes valsts var pieņemt likumus un noteikumus, kas attiecas uz mierīgu caurbraukšanu pa teritoriālo jūru cita starpā attiecībā uz navigācijas līdzekļu un aprīkojuma, kā arī cita aprīkojuma un iekārtu aizsardzību, kabeļu un cauruļvadu aizsardzību.

1994.gada 17.decembra **Eiropas enerģētikas hartas nolīgums** izveido daudzpusēju regulējumu pārrobežu sadarbībai enerģētikas nozarē. Nolīgums tika pieņemts, ņemot vērā 1991.gada 17.decembrī Hāgā parakstīto **Eiropas Enerģētikas Hartu**. Tā mērķis ir noteikt tiesisko pamatu ilgtermiņa sadarbībai enerģētikas jomā. Nolīgums paredz vides tiesībās pazīstamo principu “piesārņotājs maksā”. Tāpat nolīguma puses apņēmušās pievērst īpašu uzmanību cita starpā atjaunojamo energoavotu attīstībai un izmantošanai.

Šajā apakšnodaļā būtu jāatzīmē arī iepriekš minētie starptautiskie dokumenti attiecībā uz viena no enerģijas avotiem – naftas – radīto piesārņojumu, piemēram, Kuģa piesārņojuma konvencija. Starptautiskā līmenī (izņemot ES) nepastāv konvencijas, kas paredz nosacījumus attiecībā uz atjaunojamo energoresursu izmantošanu.[[76]](#footnote-76)

# [4] Ietekmes uz vidi novērtējums darbībām jūrā un jūras plānojuma ietekme uz to

Latvijā galvenais normatīvais akts, kurš regulē ar ietekmes uz vidi novērtējumu saistītus jautājumus, ir **likums “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”**. Atbilstoši Vides novērtējuma likumam ir iespējams izdalīt atsevišķi trīs ietekmes uz vidi novērtējumus, kurus veic paredzētajām darbībām,[[77]](#footnote-77) un vienu, kuru veic attiecībā uz attīstības plānošanas dokumentiem, tai skaitā, bet ne tikai teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem.

Attiecībā uz paredzēto darbību īstenošanu var tikt veikts sākotnējais ietekmes uz vidi novērtējums, ietekmes uz vidi novērtējums, kā arī īpašs ietekmes uz vidi novērtējums *Natura 2000* teritoriju gadījumos, kad nav veicams kāds no iepriekšminētajiem ietekmes uz vidi novērtējumiem. Savukārt attiecībā uz teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem var tikt veikts tikai viena veida vides novērtējums, un tas ir stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums.[[78]](#footnote-78)

Vides novērtējuma likums noteic, ka ietekmes uz vidi sākotnējais novērtējums ir procedūra, kuru piemēro paredzētajai darbībai, kurai var būt būtiska ietekme uz vidi ar nolūku, lai izvērtētu attiecīgās darbības īstenošanas iespējamās nelabvēlīgās ietekmes būtiskumu un lemtu par ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanu.[[79]](#footnote-79) Kā to ir skaidrojusi Augstākā tiesa, tad sākotnējā novērtējuma mērķis ir noteikt tikai iespējamās ietekmes un to, vai tās varētu būt būtiskas, nevis precīzi dokumentēt ietekmju apjomu un definēt paredzētās darbības īstenošanas noteikumus.[[80]](#footnote-80) Savukārt ietekmes uz vidi novērtējums ir procedūra, kuru piemēro, lai novērtētu paredzētās darbības īstenošanas iespējamo ietekmi uz vidi un izstrādātu priekšlikumus nelabvēlīgas ietekmes novēršanai vai samazināšanai vai aizliegtu paredzētās darbības uzsākšanu normatīvos aktos noteikto prasību pārkāpuma gadījumos. Augstākā tiesa ir norādījusi, ka ietekmes uz vidi novērtējuma mērķis ir iegūt informāciju par paredzēto darbību, kā arī apzināt iespējamās paredzētās darbības ietekmes, lai varētu tikt lemts par darbības atļaušanu vai aizliegšanu.[[81]](#footnote-81)

Likumdevējs sākotnējo vides izvērtējumu ir paredzējis ar mērķi, nevis lai noteiktu, vai kāda paredzētā darbība būtu atļaujama vai aizliedzama, bet gan to, vai šai darbībai būtu veicams ietekmes uz vidi novērtējums, kurā konstatētu, vai kāda paredzētā darbība varētu būtiski ietekmēt vidi, un apstiprinošas atbildes gadījumā – piemērot ietekmes uz vidi novērtējumu. Šajā novērtējumā arī identificētu īstenojamās vides aizsardzības prasības, ja tiek pieņemts lēmums par paredzētās darbības atļaušanu, vai lai aizliegtu paredzēto darbību, ja ietekme uz vidi būtu pārlieku būtiska un ja nebūtu iespējams to mazināt nepieciešamajā apmērā.

Atbilstoši Vides novērtējuma likumam var izdalīt četras paredzēto darbību kategorijas, kurām nepieciešams veikt ietekmes uz vidi sākotnējo novērtējumu, proti, visas darbības, kuras minētas Vides novērtējuma likuma 2.pielikumā, visas darbības, kuras var būtiski ietekmēt *Natura 2000* teritorijas, izmaiņas atsevišķās vai savstarpēji saistītās paredzētās darbībās, ja izpildās likumā minētie priekšnoteikumi, kā arī likumā neminētas darbības, kuras var būtiski ietekmēt vidi.[[82]](#footnote-82)

Sākotnējais izvērtējums atbilstoši Vides novērtējuma likuma 2.pielikumam, piemēram, nepieciešams zivju kompleksu ierīkošanai, dažādu ar ieguves rūpniecību saistītu darbību veikšanai (ogļūdeņražu, derīgo izrakteņu ieguve utt.), vēja elektrostaciju būvniecībai jūrā, kuģu būvju un remontu rūpnīcu būvniecībai, ostu un piestātņu būvniecībai, cauruļvadu ierīkošanai naftas un gāzes transportēšanai, jūras krastu nostiprināšanai, dambju un molu būvniecībai.

Attiecībā uz ietekmes uz vidi novērtējumu pastāv līdzīgs princips kā sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma gadījumā, tas ir, var tikt izdalītas piecas paredzēto darbību kategorijas, proti, darbības, kuras ir saistītas ar Vides novērtējuma likuma 1.pielikumā minētajiem objektiem, darbības saskaņā ar sākotnējo ietekmes uz vidi novērtējumu; darbībām, ja to paredz starptautiskie līgumi, darbības, ja tās ietekmē vienu un to pašu teritoriju, ņemot vērā to kopējo un savstarpējo ietekmi, izmaiņas atsevišķās darbībās, ja tiek izpildīti likumā minētie priekšnoteikumi.[[83]](#footnote-83)

Ietekmes uz vidi novērtējums atbilstoši Vides novērtējuma likuma 1.pielikumam nepieciešams, piemēram, noteikta veida ostu un piestātņu būvniecībai, ogļūdeņražu ieguves darbībām, kas veiktas komerciālos nolūkos, noteikta veida naftas, gāzes un ķīmisko produktu cauruļvadiem, noteikta veida derīgo izrakteņu ieguvei, vēja elektrostaciju būvniecībai, ja tiek būvētas vairāk par 15 elektrostacijām vai kopējā jauda ir 15 MW un vairāk. Turklāt norādāms, ka tāpat kā sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma gadījumā, arī attiecībā uz ietekmes uz vidi novērtējumu Vides novērtējuma likumā šobrīd netiek paredzēti nekādi atvieglojumi novērtējumu veikšanai attiecībā uz darbībām, kuras paredzētas tādā jūras teritorijā, kurai būtu izstrādāts jūras plānojums.

Sākotnējais ietekmes uz vidi novērtējums būtu jāveic attiecībā uz visām tām pašām darbībām, kuras paredzēts veikt jūras teritorijā, neatkarīgi no tā, ka būtu izstrādāts jūras plānojums. Šobrīd Vides novērtējuma likums neparedz nekādus izņēmumus.

Vērtējot, vai Latvijai būtu iespējams ieviest kādus atvieglojumus sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma vai ietekmes uz vidi novērtējuma kontekstā attiecībā uz tādām darbībām, kuras būtu paredzētas jūras teritorijā, kurai būtu izstrādāts jūras plānojums, ir nepieciešams aplūkot **Direktīvu Nr. 2011/92/ES** (2011.gada 13.decembris) par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu, kura ir ieviesta Vides novērtējuma likumā un kura paredz vides novērtējumu veikšanas nosacījumus.

Vides novērtējuma direktīva neļauj valstij ieviest nekādus atvieglojumus attiecībā uz ietekmes uz vidi novērtējumu paredzētām darbībām jūras teritorijā sakarā ar to, ka šai teritorijai ir izstrādāts jūras plānojums, jo tās 4.panta 1.punkts imperatīvi nosaka, ka 1.pielikumā uzskaitītajiem projektiem, kuri ir ietverti arī Vides novērtējuma likuma 1.pielikumā, ir veicams ietekmes uz vidi novērtējums. To apstiprina arī Vides novērtējuma direktīvas 8.apsvērums, kurš nosaka: *“[..] Projektiem, kas pieder pie konkrētiem tipiem, ir būtiska ietekme uz vidi, un minētie projekti parasti būtu sistemātiski jānovērtē [..]”*.

Kādā no lietām EST secināja, [[84]](#footnote-84) ka dalībvalsts, kas noteikusi kritērijus vai limitus tādā mērā, ka praksē vesela projektu grupa tiek atbrīvota no prasības veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, ir pārsniegusi savas direktīvā noteiktās rīcības brīvības robežas, izņemot, ja visi projekti kopumā nerada būtisku ietekmi uz vidi. EST atzina, ka direktīvā paredzētais izņēmumi tulkojami šauri (lidosta, kas kalpo gan civiliem, gan militāriem mērķiem, taču kuras galvenais mērķis ir komerciāls, nevar tikt atbrīvota no ietekmes uz vidi novērtējuma). Lietā **C-141/14**[[85]](#footnote-85) EST secināja, ka šo limitu un kritēriju mērķis ir atvieglot konkrētu projekta īpašību izvērtēšanu, lai noteiktu, vai uz to attiecas pienākums veikt tā ietekmes uz vidi novērtējumu. Dalībvalstu rīcības brīvību ierobežo direktīvas 2.panta 1.punktā noteiktais pienākums veikt ietekmes uz vidi novērtējumu projektiem, kuriem var būt būtiska ietekme uz vidi. EST atbalsta dalībvalstu rīcības brīvību, nosakot metodes, procedūras, kritērijus un limitus nacionālajos tiesību aktos, taču atgādina, ka rīcības brīvības izmantošanai jāatbilst Vides novērtējuma direktīvas mērķiem. Turklāt jebkādi izņēmumi no Vides novērtējuma direktīvas ir jāinterpretē šauri.

Vides novērtējuma direktīva ļauj valstij ieviest atvieglojumus attiecībā uz sākotnējo ietekmes uz vidi novērtējumu paredzētām darbībām jūras teritorijā, kurai izstrādāts jūras plānojums. Šie atvieglojumi iedalāmi divās daļās.

Pirmkārt, lai gan Vides novērtējuma direktīvas 4.panta 2.punkts imperatīvi nosaka sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanu tās 2.pielikumā uzskaitītajiem projektiem, kuri ir ietverti arī Vides novērtējuma likuma 2.pielikumā, tas nosaka arī to, ka dalībvalstīm ir tiesības noteikt limitus vai kritērijus sākotnējā ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai. Turklāt tas, ka Latvija varētu ieviest sākotnējās ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanas izņēmumu attiecībā uz Vides novērtējuma likuma 2.pielikumā minētajām darbībām, kas būtu veicamas jūras teritorijā, kurai izstrādāts jūras plānojums, apliecina arī līdzšinējā Latvijas kritēriju noteikšanas prakse.

Tabula nr.1

|  |  |
| --- | --- |
| **Vides novērtējuma likuma 2.pielikums[[86]](#footnote-86)** | **Vides novērtējuma direktīvas 2.pielikums** |
| Lauksaimniecībā izmantojamās zemes lietošanas kategorijas maiņa, ja šī zemes platība ir lielāka par 50 hektāriem | Projekti lauku zemes īpašuma pārstrukturēšanai |
| Daļēji pārveidotu vai saimnieciskajā darbībā neizmantotu teritoriju pārveidošana par aramzemi, ja zemes platība ir lielāka par 50 hektāriem | Projekti neapstrādātās zemes vai daļēji neskarto platību izmantošanai zemkopībā  |
| Zivju audzēšanai paredzētu dīķu ierīkošana, kuru kopējā platība pārsniedz 10 hektārus | Intensīvā zivju audzēšana |
| Vēja elektrostaciju būvniecība Latvijas Republikas teritoriālajā jūrā un Latvijas Republikas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā | Iekārtas vēja izmantošanai, lai ražotu enerģiju (vēja saimniecības) |
| Cauruļvadu ierīkošana naftas un gāzes transportēšanai, ja to garums pārsniedz 20 kilometrus | Naftas un gāzes cauruļvadu iekārtas (I pielikumā neiekļautie projekti) |

Tas nozīmē, ka konkrētām darbībām jūrā likuma 2.pielikumā varētu pievienot papildu kritērijus (piemēram, lielākus, ja attiecīgā darbība attiecīgajā vietā ir paredzēta jūras plānojumā). Tomēr šāda izņēmuma noteikšana ir vairāk teorētiska, bet nav izslēdzama tās nepieciešamība nākotnē.

Otrkārt, lai arī jūras plānojums un stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums, kas tam veikts, pats par sevi nav kritērijs, lai nepiemērotu ietekmes uz vidi sākotnējo novērtējumu, Direktīvas 4.pants ļauj izmantot stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu, kas veikts, piemēram, jūras plānojumam, lai atvieglotu sākotnējā novērtējuma veikšanu, proti, izpētes apjomu, kas jāveic par attiecīgo darbību, tādējādi samazinātos arī administratīvais slogs attīstības projekta veikšanai. To apstiprina Direktīvas 2011/92/ES 4.panta piektā daļa, kas vēl nav ieviesta Latvijas tiesību sistēmā, jo nav iestājies ieviešanas termiņš, un paredz, ka kompetentā iestāde pieņem lēmumu, pamatojoties uz attīstītāja saskaņā sniegto informāciju un vajadzības gadījumā ņem vērā rezultātus, kas gūti tādās iepriekšējās pārbaudēs vai novērtējumos par ietekmi uz vidi, kuri veikti, ievērojot ES tiesību aktus, kas nav šī direktīva. Tātad šo dokumentu lokā ietilpst arī stratēģiskās ietekmes uz vidi novērtējums.

