



КОНСТИТУЦИОННЫЙ СУД ЛАТВИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

РЕШЕНИЕ

ОТ ИМЕНИ ЛАТВИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

РИГА, 7 ИЮЛЯ 2004 ГОДА

ПО ДЕЛУ № 2004-01-06

Конституционный суд Латвийской Республики в следующем составе: председатель судебного заседания Айварс Эндзиньш, судьи Романс Апситис, Айя Бранта, Илма Чепане, Гунарс Кутрис, Юрис Елагинс и Андрейс Лепсе,

на основании статьи 85 Конституции Латвийской Республики, пункта 6 статьи 16, пункта 9 части первой статьи 17, статьи 191 и 28¹ Закона о Конституционном суде,

по заявлению суда Зиемельского района города Риги (судьи Юриса Стукана),

в письменном процессе на судебном заседании 15 июня 2004 года рассмотрел дело

“О соответствии статьи 1142 Кодекса административных нарушений Конвенции об облегчении международного мореходства от 9 апреля 1956 года”.

Констатирующая часть

1. 11 сентября 1997 года Сейм принял Закон “О международной конвенции, облегчающей международное мореходство”, который вступил в силу 24 сентября 1997 года. Настоящим законом была утверждена Международная конвенция, облегчающая международное мореходство (далее – Конвенция), подписанная в Лондоне 9 апреля 1965 года. В Латвии Конвенция вступила в силу с 21 марта 1998 года.

Стандарт 3.15 Конвенции определяет, что “учреждения власти не могут налагать никакие штрафы на владельца судна, если контрольный