Papildu tam minams, ka jūras plānojumu var izmantot, lai atvieglotu izpētes apjomu gadījumā, kad komersants iesniedz atbildīgajā ministrijā iesniegumu ar ierosinājumu noteikt laukumu jūrā atbilstoši Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumiem Nr.631 **“Latvijas Republikas iekšējo jūras ūdeņu, teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas būvju būvnoteikumi”**, pievienojot iesniegumam informāciju par plānotajām darbībām, kas citastarp ietver ietekmi uz bioloģisko daudzveidību, kuģu satiksmi un izvēlētā laukuma daļas ģeoloģiju. Šajos noteikumos varētu paredzēt, ka par darbību ietekmi, kas jau izriet no jūras plānojuma, atsevišķi informāciju nesniedz, bet var pievienot norādi uz jūras plānojumu.

Vienlaikus norādāms, ka gadījumā, ja jūras atļauto izmantošanu nosaka Ministru kabineta noteikumu formā, tad Vides novērtējuma likuma 12. un 14.1 pants ir jāpapildina ar norādi uz jūras plānojumu papildus norādei izņēmumos par vietējo pašvaldību teritorijas plānojumiem, jo citādi nebūs iespējams veikt darbības jūrā, kur tās būtu iespējamas, bet kur to neparedz jūras plānojums. Ja tomēr jūras plānojums netiek apstiprināts ar Ministru kabineta noteikumiem, tad šāds grozījums nav nepieciešams.

# [5] Jūras plānojuma juridiskā forma un vieta plānošanas sistēmā – izvēles varianti

## [5.1] Jūras plānojuma vieta attīstības plānošanas sistēmā

Plānošanas likuma 1.panta 11.punkts noteic, ka jūras plānojums ir nacionālā līmeņa ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā noteikta jūras izmantošana, ņemot vērā funkcionāli ar jūru saistīto sauszemes daļu.

Plānošanas likums tieši nenosaka jūras plānojuma saistošo raksturu vai specifiski neapraksta viņa praktisko izmantošanu citu normatīvo aktu izdošanā vai lēmumu pieņemšanā, izņemot to, kas izriet no Sistēmas likuma vispārīgajām normām par plānojumu hierarhiju (9.pants) un saistošu raksturu citām institūcijām (13.pants). Plānošanas likuma 23.panta pirmā daļa akcentē, ka vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu izstrādā, ievērojot citus nacionālā līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentus, kāds ir jūras plānojums.

Atbilstoši Sistēmas likuma 9.panta noteikumiem, izstrādājot vidēja termiņa, reģionālos vai vietējos attīstības plānošanas dokumentus, būs jānodrošina to atbilstība jūras plānojumam, bet citu nacionāla līmeņa ilgtermiņa attīstības plānošanas dokumentu izstrādāšanas gadījumā jānodrošina dokumentu savstarpējā saskaņotība.

Sistēmas likuma 13.pants paredz divas iespējas, atbilstoši kurām nosaka attīstības plānošanas dokumenta (arī teritorijas attīstības plānošanas dokumenta) saistošo spēku. Ja šis dokuments nav apstiprināts ar ārējo normatīvo aktu, tas ir saistošs tikai valsts un pašvaldību institūcijām, pildot normatīvajos aktos noteiktos uzdevumus. Ja šis dokuments apstiprināts normatīvā akta veidā, tas ir saistošs kā normatīvais akts.

Tātad Sistēmas likuma 9. un 13.pants ir īpaša tiesību norma Ministru kabineta iekārtas likuma 33.panta izpratnē, kas nosaka Ministru kabineta apstiprināta attīstības plānošanas dokumenta hierarhiju iepretim citu institūciju attīstības plānošanas dokumentiem atbilstoši to veidam un termiņam, kā arī reglamentē attiecīgā dokumenta saistošā rakstura tiesiskās sekas.

Plānošanas likuma 7.panta pirmās daļas 10.punkts noteic, ka Ministru kabinets nosaka jūras plānojuma izstrādes, ieviešanas un uzraudzības kārtību un apstiprina jūras plānojumu. No šīs tiesību normas skaidri neizriet, ar kādu dokumentu – rīkojumu vai noteikumiem – Ministru kabinets apstiprinātu jūras plānojumu.

Salīdzinājumam, Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija vai Nacionālais attīstības plāns nav apstiprināti ar normatīvo aktu (likumu), bet gan ar Saeimas lēmumu. Gadījumos, kad attīstības plānošanas dokuments skar privātpersonu intereses, tam nosaka tādu juridisko formu, lai šis dokuments būtu izmantojams arī privātpersonu tiesību un interešu ierobežošanai. Ja analizējam Latvijas tiesību sistēmā pieejamos līdzīgos gadījumos attiecībā uz teritorijas izmantošanu, var konstatēt vairākas pieejas, proti, gan ārējo normatīvo aktu (vietējās pašvaldības teritorijas plānojums), gan vispārīgo administratīvo aktu (detālplānojums, mikroliegums), gan individuālu pārvaldes vai politisku lēmumu (nacionāla līmeņa tematiskais plānojums, Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija).

Katrā individuālā gadījumā var izdarīt lietderības apsvērumus par labu kādam no iepriekšminētajiem variantiem. Viens no kritērijiem šo apsvērumu izdarīšanā ir potenciālie juridiskie riski un konkrētā teritorijas attīstības plānošanas dokumenta praktiskās izmantošanas apsvērumi.

## [5.2] Jūras plānojuma juridiskā forma – izvēles varianti, to ieguvumi un riski

Teritorijas izmantošanas nosacījumus (piemēram, ierobežojumus dabas pamatnes teritorijā) var noteikt gan ar normatīvo aktu, gan lēmumu (vispārīgo administratīvo aktu).[[87]](#footnote-87) Juridiskajā literatūrā ir secināts, ka visi teritorijas izmantošanu nosakošie plāni vienmēr ir administratīvie akti, izņemot gadījumu, ja likumā tieši ir noteikta šā dokumenta normatīvā akta forma. Esot praktiski gandrīz neiespējami atrisināt teorētisko strīdu, vai attiecīgo noteikumu dokumentā pieskaitīt administratīvajam aktam vai tiesību normai. Šie akti tāpēc ir vispārīgie administratīvie akti, jo rada tiešu ietekmi uz īpašuma tiesībām, arī pirms tie faktiski pilnībā ir izpildīti.[[88]](#footnote-88)

Jūras plānojums attiecas uz publiskas lietas, tas ir, Latvijas Republikas teritoriālās jūras un tās Ekskluzīvās zonas izmantošanas kārtību.[[89]](#footnote-89) Tomēr jāņem vērā, ka jūras plānojums ir nevis laikā aktuāls un tehnisks dokuments, kas ataino precīzu jūras izmantošanu jebkurā brīdī, bet gan interešu definēšanas un sabalansēšanas instruments, kas noderīgs lēmumu pieņemšanā atbilstoši citiem normatīvajiem aktiem.

### [5.2.1] Vispārīgais administratīvais akts

Satversmes komentāros arī norādīts, ka Satversmes 105.pants ļauj noteikt īpašuma tiesību ierobežojumus, ja tas paredzēts likumā, ne tikai ar ārēju normatīvo aktu, bet arī administratīvo aktu.[[90]](#footnote-90) Satversmes tiesa atzina, ka “pašvaldības teritorijas plānojuma daļas, nosakot zemes īpašniekam piederošā nekustamā īpašuma lietošanas tiesību apjomu, pēc sava rakstura vairāk līdzinās nevis normatīviem, tas ir, tiesību normas ietverošiem tiesību aktiem, bet individuāliem, tas ir, tiesību normu piemērošanas aktiem”.[[91]](#footnote-91) Par vispārīgajiem administratīvajiem aktiem atzīst arī uz lietām vērstus vispārīgos rīkojumus, piemēram, plāna apstiprināšana, norādījumi ielu muzikantiem, nosaukumu piešķiršana laukumiem, aizsargājamo zonu noteikšana, kāda resursa (bibliotēkas vai ūdenskrātuves) izmantošanas noteikumi.[[92]](#footnote-92)

Vispārīgais administratīvais akts ir piemērots tādu plānojumu apstiprināšanai, kad potenciālo adresātu loks ir vismaz aptuveni identificējams, bet uzliktais tiesiskais pienākums skaidrs un nepārprotams (aizliegts, atļauts, ierobežots), pēc būtības jau uzreiz izlemjot galvenos ar šo teritoriju izmantošanu saistītos jautājumos. Šis dokuments ir elastīgi grozāms, piemērots gadījumos, kad konkrētais noregulējums ir “pietuvināts” konkrētām privātpersonām. Tomēr šis risinājums nav piemērots plašām teritorijām, pietiekami augstas abstrakcijas apstākļos un gadījumos, kad dokuments pats nesatur galīgo noregulējumu. Šis risinājums nav piemērotākais, ja plānojums ir vairāk vadlīniju dokuments, no kura iespējama regulāra atkāpšanās.

### [5.2.2] Individuāls lēmums, ar kuru apstiprina attīstības plānošanas dokumentu

Ja attīstības plānošanas dokumentu apstiprina ar individuālu lēmumu, piemēram, Ministru kabineta rīkojumu, tad atbilstoši Sistēmas likuma 13.panta trešajai daļai, šis plānojums atbilstoši speciāli noteiktajai attīstības plānošanas dokumentu hierarhijai ir saistošs tikai valsts un pašvaldību institūcijām, un administratīvajā procesā izmantojams tikai lietderības apsvērumu izdarīšanai. Ja jūras plānojumu uztver tikai kā vadlīniju, ieteicamo rīcību, tad viņam nav nepieciešama vispārīgā administratīvā akta vai ārējā normatīvā akta forma. Tomēr, ņemot vērā jautājumus, kādos jūras plānojums tiks izmantots, un tiesu praksi, kurā aplūkota attīstības plānošanas dokumentu izmantošana, jūras plānojums var kalpot par būtisku pamatu privātpersonu tiesību ierobežošanā, kas krietni pārsniedz ietvaru, ko paredz Sistēmas likuma 13.panta trešā daļa. Līdz ar to noskaidrojamas iespējas to izmantot administratīvajā procesā.

Ja jūras plānojums netiek apstiprināts ar ārēju normatīvu aktu, tad valsts un pašvaldību institūcijas varēs lemt par kādas darbības atļaušanu vai aizliegšanu jūras plānojuma teritorijā, tikai tad, ja tām šādas tiesības būtu paredzētas likumā vai citos pēc juridiskā spēka hierarhijas zemākos ārējos normatīvos aktos. Šāda prasība vispārīgi izriet no pārvaldes tiesiskuma principa,[[93]](#footnote-93) un nelabvēlīga administratīvā akta gadījumos – arī no likuma atrunas principa, kurš nostiprināts APL 11.pantā.[[94]](#footnote-94) Šādas pilnvaras ir noteiktas virknē normatīvo aktu, piemēram, Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā vai Jūras vides pārvaldības un aizsardzības likumā.

Jūras plānojums, kurš netiek apstiprināts ar ārēju normatīvu aktu un tātad nav saistošs privātpersonai, var tikt izmantots administratīvā akta vai tiesu nolēmumu pamatošanai, nenonāk pretrunā ar APL 9.pantā ietverto patvaļas aizlieguma principu, atbilstoši kuram administratīvos aktus un tiesu nolēmumus var pamatot tikai ar juridiskiem apsvērumiem. Administratīvā akta un tiesas nolēmuma argumentācijā var tikt izmantoti ne tikai patstāvīgie tiesību avoti, bet arī tiesību palīgavoti.[[95]](#footnote-95) Piemēram, tiesu praksē bieži vien tiesu nolēmuma vai administratīvā akta pamatošanai tiek izmantota tiesību doktrīna vai tiesu prakse, neskatoties uz to, ka minētie tiesību avoti ir uzskatāmi tikai par tiesību palīgavotiem.[[96]](#footnote-96)

Šāda situācija nozīmētu, ka normatīvā akta pieņēmējs ir atstājis valsts vai pašvaldību institūcijām plašu rīcības brīvību izvēlēties, kādi apstākļi tiks vērtēti, lai noteiktu, kāda veida lēmums attiecīgajā situācijā ir pieņemams, lai tas atbilstu APL 66.panta pirmajā daļā ietvertajiem lietderības apsvērumiem, tas ir, būtu nepieciešams, piemērots, vajadzīgs un atbilstīgs. Tajā pašā laikā normatīvā akta pieņēmējs ar Sistēmas likuma 13.panta trešo daļu būtu ierobežojis valsts un pašvaldības institūciju rīcības brīvību, nosakot, ka tām ir pienākums lēmuma pieņemšanā ņemt vērā plānošanas dokumentus, arī jūras plānojumu.

Jūras plānojums šajā gadījumā tiktu uzskatīts tikai var vadlīniju jeb noteicošu kritēriju lietderības apsvērumu izdarīšanai, ko izmantotu katra iestāde, izdodot konkrēto administratīvo aktu. Šāda pieeja ir iespējama, tiesu praksē tai nav uzskatāmu piemēru, jo esošajā praksē pamatā izmantoti attīstības plānošanas dokumenti, kuri apstiprināti ar ārējo normatīvo aktu. Tomēr, lai šāda pieeja efektīvi darbotos, likumā būtu jāietver galvenie nenoteiktie tiesību jēdzieni un mērķis, kas raksturotu jūras plānojuma izmantošanas metodiku, atainotu būtiskākās nostādnes.

Kā to savā praksē ir norādījis Augstākās tiesas Administratīvo lietu departaments: Tiesa var pārbaudīt tikai to, vai valsts pārvalde, izmantojot savu rīcības brīvību, ir rīkojusies tiesiski. Valsts pārvaldes rīcības brīvība nav izmantota tiesiski, ja tā ir kļūdaina. Līdz ar to tiesai ir jāpārbauda iespējamas rīcības brīvības izmantošanas kļūdas: rīcības brīvības neizmantošana, rīcības brīvības pārsniegšana, rīcības brīvības nepareiza izmantošana.[[97]](#footnote-97) Izdarīt lietderības apsvērumus, piemērojot likuma normas paredzētās sekas, ir pārvaldes, nevis tiesas uzdevums. Izņēmums ir tad, ja tiesa ir secinājusi, ka izdarīt lietderības apsvērumus vairs nav nepieciešams, jo no visām iespējamām alternatīvām pareiza var būt tikai viena vienīga alternatīva, tā jautājumu izlemj pēc būtības pati. Tas ir gadījums, kad valsts pārvaldes rīcības brīvība ir samazināta līdz nullei.[[98]](#footnote-98)

Savukārt attiecībā uz rīcības brīvības pareizu izmantošanu Augstākā tiesa ir norādījusi, ka valsts pārvaldes rīcības brīvība ir izmantota nepareizi, ja tās izmantošana ir pretrunā ar noteikumiem, kas reglamentē rīcības brīvības pareizu izmantošanu – tas ir, ja lēmuma pieņēmējs nav metodoloģiski korekti izdarījis vispārējos lietderības apsvērumus, nav ievērojis likuma specifiskos norādījumus, patvaļas aizlieguma principu vai procesuālā taisnīguma principus.[[99]](#footnote-99)

No minētā izriet, ka administratīvo tiesu kompetencē būtu pārbaudīt, vai attiecīgais valsts vai pašvaldības institūcijas lēmums, ar kuru tiek atļauta vai aizliegta kāda darbība jūras plānojuma teritorijā, ir tiesisks un lietderīgs, proti, vai tas ir nepieciešams, piemērots, vajadzīgs un atbilstīgs.

Turklāt nepieciešams ņemt vērā arī to, ka administratīvo tiesu kontroles robežas ir atkarīgas no apstākļa, cik liela rīcības brīvība valstij attiecīgā jautājumā ir piešķirta. Tiesu praksē ir atzīts, ka teritorijas plānošana ir tā joma, kur valstij ir ļoti plaša rīcības brīvība.[[100]](#footnote-100) Atbilstoši Augstākās tiesas lemtajam administratīvās tiesas īpaši raudzītos līdzi tam, vai valsts un pašvaldību institūcijas, lemjot par kādas darbības atļaušanu vai aizliegšanu, būtu ievērojušas vienlīdzības principu, kā arī vai nesniegtu nepamatotu valsts atbalstu kādam atsevišķam komersantam. Kā atzīts tiesu praksē, tad, ja iestāde atzīst, ka publiskās lietas nodošana sevišķajai izmantošanai ir lietderīga, tai saskaņā ar vienlīdzības principu ir jānodrošina, lai ikvienam būtu vienlīdzīgas iespējas pretendēt uz publiskās lietas nodošanu sevišķajai izmantošanai. Tāpat iestādei jāvērtē, vai ir attaisnojami publiskās lietas izmantošanu piešķirt tikai noteiktam personu lokam un vai tādā veidā netiek sniegts nepamatots valsts atbalsts kādam atsevišķam komersantam.[[101]](#footnote-101) Minētajā tika lemts, vai atteikums izdot būvatļauju vēja parka būvniecībai jūras ūdeņos, bija pamatots. Vienlaikus tiesa ir arī atzinusi, ka personai nav subjektīvu tiesību uz atļaujas iegūšanu publiskās lietas (publisko ūdeņu) sevišķajai izmantošanai. No tiesību normām neizriet personas subjektīvās tiesības uz tai labvēlīgu lēmumu jeb atļaujas iegūšanu šīs publiskās lietas sevišķajai izmantošanai.[[102]](#footnote-102)

Tādējādi privātpersonai nav subjektīvu tiesību prasīt jūras sevišķu izmantošanu, tomēr lēmumu pieņemšanā par šo jautājumu jāizdara lietderības apsvērumi un jāievēro vienlīdzības princips. Ja tomēr jau uzsāktu izmantošanu vēlētos aizliegt, tas ir nelabvēlīgs administratīvais akts, un tā pamatošanai piemērojams likuma atrunas princips.

Ja Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma 19.pantā nebūtu noteikts, ka jūras plānojums jāievēro arī privātpersonām, tad teorētiski var pieņemt, ja jūras plānojumu var arī neapstiprināt ar ārējo normatīvo aktu, un arī tad atbilstoši Sistēmas likuma 13.panta trešajai daļai APL 66.pantam būs iespējams to izmantot tiesiskajās attiecībās ar ikvienu, ja vien attiecīgo specifisko jautājumu regulēs arī kāds ārējs normatīvais akts, kurš paredzēs kādai iestādei kompetenci lemt par attiecīgu specifisko jautājumu.

Ja par lietderīgāko atzīst variantu, ka jūras plānojums apstiprināms kā attīstības plānošanas dokuments, pamatojoties uz Ministru kabineta rīkojumu, tad būtu grozāms Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma 19.panta noteikums par jūras plānojuma “ievērošanu”, izvēloties citu formulējumu.

### [5.2.3] Ārējais normatīvais akts

Normatīvs akts ir tiesību akts, kas satur tiesību normas. Saskaņā ar mūsdienu tiesību izpratni tiesību norma ir abstrakts uzvedības priekšraksts, kas nav domāts atsevišķiem vienreizējiem gadījumiem, proti, ir abstrakts daudzreiz piemērojams uzvedības priekšraksts.[[103]](#footnote-103) Normatīvā akta forma ir piemērota visplašāko jautājumu noregulēšanai un dod arī plašu rīcības brīvību tā izdevējam. Tomēr tas vien, ka normatīvais akts ir vispārsaistošs, nenozīmē, ka no šā normatīvā akta nevar paredzēt atkāpšanās tiesības konkrētā individuālā gadījumā, pastāvot noteiktiem kritērijiem, kas varētu būt nepieciešams jūras plānojuma gadījumā (atšķirībā no vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma).

Jūras plānojuma kā ārējā normatīvā akta saistošais spēks izriet no tiesiskuma principa, atbilstoši kuram visām valsts jurisdikcijā esošām personām un institūcijām, tostarp valsts un pašvaldību institūcijām, kā arī tiesām ir pienākums ievērot spēkā esošās tiesību normas.[[104]](#footnote-104) Attiecībā uz valsts un pašvaldību institūcijām tas ir nostiprināts arī Valsts pārvaldes iekārtas likuma 10.panta pirmajā daļā, kurā noteikts, ka valsts pārvalde ir pakļauta likumam un tiesībām un APL 7.pantā, kurā noteikts, ka iestādes rīcībai administratīvā procesā ir jāatbilst tiesību normām. Savukārt attiecībā uz administratīvām tiesām tas tāpat kā valsts un pašvaldību institūciju gadījumā ir noteikts APL 7.pantā, kā arī papildu vēl likuma “Par tiesu varu” 1.panta otrajā daļā, atbilstoši kurai tiesu vara tiek īstenota saskaņā ar tiesiskuma principu, un APL 15.panta pirmajā daļā, atbilstoši kurai administratīvām tiesām lietu izskatīšanā ir pienākums piemērot ārējos normatīvos aktus. Izskatot kāda aizlieguma pamatotību, tiesas nevarētu lemt pretēji jūras plānojumā minētajam.

Tiesu praksē arī ir sastopami gadījumi, kad teritorijas plānojumi, kuri tiek apstiprināti ar ārējiem normatīviem aktiem, tiek izmantoti, lai pamatotu kādas darbības atļaušanu vai aizliegšanu. Piemēram, ir atzīts, ka zemesgabalu iekļaušana ielu sarkanajās līnijās, kuras sākotnēji, galvenokārt, tiek atzīmētas pašvaldību teritorijas plānojumos, var būt pamats tam, lai atteiktu attiecīgā zemesgabala nodošanu privatizācijai saistībā ar tā nepieciešamību likumā noteikto valsts pārvaldes funkciju veikšanai.[[105]](#footnote-105) Tāpat administratīvo tiesu praksē ir atzīts, ka pašvaldību pirmpirkuma tiesību izmantošanas pamats attiecībā uz zemesgabalu, kas tiek atsavināts pašvaldības teritorijā, var būt teritorijas plānojumā norādītais zemesgabala izmantošanas mērķis, kas ir vērsts uz sabiedrības interešu un līdz ar to valsts pārvaldes funkciju nodrošināšanu. Konkrētajā lietā teritorijas plānojumā tika norādīts, ka attiecīgais zemesgabals ir nepieciešams tilta, gājēju un veloceliņa izbūvei pāri ezeram. Iecere bija konkrēta un jau iezīmēta kā nākotnē realizējama teritorijas plānojuma grafiskajā daļā, un tāpēc tiesa atzina pirmpirkuma tiesību izmantošanu par pamatotu.[[106]](#footnote-106)

Šajā sakarā norādāms Augstākās tiesas lemtais, ka, lai izmantotu pirmpirkuma tiesības, zemesgabala izmantošanas nepieciešamībai ir jābūt tagadnē vai vismaz paredzamā nākotnē, nevis pamatotai ar varbūtību un iespējamiem plāniem, kaut kad nākotnē. Turklāt pamatojumam nepietiek tikai ar norādi uz kādu no pašvaldības funkcijām, bet nepieciešams norādīt konkrētus apstākļus un norādes tam, kādā veidā attiecīgais zemesgabals tiks izmantots vietējās pašvaldības funkcijas pildīšanai.[[107]](#footnote-107) Citādi tiktu attiecīgi pārkāpts patvaļas aizlieguma un pamatojuma princips.

Attiecībā uz jūras plānojumu nebūtu piemērojams likuma prioritātes princips tādā nozīmē, kāds tas tiek saprasts APL 14.pantā,[[108]](#footnote-108) jo attiecīgais administratīvais akts netiktu izdots tādā demokrātiskai sabiedrībai un valsts iekārtai būtiski svarīgā jautājumā, kāds tiek uzskaitīts minētajā tiesību normā.

Tomēr ārējā normatīvā akta forma ir problemātiska tādēļ, ka jūras plānojums nav veidots tā, lai to varētu izteikt tiesību normu valodā, kā arī uztvert tādējādi, ka adresāts skaidri saprot viņam uzliktos pienākumus.

## [5.3] Ieteicamais risinājums

Jūras plānojums ir apjomīgs un ļoti komplicēts dokuments, lai būtu vienkārši uztverams privātpersonai. Tā teksts nav pārveidojams tiesību normu valodā, jo nav tik precīzs, pieļauj vērtēšanas iespējas un dažādus risinājumus. Tāpēc lietderīgi būtu izvēlēties risinājumu, kurš paredz apstiprināt jūras plānojumu ar Ministru kabineta rīkojumu kā nacionāla līmeņa attīstības plānošanas dokumentu, Plānošanas likumā papildus ietverot nosacījumus jūras plānojuma piemērošanai. Sadalīt jūras plānojumu divās daļās – ārējais normatīvais akts un juridiski nesaistošajā daļā – praktiski nav iespējams tā satura un struktūras dēļ.

## [5.4] Izvēles variantu ieguvu un trūkumu salīdzinājums tabulās

Tabula Nr.2

|  |
| --- |
| **Vispārīgais administratīvais akts** |
| **Ieguvumi** | **Trūkumi** |
| Parasti vienkāršāka izdošanas un grozīšanas kārtība | Lēmumu pieņem Ministru kabinets, tāpēc nav ieguvuma, jo šādus aktus var deleģēt izdot citai institūcijai |
|  | Var radīt juridiskos riskus lielu teritoriju gadījumā |
|  | Radīs juridiskos riskus, ja tos pašus jautājumus par jūras izmantošanu vienlaikus regulē vairāki ārējie normatīvie akti |

Tabula Nr.3

|  |
| --- |
| **Nacionāla līmeņa plānošanas dokuments (apstiprināts ar MK rīkojumu)** |
| **Ieguvumi** | **Trūkumi** |
| Iespējas plašam teksta un apsvērumu izklāstam | Grūtāk uztverams dokuments, ja netiek pārstrukturēts esošais jūras plānojuma projekts  |
| Vienkāršāka atkāpšanās no noteiktā, dinamiska pieeja | Lielāki, bet ne nepārvarami juridiskie riski attiecībā uz saistošo spēku privātpersonām. Tos var novērst likumā ietverot būtiskākos jūras plānojuma piemērošanas principus |

Tabula Nr.4

|  |
| --- |
| **Ārējais normatīvais akts** |
| **Ieguvumi** | **Trūkumi** |
| Saistošs ikvienam | Visu plāna tekstu efektīvi nevar pārnest tiesību normu izteiksmē |
| Vienlīdzīgāka pieeja lēmumu pieņemšanā | Atkāpšanās no plānojuma īpaši jāparedz likumā |
| Izmanto vienu dokumentu | Jūras plānojuma stratēģiskā un paskaidrojošā daļa pievienojama MK noteikumiem kā pielikums, kas ir iespējams, bet nav labākais modelis priekš šāda dokumenta  |
|  | Jūras plānojuma saturs kļūst pārāk statisks, kas nereti var nepamatoti liegt efektīvu jūras izmantošanu mainīgos apstākļos |

Tabula Nr.5

|  |
| --- |
| **Divu dokumentu modelis** |
| **Ieguvumi** | **Trūkumi** |
| Mazāki juridiskie riski attiecībā pret privātpersonām | Jāizmanto divi dokumenti |
| Saglabāti gan plaši apsvērumi plānošanas dokumenta līmenī, gan īpaši regulēta saistošā daļa | Grozījumu izdarīšanas gadījumā jāgroza divi dokumenti |
|  | Jūras plānojuma nepiemērotība normatīvā teksta formai un prasībām |

# [6] Piekrastes divu kilometru zonas tiesiskais regulējums

## [6.1] Pamatnostādnes

Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnēs 2011. – 2017.gadam ir viens no Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas “Latvija 2030” īstenošanas soļiem – starpnozaru politikas dokumentus, kas jāņem vērā, gatavojot piekrastes pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentus, kā arī ar piekrastes attīstību saistīto nozaru politikas dokumentus.

Pamatnostādnes tika apstiprinātas ar Ministru kabineta 2011.gada 20.aprīļa rīkojumu Nr.169, un tās paredz vairākus uzdevumus un pasākumus, kas veicami, lai nodrošinātu kvalitatīvu piekrastes infrastruktūras izveidošanu un piekrastes pārvaldības uzlabošanu. Pamatnostādnes prasa vienotu un savstarpēji saskaņotu jūras piekrastes attīstību un saglabāšanas politikas veidošanu.

Pamatnostādnēs secināts, ka, lai gan visām piekrastes vietējām pašvaldībām ir spēkā esoši teritorijas plānojumi, risinājumi attiecībā uz piekrastes attīstīšanu nav līdz galam vienoti. Attiecībā uz jūras piekrastes teritoriju atšķiras teritorijas plānojumos ietvertās informācijas apjoms un detalizācija, piemēram, par jūras krasta eroziju un raksturīgajiem apbūves principiem piekrastē, kā arī ne vienmēr ir savstarpēji saistīti dažādi infrastruktūras attīstības risinājumi.[[109]](#footnote-109)

Lai uzlabotu minēto situāciju, Pamatnostādnēs par vienu no uzdevumiem ir noteikta vietējo pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentu aktualizēšana, ietverot tajā risinājumus jūras piekrastes ilgtspējīgai. Turklāt uzdevumi būtu īstenojami, ievērojot nacionālā līmeņa tematisko plānojumu risinājumus par jūras piekrasti.[[110]](#footnote-110) Tāpat Pamatnostādnēs tika norādīts, ka vietējām piekrastes pašvaldībām būtu nepieciešams veidot un attīstīt vienotu tūrisma politiku attiecībā uz visu jūras piekrasti.[[111]](#footnote-111)

## [6.2] Likumi, kas nosaka pašvaldību kompetence piekrastē un piekrastes ūdeņos

**Zemes pārvaldības likuma** 15.panta otrajā daļa nosaka, ka vietējās pašvaldības pārvalda savām administratīvajām teritorijām piegulošo jūras piekrastes joslu, tas ir, teritoriju, kurā ietilpst jūras piekrastes ūdeņi – akvatorija divu kilometru platumā no jūras krasta līnijas – un jūras piekrastes sauszemes daļa – teritorija starp jūras krasta līniju un vietu, kuru sasniedz jūras augstākās bangas, ciktāl valdījuma tiesības par jūras piekrastes joslu neīsteno Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija vai cita ministrija.[[112]](#footnote-112) Tas nozīmē: lai nodrošinātu jūras plānojuma iekļaušanos spēkā esošajā tiesiskajā regulējumā, kā arī lai nodrošinātu savstarpēji saskaņotu sauszemes un jūras ūdeņu izmantošanu, ir nepieciešams identificēt tiesisko regulējumu, kas attiecas uz pašvaldību kompetenci jūras piekrastes ūdeņos un jūras piekrastes sauszemes daļā.

 Attēls Nr.1 (no jūras plānojuma projekta)

**Zemes pārvaldības likuma** 15.panta ceturtā daļa nosaka aizliegumu atsavināt, ieķīlāt vai citādi apgrūtināt ar lietu tiesībām jūras piekrastes joslu, kā arī veikt tajā būvniecību, ja vien likumos nav noteikts citādi. Tāpat Zemes pārvaldības likuma 15.panta septītā daļa nosaka pašvaldību pienākumu nodrošināt jūras piekrastes joslas publisku pieejamību, kā arī to, lai jūras piekrastes joslu ikviens varētu brīvi lietot, ja vien likumos nav noteikts citādi. Lai to nodrošinātu, Zemes pārvaldības likuma 6.panta pirmā daļa cita starpā nosaka vietējo pašvaldību pienākumu noteikt teritorijas plānojumā gājēju ceļu kā nekustamā īpašuma tiesību aprobežojumu par labu sabiedrības iespējai piekļūt šādai teritorijai, organizējot arī paša gājēja ceļa ierīkošanu.

Tāpat likuma **“Par pašvaldībām”** 15.panta 1.punkts nosaka, ka vietējo pašvaldību autonomā funkcija ir organizēt iedzīvotājiem komunālos pakalpojumus, tostarp ūdensapgādi, notekūdeņu savākšanu, novadīšanu un attīrīšanu. Pētījuma ietvaros minētā kompetence ir būtiska situācijās, kad vietējās pašvaldības no piekrastes ūdeņiem nodrošina savas administratīvās teritorijas iedzīvotājiem ūdensapgādes pakalpojumus vai kad notekūdeņi tiek novadīti piekrastes ūdeņos.

**Plānošanas likuma** 12.panta pirmā daļa nosaka, ka vietējā pašvaldība izstrādā un apstiprina vietējās pašvaldības attīstības stratēģiju, attīstības programmu, teritorijas plānojumu, lokālplānojumus, detālplānojumus un tematiskos plānojumus. Ar minētajiem teritorijas plānošanas attīstības dokumentiem vietējā pašvaldība piekrastes kontekstā cita starpā nosaka piekrastes attīstības redzējumu, prioritātes un mērķus, kā arī nosaka piekrastes izmantošanas un apbūves kārtību, tai skaitā, bet ne tikai paredzot arī dažādus ierobežojumus un aizliegumus.[[113]](#footnote-113)

44

Vietējās pašvaldības atbilstoši **likumam “Par zemes dzīlēm”** neizsniedz nekāda veida atļaujas derīgo izrakteņu ieguvei publiskos ūdeņus – arī ne piekrastes ūdeņos, jo Latvijas Republikas teritoriālā jūra sevī ietver arī piekrastes ūdeņus. Tomēr pašvaldību kompetencē ir izdot atļaujas derīgo izrakteņu ieguvei jūras piekrastes teritorijā. Vietējās pašvaldības saskaņā ar likuma “Par zemes dzīlēm” 6.panta ceturto daļu normatīvos aktos noteiktajā kārtībā var arī ierobežot, apturēt un pārtraukt privātpersonu darbības zemes dzīļu izmantošanā, arī atceļot privātpersonām izsniegtās atļaujas derīgo izrakteņu ieguvei.

Vietējām pašvaldībām atbilstoši **likumam “Par kultūras pieminekļu aizsardzību”** ir pienākums aizsargāt jūras piekrastes teritorijā atrodamos kultūras pieminekļus, un nodrošināt to, ka tie netiek iznīcināti. Par kultūras pieminekļiem ir atzīstami gan nekustamie kultūras pieminekļi (ēkas, mākslas darbi, apbedījuma vietas, ielas, laukumi, kvartāli, pilsētu un citu apdzīvoto vietu vēsturiskie centri, piemiņas vietas, vēsturiskas vietas un teritorijas, ainavas utt.), gan kustamie kultūras priekšmeti (arheoloģiskie atradumi, senvietas, nekustamo pieminekļu elementi utt.).[[114]](#footnote-114)

Izņēmuma gadījumos ar Kultūras ministrijas Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas atļauju, ir pieļaujams pārvietot vai pārveidot kultūras pieminekļus. Tas ir atļauts, kad tā ir vienīgā iespēja, kā saglabāt pieminekli, vai arī tad, ja pārveidojuma rezultātā nepazemināsies pieminekļa kultūrvēsturiskā vērtība.[[115]](#footnote-115) Tāpat bez iepriekšminētā vietējām pašvaldībām ir pienākums piekrastes teritorijā atrodamos kultūras pieminekļu primāri izmantot zinātnes, izglītības un kultūras mērķiem. Kultūras pieminekļu izmantošana saimnieciskajā darbībā ir pieļaujama vienīgi, kad tas nekaitē piemineklim, nemazina tā vēsturisko, zinātnisko un māksliniecisko vērtību.[[116]](#footnote-116) Pētījuma ietvaros šī kompetence ir svarīga, jo var gadīties situācijas, kad kāds kultūras piemineklis atrodas jūras piekrastes teritorijā.

Vietējās pašvaldībai atbilstoši **Tūrisma likumam** teritorijas plānošanas attīstības dokumentus nosaka kūrortu teritorijas, nodrošina tūrisma objektu saglabāšanu un iespējas tos izmantot tūrisma vajadzībām.[[117]](#footnote-117) Par kūrorta teritorijām var tikt atzītas pašvaldību administratīvās teritorijas, kuras atbilst visiem Tūrisma likuma 6.1 panta pirmajā daļā ietvertajiem nosacījumiem, proti, tajā ir pieejami dabas dziednieciskie resursi, tajā darbojas vismaz viena kūrorta ārstniecības iestāde, dabas dziednieciskie resursi tiek izmantoti, lai nodrošinātu attiecīgajā teritorijā esošās kūrorta ārstniecības iestādes darbību, vides kvalitātes rādītāji atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, tajā ir izveidota atbilstoša tūrisma infrastruktūra; tās attīstība tiek mērķtiecīgi plānota.

Atbilstoši **Zvejniecības likuma** 9.panta astotajai daļai vietējās pašvaldības savos teritorijas plānojumos var noteikt teritorijas, kuros ir atļauta kuģu pārziemošana, kuģu būve un to remonts, zvejnieku un ūdenstūristu apmetņu ierīkošana, kā arī noteikt, kur minētās darbības ir aizliegtas, proti: *“[..] Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes tauvas joslā laivu un kuģu pārziemošana, būve un remonts, kā arī zvejnieku un ūdenstūristu apmetņu ierīkošana atļauta, ja tas nav pretrunā ar vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu [..]”*. Tāpat atbilstoši Zvejniecības likuma 11.panta 5.2 daļai vietējās pašvaldības iznomāto zvejas tiesību izmantošanai iedala privātpersonām zvejas rīku skaita limitu vai nozvejas apjoma limitu Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes ūdeņos.

Vietējās pašvaldības atbilstoši **likuma “Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām”** 13.panta trešajai daļai ir tiesīgas izveidot dabas liegumus, dabas parkus un dabas pieminekļus, kuri ir nozīmīgi dabas vai kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanai attiecīgajā administratīvajā teritorijā. Turklāt atbilstoši minētā likuma 17.panta trešajai daļai gadījumā, ja pati pašvaldība izveido aizsargājamo dabas teritoriju, tad to aizsardzības un izmantošanas noteikumus arī nosaka pati pašvaldība. Īpaši svarīgi tas ir, kad aizsargājamā dabas teritorija tiek izveidota piekrastes zonā.

Atbilstoši **Likuma par ostām** 6.pantam vietējās pašvaldības ar saistošajiem noteikumiem apstiprina savu administratīvo teritorijā atrodamo ostu noteikumus, kuros citastarp ietver vides aizsardzības noteikumus, ostas drošības uzraudzības pamatprincipus, sanitāro un ugunsdrošības režīmu ostā, kā arī citus ar ostas darbību saistītus noteikumus (kuģošanas kārtība utt.), tai skaitā, bet ne tikai dažādus aizliegumus un ierobežojumus (peldēšanās, zvejas un ūdenssporta utt.).[[118]](#footnote-118)

Atbilstoši **Būvniecības likumam** vietējās pašvaldības nodrošina būvniecības tiesiskumu savas administratīvās teritorijas ietvaros (izdod būvatļaujas, pieņem būves ekspluatācijā utt.), un tas cita starpā attiecas arī uz attiecīgās pašvaldības piekrastes teritorijām.[[119]](#footnote-119) Tomēr vietējās pašvaldības neveic būvniecības tiesiskuma kontroli piekrastes ūdeņos – to veic Ekonomikas ministrija atbilstoši Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumiem Nr.631 “Latvijas Republikas iekšējo jūras ūdeņu, teritoriālās jūras un Ekskluzīvās zonas būvju būvnoteikumi”. Tātad pētījuma ietvaros ir svarīgi, ka vietējās pašvaldības atbilstoši Būvniecības likumam veic būvniecības kontroles tiesiskumu, un līdz ar to izdod arī būvatļaujas jūras piekrastes teritorijā.

Atbilstoši **likuma “Par piesārņojumu”** 18.1 panta pirmajai daļai vietējām pašvaldībām ir pienākums nodrošināt trokšņa kartēšanu un trokšņa stratēģisko karšu izstrādi aglomerācijas teritorijai. Pētījuma kontekstā šis pienākums īpaši ir attiecināms uz vietējo pašvaldību ostu teritorijām, kuras cita starpā nereti iekļaujas ne vien piekrastes teritorijā, bet pat piekrastes ūdeņu teritorijā.[[120]](#footnote-120)

Atbilstoši **Ūdenssaimniecības pakalpojumu likuma** 6.panta pirmajai un trešajai daļai vietējās pašvaldības organizē ūdenssaimniecības pakalpojumu sniegšanu savā administratīvajā teritorijā, kā arī savos teritorijas plānojumos nosaka apbūves teritorijas, kurās ierīkojamas centralizētās ūdensapgādes sistēmas un centralizētās kanalizācijas sistēmas, un to apbūves noteikumus. Pētījuma kontekstā šie pienākumi īpaši ir attiecināmi uz situācijām, kad vietējās pašvaldības izveido tādas centralizētās kanalizācijas sistēmas, kuras tiek novadītas uz piekrastes ūdeņiem.

## [6.3] MK noteikumi, kas nosaka pašvaldību kompetenci piekrastē un tās ūdeņos

Vietējai pašvaldībai atbilstoši Ministru kabineta 2012.gada 10.janvāra noteikumiem Nr. 38 **“Peldvietas izveidošanas un uzturēšanas kārtība”** ir tiesības izveidot peldvietu saskaņā ar attiecīgās pašvaldības teritorijas plānojumā noteikto (atļauto) izmantošanu, un attiecīgi noteikt arī peldvietas teritorijas robežas.[[121]](#footnote-121) Turklāt vietējās pašvaldības ir tiesīgas izveidot arī peldvietas funkcionālos sektorus, piemēram, sauļošanās zonu, sporta zonu, bērnu sektoru ar rotaļu laukumu pirmsskolas vecuma bērniem, nūdistu zonu un citas zonas, kuras nosaka vietējā pašvaldība.[[122]](#footnote-122)

Ja vietējās pašvaldības izlemj izveidot peldvietas, tam tām ir vairāki pienākumi.

**Pirmkārt**, vietējai pašvaldībai ir pienākums apsaimniekot peldvietu, un atbildēt par peldvietas uzturēšanu, drošības un higiēnas prasību ievērošanu, kā arī par informatīvo uzrakstu izvietošanu par attiecīgo peldvietu.[[123]](#footnote-123) **Otrkārt**, vietējai pašvaldībai ir pienākums pirms peldsezonas sākuma peldvietā izveidot gājēju celiņus, nodrošināt piebraucamo ceļu operatīvajiem transportlīdzekļiem un transportam, ko izmanto peldvietas apsaimniekošanai, nodrošināt peldvietas un tās infrastruktūras objektu pieejamību personām ar funkcionāliem traucējumiem, peldvietas ūdeni norobežot ar bojām, lentēm vai citiem negrimstošiem materiāliem, izveidot un norobežot peldēšanās sektoru bērniem līdz 10 gadu vecumam, kur tas vien iespējams, nodrošināt ērtu pieeju ūdenim, drošu ūdensobjekta pamata reljefu un aizsardzību pret bīstamiem ģeoloģiskiem procesiem, izvērtēt nepieciešamību nodrošināt glābšanas dienesta darbību, ņemot vērā peldvietas noslogojumu.[[124]](#footnote-124) **Treškārt**, vietējai pašvaldībai ir pienākums peldsezonas laikā peldvietā ierīkot tualetes, paredzot kanalizācijas sistēmu ar notekūdeņu novadīšanu kanalizācijas tīklā vai vietējās attīrīšanās iekārtās, vai arī izvietot pārvietojamās tualetes, ierīkot ģērbtuves, novietot atkritumu konteinerus; nodrošināt peldvietas sauszemes daļas smilšu virskārtas irdināšanu un sijāšanu, kur tas iespējams, nodrošināt regulāru un savlaicīgu atkritumu savākšanu un izvešanu, nodrošināt, lai peldvietā netiktu veiktas darbības, kas varētu piesārņot peldvietu, piemēram, lai peldvietā neuzturētos un netiktu vesti pastaigā vai peldināti dzīvnieki.[[125]](#footnote-125)

Vietējām pašvaldībām, kuru jūras piekrastes teritorijā atrodas kultūras pieminekļi, atbilstoši Ministru kabineta 2003.gada 26.augusta noteikumiem Nr. 474 **“Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu”** ir pienākums gādāt, lai ap kultūras pieminekli netiktu izvietotas eksplozīvas, ugunsnedrošas, ķīmiski aktīvas un atmosfēru piesārņojošas vielas, kas var apdraudēt kultūras pieminekli, kā arī iekārtas, kas izraisa vibrāciju, un vidi degradējošas materiālu krautuves un izgāztuves. Tāpat pašvaldībām ir pienākums kultūras pieminekļa teritorijā un tā aizsardzības zonā nodrošināt ugunsdrošību, optimālu hidroģeoloģisko situāciju, gaisa un ūdenskrātuvju tīrību, kā arī nodrošināt, lai netiktu veikta saimnieciskā darbība, kas apdraud kultūras pieminekļus.[[126]](#footnote-126)

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija uzklausa vietējās pašvaldības atbilstoši Ministru kabineta 2012.gada 18.septembra noteikumu Nr. 633 **“Zemes dzīļu izmantošanas kārtība iekšzemes publiskajos ūdeņos un jūrā”** 9.punktam un lemj par licences laukuma noteikšanu teritorijā, kura atrodas divus kilometrus platā joslā no krasta līnijas.

Ekonomikas ministrija informē vietējās pašvaldības atbilstoši Ministru kabineta 2015.gada 22.decembra noteikumu Nr. 805 **“Noteikumi par ogļūdeņražu meklēšanu, izpēti un ieguvi”** 14.punktam, lemjot par licences laukuma noteikšanu vai palielināšanu jūras teritorijā, kura atrodas divus kilometrus platā joslā no krasta līnijas.

Vietējās pašvaldības atbilstoši Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumu Nr.240 “**Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”** 146.pantam ir kompetentas piesārņojumu radošu objektu tuvumā paredzēt pasākumus trokšņa mazināšanai, piesārņojuma un citu negatīvu faktoru novēršanai. Tāpat atbilstoši minēto noteikumu 217.punktam vietējās pašvaldības ir tiesīgas plūdu riska teritorijās noteikt īpašas prasības būvniecībai un vides infrastruktūrai, piemēram, notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēmām.

Vietējās pašvaldības atbilstoši Ministru kabineta 2014.gada 16.septembra noteikumiem Nr. 551 **“Ostu hidrotehnisko, siltumenerģijas, gāzes un citu, atsevišķi neklasificētu, inženierbūvju būvnoteikumi”** īsteno būvniecības tiesiskuma kontroli attiecībā uz ostu hidrotehnisko inženierbūvju būvniecību (jahtu ostas, piestātnes utt.).

## [6.4] Atsevišķu pašvaldību saistošie noteikumi

**Liepājas** pilsētas pašvaldība atbilstoši Liepājas pilsētas domes 2012.gada 10.maija saistošajiem noteikumiem Nr. 12 **“Liepājas pilsētas pludmales un peldvietu lietošanas noteikumi”** citastarp ir noteikusi: pludmales zonējumu – mierīgās atpūtas zonu un aktīvās atpūtas zonu – attiecīgi paredzot tajā aizliegtās darbības; vispārīgos aizliegumus pludmalē, peldvietās un kāpu zonā (veikt rakšanas darbus; ķert savvaļas dzīvniekus utt.); institūciju, kura uzrauga drošību uz ūdens un krastā peldsezonas laikā; atļauto peldēšanas attālumu.

**Jūrmalas** pilsētas pašvaldība atbilstoši Jūrmalas pilsētas domes 2014.gada 12.jūnija saistošajiem noteikumiem Nr.15 **“Par Jūrmalas pilsētas pludmales un peldvietu izmantošanu”** citastarp ir noteikusi nobrauktuves, kuras var tikt izmantotas, lai ar transportlīdzekli pievestu peldvietai nepieciešamo aprīkojumu, izceltu ūdens motociklus un citus peldlīdzekļus, nobrauktuves, kuras var izmantot operatīvie transportlīdzekļi un transportlīdzekļi pludmales apsaimniekošanai, kā arī pludmales zonējumu – mierīgās atpūtas zona un aktīvās atpūtas zona – attiecīgi paredzot tajās aizliegtās darbības, sezonas objektu izvietošanas un saskaņošanas kārtību, atļauto peldēšanas attālumu.

**Ventspils** pilsētas pašvaldība atbilstoši Ventspils pilsētas domes 2004.gada 23.augusta saistošajiem noteikumiem Nr.2 **“Pludmales lietošanas un apsaimniekošanas noteikumi”** citastarp ir noteikusi vispārīgos pludmales un peldvietas aizliegumus (naktsmītņu ierīkošana, telšu celšana, braukšana ar mehāniskiem transportlīdzekļiem utt.), institūciju, kura uzrauga drošību uz ūdens un krastā peldsezonas laikā, kā arī atļauto peldēšanas attālumu.

# [7] Nepieciešamie grozījumi normatīvajos aktos – tiesību normu redakcijas

## [7.1] Vispārīgas piezīmes par grozījumu nepieciešamību

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas jūras vides aizsardzības tiesisko regulējumu nodrošināja starptautisko konvenciju nosacījumi, kā arī likums “Par Latvijas Republikas kontinentālo šelfu un ekskluzīvo ekonomisko zonu” un uz tā pamata izdotie Ministru kabineta noteikumi. Tomēr šis regulējums bija nepilnīgs, sadrumstalots un nespēja nodrošināt ilgtspējīgu vides aizsardzības un ilgtspējīgas izmantošanas juridisko ietvaru.[[127]](#footnote-127) Lai pielāgotos ES regulējumam jūras vides politikas jomā, nodrošinātu jūras teritorijas aizsardzību un veicinātu ilgtspējīgu tās apsaimniekošanu, tika pieņemts Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likums.

Ar likumu ir izveidots mehānisms, kādā Latvijā šobrīd tiek veikta jūras vides aizsardzības plānošana. Plānošana tiek veikta, izveidojot jūras stratēģiju. Jūras stratēģijas un jūras plānojuma mērķi un darbības joma ir līdzīga, tādēļ ir būtiski, lai jūras stratēģijas pasākumu programmā un jūras plānojumā nepastāvētu savstarpējas pretrunas. To var nodrošināt, pielāgojot jūras plānojumu jūras stratēģijai un nepieciešamības gadījumā veicot jūras stratēģijas posmu un jūras plānojuma vienlaicīgu pārskatīšanu.

Latvijas normatīvo aktu noteikumi, kuru piemērošanā var tikt skarta jūras izmantošana, ir ļoti plaši un dažādi, tāpēc pirms grozījumu sagatavošanas būtu veicami atsevišķi juridiskās tehnikas apsvērumi, par to, kādi grozījumi būtu nepieciešami.

Nebūtu lietderīgi katrā normatīvajā aktā visos normatīvo aktu līmeņos norādīt, ka piemērojams vai ievērojams jūras plānojums, it īpaši apstākļos, kad jūras plānojums netiktu apstiprināts ar ārējo normatīvo aktu, bet balstītos uz Sistēmas likuma 9. un 13.pantu, kā arī APL 66.pantu. Tādēļ identificējami tie galvenie normatīvie akti, kuri kopumā regulē svarīgākās nozares un jautājumus, lai attiecīgo grozījumu izdarītu pēc iespējas mazākā skaitā normatīvo aktu un vienlaikus izdarītie grozījumi aptvertu visplašāko jomu. Tāpēc lietderīgāk ir grozījumus izdarīt atsevišķos svarīgākajos likumos, kā rezultātā tas ietekmē visu likumam pakārtoto vai uz tā pamata izdoto normatīvo aktu piemērošanu, tos pat pašus negrozot.

Kā galvenais normatīvais akts minams **Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likums** un tā 19.panta pirmā daļa, kas paredz, ka “publiska persona un privātpersona (turpmāk – jūras izmantotājs) jūru izmanto atbilstoši attiecīgo darbības veidu regulējošiem normatīvajiem aktiem un šim likumam, ievērojot tā mērķus, vides aizsardzības principus, sabiedrības intereses, kā arī jūras telpisko plānojumu.” Šis noteikums aptver jebkuras darbības, kuras tiek veiktas jūrā saskaņā ar šo vai citiem normatīvajiem aktiem.

Papildu tam šā panta otrajā daļā ir definētas būtiskākās darbības jūrā, tomēr šā panta pirmajā daļā jau ir ietverts pienākums ievērot jūras plānojumu. Likuma 19.panta otrajā daļā ir noteiktas darbības jūrā, kurām nepieciešama atļauja vai licence. Atbilstoši likuma 19.panta trešajai daļai atļaujas un licences piešķir Ministru kabinets vai cita iestāde likumā noteiktajos gadījumos. Piemēram, likuma 19.panta otrās daļas pirmajā punktā minēto atļauju kuģu vraku un citu Latvijas ūdeņos nogrimušas mantas izpēti izsniedz Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija.[[128]](#footnote-128) Savukārt zvejai zinātniskās izpētes nolūkos atbilstoši Zvejniecības likuma 11.panta trešajai daļai un piešķir Valsts vides dienests. Likuma 19.panta otrās daļas 6.punktā minēto atļauju (būvatļauju) izsniedz attiecīgās administratīvās teritorijas būvvalde.[[129]](#footnote-129)

Tā kā Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā ir uzskaitītas darbības, kurām ir nepieciešama atļauja vai licence, savukārt konkrētu nozaru normatīvajos aktos ir tālāk precizēta šo atļauju piešķiršanas kārtība, sistēmiski interpretējot nozaru normatīvajos aktos ietvertās tiesību normas (piemēram, **likumu “Par zemes dzīlēm”, Enerģētikas likumu, Likumu par ostām**), būtu jānonāk pie secinājuma, ka, piešķirot atļauju vai licenci, iestādei jāvadās pēc Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma regulējuma, kas pēc grozījumu izdarīšanas nozīmētu arī ņemt vērā jūras plānojumu.

**Tādējādi, lai ieviestu jūras teritorijas plānojumu Latvijas tiesību sistēmā, Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā ietveramais regulējums ir pietiekams. To jāpapildina vienīgi ar tiesību normām, noregulējot procedurālus jautājumus. Interešu būtiskuma un tiesiskās noteiktības labad norāde par jūras plānojumu ietverama arī Zemes pārvaldības likumā.**

## [7.2] Jūras izmantošanu nosakoši likumi, kurus nav jāgroza

**Tūrisma likumā** cita starpā ir paredzēta kārtība, kādā pašvaldība iesniedz pieteikumu par kūrorta statusa piešķiršanu. Atbilstoši likuma 6.1 panta trešajai daļai pašvaldībai ir jāiesniedz arī teritorijas plānošanas dokumenti, kuri apliecina kūrorta teritorijas robežas un attīstības perspektīvu. Jānorāda, ka šiem teritorijas plānošanas dokumentiem atbilstoši Attīstības plānošanas sistēmas likuma 9.panta ceturtajai daļai ir jāatbilst nacionālajiem teritorijas plānošanas dokumentiem, tajā skaitā jūras teritorijas plānojumam. Tādēļ grozījumi šajā likumā nav nepieciešami.

Nav nepieciešams īpaši akcentēt jūras plānojuma ievērošanu, jo dabas vērtību aizsardzība ir prioritāra, proti, dabas vērtība ir aizsargājama pat tad, ja jūras plānojums konkrētajā vietā paredzētu citu jūras izmantošanu. Tā, piemēram, jūras piekrastē atrodas divi nacionālie parki, tas ir, Slīteres nacionālais parks[[130]](#footnote-130) un Ķemeru nacionālais parks[[131]](#footnote-131), kā arī trīs dabas parki – Dabas parks “Engures ezers”,[[132]](#footnote-132) Dabas parks “Ragakāpa”[[133]](#footnote-133) un Dabas parks “Pape”.[[134]](#footnote-134) Turklāt visas šīs teritorijas ir atzītas arī par Eiropas Savienības nozīmes dabas aizsardzības teritorijām (*Natura 2000*), kurām ir nepieciešama papildu aizsardzība – aizsardzība, kuru paredz Dzīvotņu direktīva un Putnu direktīva. Līdz ar to likumā **“Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām”** grozījumi nav nepieciešami.

**Zvejniecības likums** regulē citastarp teritoriālo ūdeņu un Ekskluzīvās zonas ūdeņu zivju resursu iegūšanu, izmantošanu, pētīšanu, saglabāšanu, pavairošanu un uzraudzīšanu. Atbilstoši likumam Zemkopības ministrija ir vadošā institūcija, kura organizē valstij piederošo zvejas tiesību izmantošanu gan Latvijas ūdeņos, gan citos ūdeņos, kuros Latvijai ir iedalīta nozvejas kvota. Likuma ietvaros tiek, piemēram, lemts par zvejas (arī rūpnieciskās) atļauju izsniegšanu, makšķerēšanas, vēžošanas un zemūdens medību saskaņošanu, zvejas tiesību iznomāšanu, zvejas rīka skaita un nozvejas apjoma limitu Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes ūdeņos, atļauju izsniegšanu zivju audzēšanai un ūdensaugu kultivēšanai, zivju sugu pārvietošanu un jaunu sugu ieviešanu. Atbilstoši Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma 19.panta pirmajai daļai un otrās daļas 3.punktam, lemjot par minētajām darbībām, valsts un pašvaldību institūcijām būtu pienākums ņemt vērā jūras plānojumu arī bez attiecīgā grozījuma Zvejniecības likumā.

**Ūdens apsaimniekošanas likumā** tiek noregulēti jautājumi, kas var attiekties arī uz jūras ūdeņiem, tostarp arī piekrastes ūdeņiem. Pirmkārt, Ūdens apsaimniekošanas likumā tiek noteiktas vispārīgās ūdens resursu lietotāja tiesības un pienākumi (tiesības lietot ūdeni, izmanot ūdensobjektus personiskām vajadzībām un saimnieciskai darbībai, veikt būvniecību ūdeņos, veikt darbības, kas ietekmē ūdensobjektu utt.). Likumdevējam ir pienākums izveidot tādu tiesisko regulējumu, kurš ir saprotams un pieejams, kas īpaši attiecas uz jautājumiem par kārtību, kādā izmantojamas tiesības un ievērojami pienākumi. Ūdens apsaimniekošanas likumā tiek noteikta upju baseina apgabalu, kuros ietilpst arī piekrastes ūdeņi, apsaimniekošanas kārtība, tostarp apsaimniekošanas plānu izstrāde un to uzraudzība. Apsaimniekošanas plānā citastarp ir norādāmas plānotās darbības, kas tiks veiktas, lai novērstu vai samazinātu piesārņojuma emisiju, kā arī informācija par cilvēka darbības ietekmi uz ūdeņu stāvokli. Īpaši svarīgi būtu nodrošināt, ka veicamās darbības attiecībā uz piekrastes ūdeņiem tiek saskaņotas ar jūras plānojumu, nenonākot pretrunā ar to (tiek ņemti vērā izmantošanas veidi, arī peldvietu atrašanas vietas utt.). Atbilstoši Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma 19.panta pirmajai daļai, veicot ūdens apsaimniekošanas darbības attiecībā uz jūru, būtu pienākums ņemt vērā jūras plānojumu arī bez attiecīgā grozījuma Ūdens apsaimniekošanas likumā. Tātad grozījums Ūdens apsaimniekošanas likumā nebūtu nepieciešams.

Būvniecības nozari regulē **Būvniecības likums** un ar to saistītie normatīvie akti. Būvniecības likuma 15.pantā ir ietverts vispārīgais regulējums attiecībā uz būvatļaujas piešķiršanu, tajā skaitā šā panta pirmajā daļā ir ietverta atsauce uz konkrēta veida teritorijas plānošanas dokumentiem (piemēram, lokālplānojumu), izņemot jūras plānojumu. Tomēr šo pantu nav nepieciešams papildināt ar šo nosacījumu, jo tas jau izriet no Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma 19.panta pirmās daļas un otrās daļas 4.punkta (licence un atļauja attiecībā uz infrastruktūras būvniecību jūras teritorijā ir licence jūras teritorijas izpētei un izmantošanai būvniecības veikšanai, kā arī būvatļauja), kā arī svarīgs ir apstāklis, jūras plānojums nav iecerēts kā ārējs normatīvais akts. Būvniecības procesu papildus regulē Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumiem Nr.631 **“Latvijas Republikas iekšējo jūras ūdeņu, teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas būvju būvnoteikumi”**, kuros norāde uz jūras plānojumu ir ietverta.

**Plānošanas likumā** papildu grozījumi nav nepieciešami, jo tas vienīgi paredz, ka jūras plānojums ir izstrādājams un apstiprināms. Tāpat papildu grozījumi nav nepieciešami Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, jo tas piemērojams atbilstoši Jūras vides pārvaldības un aizsardzības likuma normām. Grozījumi nav nepieciešami arī **likumā “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”**, ja jūras plānojumu neapstiprina ar Ministru kabineta noteikumiem, un tādēļ nav nepieciešams 12. un 14.1 pantā risināt situāciju, kad normatīvie akti (teritorijas plānojums) aizliedz paredzēto darbību.

**Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums** nosaka virkni darbību, kas ir būtiskas un attiektos uz jūras plānojumā noteikto. Tomēr šis likums ir darbojas ciešā saistībā ar Jūras vides pārvaldības un aizsardzības likumu, savstarpēji atsaucas cits uz citu, tādēļ tajā nav nepieciešami papildu grozījumi. Ja tos veiktu, tie vairāk būtu uzskatāmības labad. Grozījumi nav nepieciešami arī Ministru kabineta 2010.gada 21.decembra noteikumos Nr. 1171 **„Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos”**,kas noteic Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos, kā arī kuģošanas režīma ierobežojumus un informēšanas kārtību. Tā, piemēram, noteiktas koordinātas septiņām kuģu patvēruma vietām, niršanai aizliegtās teritorijas.

## [7.3] Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likums

Izteikt 19.panta pirmo daļu šādā redakcijā:

“(1) Publiska persona un privātpersona (turpmāk – jūras izmantotājs) jūru izmanto atbilstoši attiecīgo darbības veidu regulējošiem normatīvajiem aktiem un šim likumam, ievērojot tā mērķus, vides aizsardzības principus un sabiedrības intereses, kā arī ņem vērā jūras plānojumu. Jūras plānojumu izmanto atbilstoši tā vietai attīstības plānošanas dokumentu sistēmā un lietderības apsvērumu izdarīšanā administratīvā procesa ietvaros.”

Papildināt 19.pantu 1.1 un 1.2 daļu šādā redakcijā:

“(11) Jūru izmanto ilgtspējīgi un racionāli, pēc iespējas telpiski kombinējot un savstarpēji papildinot saimnieciskos darbības veidus, kas cits citu netraucē. Jūras izmantošanā priekšroka dodama jūras plānojumā paredzētajām prioritārajām interešu teritorijām un to izmantošanai šajā plānojumā paredzētajā veidā. Potenciāli attīstāmajās teritorijās priekšroka dodama jūras plānojumā paredzētajai izmantošanai šajās teritorijās. Vispārējās izmantošanas teritorijas paredzētas dažādu veidu izmantošanai, ievērojot normatīvajos aktos noteikto kārtību.

(12) Jūras plānojumu ņem vērā jūras izmantošanā, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz jūras ekosistēmu, gādātu par valsts drošību, novērstu starpnozaru konfliktus, nodrošinātu izmantošanas veidu nošķiršanu, panāktu dabas apstākļiem un pieejamajiem resursiem atbilstošu jūras izmantošanu, nodrošinātu pietiekamu telpu esošiem jūras lietojuma veidiem paredzētu vietu jaunām, ekonomiski pamatotām izmantošanas interesēm.”

Kā jau tas detalizēti aplūkots iepriekš, izstrādātais jūras plānojums pēc būtības atbilst nacionālā tematiskā plānojuma formai. Tomēr tā piemērošanai ārējā normatīvajā aktā ir jāiezīmē galvenie nosacījumi, ko varētu izmantot arī administratīvajā procesā kā nenoteiktos tiesību jēdzienus.

Ja citi normatīvie akti paredz atšķirīgu regulējumu attiecībā uz jūras izmantošanu, prioritāte būtu dodama nevis jūras plānojumam, bet gan speciāliem normatīviem aktiem (piemēram, var rasties vajadzība nirt ostas teritorijās, kur tas atbilstoši jūras plānojumam ir aizliegts, var tikt grozīti noteikumu par militāro radaru darbības zonām, atklāts jauns kultūrvēsturisks piemineklis jūrā, kur niršanai nepieciešama atļauja utt.). Šajā sakarā pieminams, ka Satversmes tiesa ir noteikusi, ka, piemēram, aizsargjoslas un to saimnieciskās darbības ierobežojumi, ir spēkā neatkarīgi no ierobežojumu ietveršanas vai aizsargjoslas attēlošanas teritorijas plānojumā.[[135]](#footnote-135) Jūras plānojuma sakarā būtu saglabājams tāds pats princips.

## [7.4] Zemes pārvaldības likums

Aizstāt 1.panta 7.punktā vārdus “divu kilometru” ar vārdiem “vienas jūras jūdzes”.

Papildināt 15.pantu septīto daļu ar teikumu šādā redakcijā: “Jūras piekrastes ūdeņus izmanto atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas nosaka jūras vides pārvaldību un jūras drošību, un ņemot vērā jūras plānojumu, lai nodrošinātu jūras, piekrastes ūdeņu un piekrastes saskaņotu izmantošanu.”

Vietējām pašvaldībām, pārvaldot un izmantojot jūras piekrastes ūdeņus, atbilstoši Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma 19.panta pirmajai daļai būtu pienākums ņemt vērā jūras plānojumu arī bez attiecīgā grozījuma Zemes pārvaldības likumā. Tomēr piekrastes ūdeņu izmantošanas jautājums ir uzskatāms par specifisku un ļoti būtisku jautājumu, kā tas ir ticis uzsvērts arī Pamatnostādnēs un Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā “Latvija 2030” (nacionālo interešu telpa).[[136]](#footnote-136) Arī Jūras telpiskās plānošanas direktīvas ieviešanā skaidri jāparedz, vai pašvaldības ievēro jūras plānojumu piekrastes ūdeņiem, vai tomēr plānošanu veic pašas pastāvīgi. Grozījums nodrošinātu tiesisko skaidrību, paredzot pašā normā, kura piešķir pašvaldībām kompetenci arī to kompetences ierobežojumu (jūras plānojuma ņemšanu vērā).

Vienlaikus Zemes pārvaldības likumā, lai tas atbilstu Jūras telpiskās plānošanas direktīvai, būtu jānosaka nevis divu kilometru princips attiecībā uz piekrastes ūdeņiem, bet gan viena jūras jūdze (1852 metri). Jūras telpiskās plānošanas direktīvas izpratnē ar piekrastes ūdeņiem tiek saprasti: *“[..] piekrastes ūdeņi, kā definēts Direktīvas 2000/60/EK 2.panta 7.punktā [..] virszemes ūdeņi krasta virzienā no līnijas, kuras visi punkti atrodas vienu jūras jūdzi jūras virzienā no tuvākā punkta bāzes līnijā, no kuras mēra teritoriālo ūdeņu platumu, attiecīgā gadījumā sniedzoties līdz pārejas ūdeņu ārējai robežai [..]”*.[[137]](#footnote-137) Tāpat tas regulēts Ūdens apsaimniekošanas likuma 1.panta 14.punktā.

## [7.5] Ministru kabineta noteikumi par teritorijas plānošanas dokumentu izstrādi

Papildināt ar 63.1 punktu šādā redakcijā:

“63.1 Ja teritorijas plānojuma ietvaros nosaka jūras piekrastes ūdeņu izmantošanu, pašvaldība teritorijas plānojuma redakcijas izstrādes procesā tās saskaņo ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju.”

Šobrīd vietējām pašvaldībām nav noteikts pienākums saskaņot teritorijas plānojumus ar kādu valsts institūciju, ja tajos tiek regulēta piekrastes ūdeņu izmantošana. Teritorijas attīstības plānošanas likuma 26.pants vien paredz vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra tiesības apturēt vietējo pašvaldību teritorijas plānojumus, ja tie ir pretrunā ar jūras plānojumu. Tomēr šāds tiesiskais regulējums nav pietiekams, jo tas nenovērš iespējamību, ka var tikt pieņemts tāds teritorijas plānojums, kurš nonāk pretrunā ar jūras plānojumu attiecībā uz piekrastes ūdeņu izmantošanu. Turklāt vēl jo vairāk tas nav pietiekams tāpēc, ka savstarpējas saskaņotības prasība izriet ne vien no Plānošanas likuma,[[138]](#footnote-138) bet arī no Jūras telpiskā plānošanas direktīvas, kas nozīmē, ka pretrunu gadījumā tiek pārkāpta minētā direktīva, un līdz ar to valstij var iestāties starptautiski tiesiskā atbildība. Līdz ar to, lai nodrošinātu teritorijas plānojuma un jūras plānojuma savstarpēju saskaņotību attiecībā uz piekrastes ūdeņu izmantošanu un novērstu valsts atbildības iestāšanos, ir nepieciešams veikt grozījumus Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumos Nr.628 **“Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”**, nosakot, ka gadījumos, kad pašvaldības teritorijas plānojuma ietvaros nosaka jūras piekrastes ūdeņu izmantošanu, tad attiecīgās teritorijas plānojuma redakcijas saskaņojamas ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju. Obligāts saskaņojums ar minēto ministriju būtu veicams tādēļ, ka tā ir atbildīga par jūras plānojuma izstrādi.

## [7.6] Ministru kabineta noteikumi par būvniecību jūrā

Papildināt ar 11.1 punktu šādā redakcijā:

“11.1 Komersants var iesniegumā nenorādīt un nepievienot informāciju, kas nepieciešama iesnieguma izskatīšanai un ir atspoguļota jūras plānojumā.”

Aizstāt 12.punktā vārdus “prasībām, un” ar vārdiem “prasībām, par ko konsultējas ar ministriju, kas atbildīga par jūras plānojuma izstrādi, un”.

Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumu Nr.631 **“Latvijas Republikas iekšējo jūras ūdeņu, teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas būvju būvnoteikumi”** 11.punkts noteic, ka iesniegumam atbilstoši plānotajām darbībām pievieno informāciju, piemēram, par plānoto darbību ietekmi uz bioloģisko daudzveidību un Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (*Natura 2000*), kuģu satiksmi. Noteikumu 12.punkts paredz, ka atbildīgā ministrija mēneša laikā izskata iesniegumu un izvērtē, vai iesniegums, tam pievienotā informācija un dokumenti atbilst šo noteikumu un vides aizsardzības un jūras izmantošanas normatīvo aktu prasībām, un pieprasa papildu informāciju vai sagatavo attiecīgu Ministru kabineta rīkojuma projektu. Noteikumos būtu nepieciešams paredzēt, ka komersants var iesniegumā pievienot tikai norādi uz jūras plānojumu, ja tajā jau ir izvērtēta attiecīgas darbības veikšanas iespēja, kā arī noteikt par attiecīgo būvniecību atbildīgās ministrijas un par teritorijas plānošanu atbildīgās ministrijas sadarbība vēl pirms Ministru kabineta tiesību aktu projekta iesniegšanas, lai risinājumu panāktu savlaicīgi, nevis par komersanta ierosinājumu iestāžu domstarpības risinātu Ministru kabinetā.

# [8] Galvenie secinājumi

**Attiecībā uz starptautiskajām tiesībām un Eiropas Savienības tiesībām** ņemams vērā, ka:

1. Respektējami ceļi, kurus parasti izmanto starptautiskajā kuģošanā, kuģu satiksmes intensitāte, un nedrīkst nepamatoti ierobežot ārvalstu kuģu miermīlīgas caurbraukšanas tiesības, tai skaitā nedrīkst atļaut veidot iekārtas un būves veidā, kas traucē starptautisko kuģošanu

2. Nav vēlams noteikt tādu atļauto izmantošanu, kas būtiski varētu ietekmēt plūdu apdraudētas teritorijas;

3. Nosakot atļauto izmantošanu, jāņem vērā pasākumi transzonālo zivju krājumu un tālu migrējošo zivju krājumu saglabāšanai, jāsadarbojas ar citām valstīm ietekmes novērtēšanā;

4. Ja ir zemūdens arheoloģiskais mantojums, tas jāsaglabā un jāaizsargā;

5. Veids, kādā valsts izmanto savā jurisdikcijā esošos jūras resursus, nerada kaitējumu videi citās valstīs vai teritorijās ārpus tās jurisdikcijas;

6. Jūras plānojumu var pieņemt un to īstenot neatkarīgi Latvijas jūras robežas statusa ar citām valstīm, kā arī nav tādu citu starptautisku vai Eiropas Savienības noteikumu, kas liegtu jūras plānojuma pieņemšanu un īstenošanu, tieši pretēji šāds instruments pat tiek pieprasīts kā obligāts.

**Attiecībā uz citu Latvijas normatīvo aktu grozījumiem** ņemams vērā, ka:

1. Lai arī Teritorijas attīstības plānošanas likums šobrīd nenosaka jūras plānojuma tiesisko formu, jūras plānojums pēc tā satura visupirms ir attīstības plānošanas dokuments, kurš apstiprināms kā šāds dokuments, un tas ir saistošs valsts un pašvaldību institūcijām, bet attiecībā uz privātpersonām, kurām likums negarantē subjektīvs publiskas tiesības uz jūras izmantošanu,– Administratīvā procesa likuma 66.panta ietvaros;

2. Jūras vides pārvaldības un aizsardzības likumā ir jāparedz svarīgākie nosacījumi (pieejas, metodes, mērķi, prioritātes), kurus ņem vērā, piemērojot jūras plānojumu.

3. Jūras plānojumu var apstiprināt un izmantot arī pirms normatīvo aktu grozījumu veikšanas, tomēr ieteicams, ka grozījumi Jūras vides pārvaldības un aizsardzības likumā tiek veikti tuvākajā laikā pēc jūras plānojuma apstiprināšanas, lai samazinātu iespējamos tiesiskos riskus;

4. Jūras plānojuma praktisko piemērošanu nosakošā tiesību norma ir Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma 19.pants, tomēr papildus tai tiesiskās skaidrības un efektivitātes labad jūras plānojums būtu arī minams Zemes pārvaldības likumā;

5. Piekrastes ūdeņu izmantošanā piemērojams jūras plānojums, turklāt šie ūdeņi ir nevis divu kilometru, bet gan vienas jūras jūdzes akvatorija;

6. Lai nodrošinātu pašvaldību teritoriju plānojumu sasaisti ar jūras plānojumu, Ministru kabineta noteikumos nosakāms saskaņošanas pienākumus ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju. Tas faktiski attiektos uz 17 piekrastes pašvaldībām.

7. Jūras plānojumu var uzturēt arī elektroniskā versijā, lai tas būtu pieejams un uztveramāks lietotājam. Lai paredzētu šādu iestādes funkciju, jāpapildina Ministru kabineta 2012.gada 30.oktobra noteikumi Nr. 740 “Jūras plānojuma izstrādes, ieviešanas un uzraudzības kārtība”, paredzot, ka šādas versijas uzturēšana ir viena no jūras plānojuma ieviešanas darbībām.

1. Par spēkā stāšanās datumu sk.: https://www.vestnesis.lv/ta/id/207737 [↑](#footnote-ref-1)
2. Malanczuk P. Akehurst’s Modern Introduction to International Law. Psychology Press, 1997, p.175. [↑](#footnote-ref-2)
3. Sepulveda Amor B. The International Court of Justice and the Law of the Sea. Universidad Nacional Autonoma de Mexico-Instituto de Investigaciones Juridicas. Annuario Mexicano de Derecho Internacional, 2012, p.5. Pieejams: http://www.corteidh.or.cr/tablas/r29686.pdf [↑](#footnote-ref-3)
4. Paasivirta E. The European Union and the United Nations Convention on the Law of the Sea. Fordham International Law Journal. Volume 38, Issue 4, Article 5. 2015., p.1068. [↑](#footnote-ref-4)
5. North Sea Continental Shelf, Judgment of February 20, 1969: I.C.J. Reports 1969, p.3, 19.punkts. [↑](#footnote-ref-5)
6. W.M.Reismann/G.S. Westerman, Straight Baselines in International Maritime Boundary Delimitation, 1992; P.B.Beazley, Baselines, EPIL I (1992), 354–7; D.D. Caron, When Law Makes Climate Change Worse: Rethinking the Law of Baselines in Light of a Rising Sea Level, ELQ 17 (1990), 621–53. [↑](#footnote-ref-6)
7. Malanczuk P. Akehurst’s Modern Introduction to International Law. Psychology Press, 1997, p.176, 178-180. [↑](#footnote-ref-7)
8. R.Wolfrum, Coastal Fisheries, EPIL 11 (1989), 61–3. [↑](#footnote-ref-8)
9. Malanczuk P. Akehurst’s Modern Introduction to International Law. Psychology Press, 1997, p.177. [↑](#footnote-ref-9)
10. Malanczuk P. Akehurst’s Modern Introduction to International Law. Psychology Press, 1997, p.177; R.C.Lane, Cabotage, EPIL I (1992), 519–21. [↑](#footnote-ref-10)
11. Malanczuk P. Akehurst’s Modern Introduction to International Law. Psychology Press, 1997, p.176, p.350-1. [↑](#footnote-ref-11)
12. Fisheries case, Judgment of December 18, 1951: I.C.J. Reports 1951, p.116. [↑](#footnote-ref-12)
13. Fisheries case, Judgment of December 18, 1951: I.C.J. Reports 1951, p.132. [↑](#footnote-ref-13)
14. North Sea Continental Shelf, Judgment of February 20, 1969: I.C.J. Reports 1969, p.3. [↑](#footnote-ref-14)
15. Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, Merits, Judgment of March 16, 2001, I.C.J. Reports 2001, p.40. [↑](#footnote-ref-15)
16. F.Wooldridge, Contiguous Zone, EPIL I (1992), 779–83; Malanczuk P. Akehurst’s Modern Introduction to International Law. Psychology Press, 1997, p.182. [↑](#footnote-ref-16)
17. Malanczuk P. Akehurst’s Modern Introduction to International Law. Psychology Press, 1997, p.184; R.Lagoni, Cables, Submarine, EPIL I (1992), 516–9. [↑](#footnote-ref-17)
18. KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI jūras teritoriālā plānošana ES — sasniegumi un turpmākā attīstība. /\* COM/2010/0771 galīgā redakcija \*/. [↑](#footnote-ref-18)
19. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) preambulas 19.apsvērums, 1.pants un 8.panta 2.punkts. [↑](#footnote-ref-19)
20. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) 4.panta 3.punkts. [↑](#footnote-ref-20)
21. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) 3.panta 3.punkts, 4.panta 1.punkts. [↑](#footnote-ref-21)
22. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) 2.pants. [↑](#footnote-ref-22)
23. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) preambulas 17.apsvērums. [↑](#footnote-ref-23)
24. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) 3.panta 4.punkts. Direktīvas 2000/60/EK (2000.gada 23.oktobra) 2.panta 7.punkts. [↑](#footnote-ref-24)
25. Zemes pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 7.punkts nosaka: *“[..] jūras piekrastes ūdeņi – šā likuma izpratnē: akvatorija divu kilometru platumā no jūras krasta līnijas [..]”*. [↑](#footnote-ref-25)
26. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) 12.pants. [↑](#footnote-ref-26)
27. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) 4.panta 4. un 5.punkts. [↑](#footnote-ref-27)
28. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) 6.panta 2.punkts, 7.panta 2.punkts un 9.pants. [↑](#footnote-ref-28)
29. Sk. arī: Eiropas Savienības Publikāciju birojs. Jūras teritoriālā plānošana ES – sasniegumi un turpmākā attīstība. Eiropas Savienība, 2011, 6. un 9.lpp. [↑](#footnote-ref-29)
30. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) 8.panta 2.punkts. [↑](#footnote-ref-30)
31. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs), 6.panta 3.punkts un 12. – 15.pants. [↑](#footnote-ref-31)
32. Plašāk sk.: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52009DC0248. [↑](#footnote-ref-32)
33. Paziņojums pieejams: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=COM%3A2014%3A0451%3AFIN [↑](#footnote-ref-33)
34. Wolf S, Stanley N. Wolf and Stanley on Environmental Law. Routledge, 6 ed., 2013., 99.lpp. [↑](#footnote-ref-34)
35. Atjaunota ES Ilgtspējīgas attīstības stratēģija: ES Padome. 2006. 6.oktobris, 10917/06. Sk. arī: Komisijas paziņojums. EIROPA 2020. Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei. Briselē, 2010. 3.marts, COM(2010). [↑](#footnote-ref-35)
36. Gabčikovo-Nagymaros Project (Hungary / Slovakia), Judgment, I.C.J. Reports 1997, p.7., 140.punkts. [↑](#footnote-ref-36)
37. Voigt C. From Climate Change to Sustainability: An Essay on Sustainable Development, Legal and Ethical Choices. Worldviews: Global Religions, Culture, and Ecology. Volume 9, Issue 1. 2005., p.112-137. [↑](#footnote-ref-37)
38. Frank V. The European Community and marine environmental protection in the international law of the sea. Implementing Global Obligations at the Regional Level. Leiden / Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, p. 384. [↑](#footnote-ref-38)
39. Frank V. The European Community and marine environmental protection in the international law of the sea. Implementing Global Obligations at the Regional Level. Leiden / Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2007, p. 385. [↑](#footnote-ref-39)
40. KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI jūras teritoriālā plānošana ES — sasniegumi un turpmākā attīstība. /\* COM/2010/0771 galīgā redakcija \*/. [↑](#footnote-ref-40)
41. Ziņojums pieejams: http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015/LV/1-2015-293-LV-F1-1.PDF [↑](#footnote-ref-41)
42. Paziņojums pieejams: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0008 [↑](#footnote-ref-42)
43. Paziņojums Pieejams: https://publications.europa.eu/lv/publication-detail/-/publication/2390647d-df32-46ce-ba70-fa1ee51605e0/language-lv [↑](#footnote-ref-43)
44. EST 2001.gada 6.decembra atzinuma lietā 2/00 *Cartagena Protocol* 18.punkts. [↑](#footnote-ref-44)
45. EST viedoklis 1/94, [1994] E.C.R. I-5272; EST spriedums lietā C-246/07 Komisija pret Zviedriju. [↑](#footnote-ref-45)
46. EST spriedums lietā C-6/64 Costa v. ENEL, [1964] E.C.R. 585, 593-94; EST spriedums lietā C-26/26 Van Gend & Loos, [1963] E.C.R. 1, 12. [↑](#footnote-ref-46)
47. Paasivirta E. The European Union and the United Nations Convention on the Law of the Sea. Fordham International Law Journal. Volume 38, Issue 4, Article 5. 2015. [↑](#footnote-ref-47)
48. EST 2016.gada 30.maija spriedums lietā C-459/03 Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste pret Īriju. [↑](#footnote-ref-48)
49. EST 2014.gada 26.novembra sprieduma apvienotajās lietās C-103/12 un C-165/12 Eiropas Parlaments un Komisija pret Padomi (“Venecuēlas zvejnieki”) 69. – 73.punkts. [↑](#footnote-ref-49)
50. EST 2008.gada 3.jūnija spriedums lietā C-308/06 Intertanko pret Valsts sekretāru transporta jomā. [↑](#footnote-ref-50)
51. EST 2011.gada 21.decembra spriedums lietā C-366/10 Air Transport Association of America v. Secretary for State of Energy and Climate Change. [↑](#footnote-ref-51)
52. Eiropas Savienības Tiesas 1970.gada 14.oktobra sprieduma lietā C-22/70 Komisija pret Padomi (ERTA) 19.punkts. [↑](#footnote-ref-52)
53. Liu N. The Relations Between the European Union and the International Maritime Organization: an analysis. Annual Legal Research Network Conference 2010. Ghent University, page 4. [↑](#footnote-ref-53)
54. Eiropas Savienības Tiesas 2009.gada 12.februāra spriedums lietā C-45/07 Komisija pret Grieķiju. [↑](#footnote-ref-54)
55. See also Cremona M. Extending the reach of the AETR principle: comment on Commission v Greece (C-45/07), European Law Review 2009; 34 (5): 754-768. [↑](#footnote-ref-55)
56. EST 2005.gada 20.oktobra spriedums lietā C-6/04 Commission of the European Communities v. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 117.punkts. [↑](#footnote-ref-56)
57. EST 2007.gada 29.marta sprieduma lietā C-111/05 Aktiebolaget NN v. Skatterverket 59.punkts. [↑](#footnote-ref-57)
58. EST 2012.gada 17.janvāra spriedums lietā C-347/10 A. Salemink v. Raad van bestuur van het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen. [↑](#footnote-ref-58)
59. EST 1978.gada 16.februāra spriedums lietā C-61/77 Komisija pret Īriju. [↑](#footnote-ref-59)
60. EST 1992.gada 9.jūlija sprieduma lietā C-2/90 Komisija pret Beļģiju Wallon Waste 28.punkts. [↑](#footnote-ref-60)
61. EST 1996.gada 5.marta spriedums apvienotajās lietās C-46/93 un C-48/93 *Brasserie du Pecheur / Factortame*. [↑](#footnote-ref-61)
62. EST 2007.gada 11.janvāra spriedums lietā C-251/04 *Komisija pret Grieķiju*. [↑](#footnote-ref-62)
63. EST 2014.gada 1.jūlija spriedums lietā C-573/12 Ålands Vindkraft AB pret Energimyndigheten. [↑](#footnote-ref-63)
64. EST 2014.gada 11.septembra spriedums apvienotajās lietās no C‑204/12 līdz C‑208/12 Essent Belgium NV pret Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt. [↑](#footnote-ref-64)
65. Steinbach A., Bruckmann R. Renewable Energy and the Free Movement of Goods. Nuffield College, Working Paper Series in Politics. 2015, p.12. [↑](#footnote-ref-65)
66. EST 1996.gada 5.marta spriedums apvienotajās lietās C-46/93 un C-48/93 *Brasserie du Pecheur / Factortame*. [↑](#footnote-ref-66)
67. EST 2015.gada 15.decembra spriedums apvienotajās lietās C-132/14 līdz C-136/14 *Parlaments un Komisija pret Padomi*. [↑](#footnote-ref-67)
68. EST 1991.gada 28.februāra spriedums lietā C-57/89 *Komisija pret Vāciju “Leybucht”*. [↑](#footnote-ref-68)
69. Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons. Advisory Opinion of 8 July 1996. I.C.J. Reports 1996, para 29. [↑](#footnote-ref-69)
70. Gabčikovo-Nagymaros Project (Hungary / Slovakia), Judgment, I.C.J. Reports 1997, p.7. [↑](#footnote-ref-70)
71. Autoru kolektīvs prof. R.Baloža zinātniskā vadībā. Latvijas Republikas Satversmes komentāri. VII nodaļa. Cilvēka pamattiesības. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2011. 720.lpp. [↑](#footnote-ref-71)
72. Corfu Channel case, Judgment of April 9, 1949: I.C.J. Reports 1949, p.4. [↑](#footnote-ref-72)
73. Sepulveda Amor B. The International Court of Justice and the Law of the Sea. Universidad Nacional Autonoma de Mexico-Instituto de Investigaciones Juridicas. Annuario Mexicano de Derecho Internacional, 2012, p.7. Pieejams: http://www.corteidh.or.cr/tablas/r29686.pdf [↑](#footnote-ref-73)
74. Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment of June 27, 1986, I.C.J. Reports 1986, p.14, 213. – 214.punkts. [↑](#footnote-ref-74)
75. Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain, Merits, Judgment of March 16, 2001, I.C.J. Reports 2001, p.40. [↑](#footnote-ref-75)
76. Wawryk S. A. International Energy Law: An Emerging Academic Discipline (June 2, 2014). U. of Adelaide Law Research Paper No. 2014-16, p.14. Pieejams: http://ssrn.com/abstract=2445267 [↑](#footnote-ref-76)
77. Atbilstoši likumam “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.panta 3.punktam paredzētā darbība ir skaidrota šādi: *“paredzētā darbība – aprīkojuma, iekārtas un tehnoloģijas ieviešana, papildināšana vai maiņa, projekta īstenošana, būvniecība, dabas resursu ieguve vai izmantošana, cilvēka darbības neskartu vai mazpārveidotu teritoriju un ainavu ietekmēšana, kā arī citas darbības, kuru veikšana vai galarezultāts var būtiski ietekmēt vidi”.* [↑](#footnote-ref-77)
78. Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.panta 2.punkts, 1.panta 2.1.punkts, 3.2.pants, 4.pants, 4.1.pants. [↑](#footnote-ref-78)
79. Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 1.panta 2.1 punkts. [↑](#footnote-ref-79)
80. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2012.gada 30.oktobra sprieduma lietā Nr. SKA-139/2012 23.punkts. [↑](#footnote-ref-80)
81. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2012.gada 30.oktobra sprieduma lietā Nr. SKA-139/2012 9.punkts. [↑](#footnote-ref-81)
82. Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 3.2.panta pirmā daļa. [↑](#footnote-ref-82)
83. Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4.panta pirmā daļa. [↑](#footnote-ref-83)
84. EST1999.gada 16.septembra spriedums lietā C-435/97 World Wildlife Fund. [↑](#footnote-ref-84)
85. EST 2016.gada 14.janvāra spriedums lietā C-141/14 Komisija pret Bulgāriju, 93.punkts; EST 2013.gada 21.marta spriedums lietā C-244/12 Salzburger Flughafen, 30.punkts, EST 2015.gada 11.februāra spriedums lietā C-531/13 Marktgemeinde Straßwalchen, 41.punkts. [↑](#footnote-ref-85)
86. Minētajā pielikumā ir ietvertas darbības, kuram veicams sākotnējais ietekmes uz vidi novērtējums. Šajā tabulas rindā tiks atspoguļots tas, kādus kritērijus Latvija ir ieviesusi, nosakot, kurām darbībām ir veicams sākotnējais ietekmes uz vidi novērtējums un kurām sākotnējais ietekmes uz vidi novērtējums nav veicams. [↑](#footnote-ref-86)
87. Statkus S. Teritorijas plānojumu kontrole. Jurista Vārds, 2004.gada 10.februāris, Nr.5(310). [↑](#footnote-ref-87)
88. Mahendra P. Singh. German Administrative Law. In Common Law Perspective. Berlin, Springer-Verlag, 1985, p. 59-60. [↑](#footnote-ref-88)
89. Par to plašāk sk. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2012.gada 9.februāra lēmuma lietā Nr. SKA-271/2011 11.punktu. [↑](#footnote-ref-89)
90. Latvijas Republikas Satversmes komentāri. VIII nodaļa. Cilvēka pamattiesības. Autoru kolektīvs prof. R. Baloža zinātniskā vadībā. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2011, 470.lpp. [↑](#footnote-ref-90)
91. Satversmes tiesas 2007. gada 26. aprīļa sprieduma lietā Nr. 2006-38-03 8.1.punkts. [↑](#footnote-ref-91)
92. F.J. Paine. Vācijas vispārīgās administratīvās tiesības (ceturtais pārstrādātais izdevums). Vācijas Administratīvā procesa likums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2002, 125. – 126.lpp. [↑](#footnote-ref-92)
93. Par pārvaldes tiesiskuma principu: Satversmes tiesas 2008.gada 27.marta sprieduma lietā Nr. 2007-17-05 13.punkts. [↑](#footnote-ref-93)
94. Par likuma atrunas principu plašāk skatīt Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2009.gada 16.marta sprieduma lietā Nr. SKA-30/2009 10.punktu. Papildus: Autoru kolektīvs. Administratīvā procesa likuma komentāri. A un B daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013, 171. – 175.lpp. [↑](#footnote-ref-94)
95. Rezevska D. Vispārējo tiesību principu nozīme un piemērošana. 2.izdevums. Rīga: Daigas Rezevskas izdevums, 2015, 75. – 76.lpp. [↑](#footnote-ref-95)
96. Sk. Administratīvās rajona tiesas 2013.gada 8.novembra sprieduma lietā Nr. A420340813 10.punktu, 2014.gada 28.janvāra sprieduma lietā Nr. A420390013 14.punktu [↑](#footnote-ref-96)
97. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2010.gada 6.decembra sprieduma lietā Nr. SKA-673/2010 11.punkts. [↑](#footnote-ref-97)
98. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2012.gada 21.decembra sprieduma lietā Nr. SKA-699/2012, 6.punkts. [↑](#footnote-ref-98)
99. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2010.gada 6.decembra sprieduma lietā Nr. SKA-673/2010, 11.punkts. [↑](#footnote-ref-99)
100. Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2012.gada 25.oktobra sprieduma lietā *Vistiņš and Perepjolkins v. Latvia* 95.punkts, 2011.gada 11.oktobra sprieduma lietā *Vassallo v. Malta* 36.punkts, 2004.gada 27.aprīļa sprieduma lietā *Gorraiz Lizarraga and others v. Spain* 70.punkts. [↑](#footnote-ref-100)
101. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2012.gada 9.februāra lēmuma lietā Nr. SKA-271/2011 11.3.punkts. [↑](#footnote-ref-101)
102. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2011.gada 7.novembra lēmuma lietā SKA-963/2011 10.punkts. [↑](#footnote-ref-102)
103. Satversmes tiesas 1999.gada 9.jūlija sprieduma lietā Nr. 04 – 03(99) secinājumu daļas 3.punkts. [↑](#footnote-ref-103)
104. Par tiesiskuma principu: Satversmes tiesas 2011.gada 14.aprīļa sprieduma lietā Nr. 2010-62-03 9.punkts, 2011.gada 24.februāra sprieduma lietā Nr. 2010-48-03 9.3.punkts. [↑](#footnote-ref-104)
105. Administratīvās apgabaltiesas 2010.gada 11.maija spriedums lietā Nr. A42653709. Augstākā tiesa. Teritorijas plānošana, būvniecība un vides lietas. Tiesu prakses apkopojums: 2013.gads, 7.2.punkts. Pieejams: www.at.gov.lv. [↑](#footnote-ref-105)
106. Administratīvās rajona tiesas 2014.gada 11.augusta spriedums lietā Nr. A420243514. [↑](#footnote-ref-106)
107. Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamenta 2005.gada 11.oktobra spriedums lietā Nr. SKA-275. Citēts no Administratīvās rajona tiesas 2014.gada 11.augusta sprieduma lietā Nr. A420243514. [↑](#footnote-ref-107)
108. Likuma prioritātes princips, kas nostiprināts APL 14.pantā, ir ietverts minētajā tiesību normā tikai administratīvā procesa nozīmē. Likuma prioritātes princips ārējo normatīvo tiesību aktu jaunrades procesā uzliek par pienākumu noregulēt būtiskākos jautājumus ar likumu. Par to plašāk sk.: Autoru kolektīvs. Administratīvā procesa likuma komentāri. A un B daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013, 199.lpp. [↑](#footnote-ref-108)
109. Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnes 2011. – 2017.gadam. Rīga: 2011, 29. – 30.lpp. [↑](#footnote-ref-109)
110. Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnes 2011. – 2017.gadam. Rīga: 2011, 39.lpp. [↑](#footnote-ref-110)
111. Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnes 2011. – 2017.gadam. Rīga: 2011, 37.lpp. [↑](#footnote-ref-111)
112. Par to, kas ir jūras piekrastes ūdeņi un sauszemes daļa, skatīt Zemes pārvaldības likuma 1.panta 7. un 8.punktu. [↑](#footnote-ref-112)
113. Teritorijas attīstības plānošanas likuma 21. – 24.pants, 28. un 32.pants. [↑](#footnote-ref-113)
114. Likuma “Par kultūras pieminekļu aizsardzību” 2.pants. [↑](#footnote-ref-114)
115. Likuma “Par kultūras pieminekļu aizsardzību” 3.pants un 7.panta pirmā daļa. [↑](#footnote-ref-115)
116. Likuma “Par kultūras pieminekļu aizsardzību” 19.pants. [↑](#footnote-ref-116)
117. Tūrisma likuma 8.pants. [↑](#footnote-ref-117)
118. Par ostu noteikumiem, piemēram, sk. Liepājas pilsētas domes 2007.gada 20.decembra saistošos noteikumus Nr.23 “Liepājas ostas noteikumi”; Ventspils pilsētas domes 2012.gada 2.marta saistošos noteikumus Nr.9 “Ventspils brīvostas noteikumi”; Rīgas domes 2006.gada 7.marta saistošos noteikumus Nr. 42 “Rīgas brīvostas noteikumi”. [↑](#footnote-ref-118)
119. Būvniecības likuma 7. un 12.pants. [↑](#footnote-ref-119)
120. Par ostas teritorijas jēdzienu sk. likuma par ostām 2.pantu; Par ostu teritoriju robežām, piemēram, sk. Ministru kabineta 2010.gada 26.janvāra noteikumus Nr. 78 “Noteikumi par Ventspils ostas robežu noteikšanu” un Ministru kabineta 2006.gada 22.augusta noteikumus Nr. 690 “Noteikumi par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu”. [↑](#footnote-ref-120)
121. Ministru kabineta 2012.gada 10.janvāra noteikumi Nr. 38 “Peldvietas izveidošanas un uzturēšanas kārtība”, 8. un 12. punkts. [↑](#footnote-ref-121)
122. Ministru kabineta 2012.gada 10.janvāra noteikumi Nr. 38 “Peldvietas izveidošanas un uzturēšanas kārtība” 10.punktu. [↑](#footnote-ref-122)
123. Ministru kabineta 2012.gada 10.janvāra noteikumu Nr. 38 “Peldvietas izveidošanas un uzturēšanas kārtība” 4.punkts. [↑](#footnote-ref-123)
124. Ministru kabineta 2012.gada 10.janvāra noteikumu Nr. 38 “Peldvietas izveidošanas un uzturēšanas kārtība” 12.punkts. [↑](#footnote-ref-124)
125. Ministru kabineta 2012.gada 10.janvāra noteikumu Nr. 38 “Peldvietas izveidošanas un uzturēšanas kārtība” 13. un 14.punkts. [↑](#footnote-ref-125)
126. Ministru kabineta 2003.gada 26.augusta noteikumu Nr. 474 “Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu” 43.punkts. [↑](#footnote-ref-126)
127. Likumprojekta "Jūras ūdeņu aizsardzības un pārvaldības likums" sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) 2.punkts. [↑](#footnote-ref-127)
128. Atļauja tiek izsniegta atbilstoši Ministru kabineta 2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1171 “Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos”. [↑](#footnote-ref-128)
129. Atļauja tiek izsniegta atbilstoši Būvniecības likumam un Ministru kabineta 2014.gada 16.septembra noteikumiem Nr.551 “Ostu hidrotehnisko, siltumenerģijas, gāzes un citu, atsevišķi neklasificētu, inženierbūvju būvnoteikumi”. [↑](#footnote-ref-129)
130. Slīteres nacionālā parka likums, Ministru kabineta 2001.gada 13.marta noteikumi Nr.116 “Slīteres nacionālā parka individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”. [↑](#footnote-ref-130)
131. Ķemeru nacionālā parka likums, Ministru kabineta 2002.gada 18.jūnija noteikumi Nr.236 “Ķemeru nacionālā parka individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”. [↑](#footnote-ref-131)
132. Ministru kabineta 2012.gada 28.augusta noteikumi Nr.596 “Dabas parka “Engures ezers” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”. [↑](#footnote-ref-132)
133. Ministru kabineta 2004.gada 10.augusta noteikumi Nr.702 “Dabas parka “Ragakāpa” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”. [↑](#footnote-ref-133)
134. Ministru kabineta 2011.gada 20.septembra noteikumi Nr.706 “Dabas parka “Pape” individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”. [↑](#footnote-ref-134)
135. Satversmes tiesas 2011.gada 14.aprīļa sprieduma lietā Nr. 2010-62-03 10.punkts. [↑](#footnote-ref-135)
136. Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnes 2011.-2017.gadam. Rīga: 2011, 7.lpp. [↑](#footnote-ref-136)
137. Direktīvas 2014/89/ES (2014.gada 23.jūlijs) 3.panta 4.punkts. Direktīvas 2000/60/EK (2000.gada 23.oktobra) 2.panta 7.punkts. [↑](#footnote-ref-137)
138. Teritorijas attīstības plānošanas likuma 3.panta 8.punkts un 5.panta pirmā daļa. [↑](#footnote-ref-138)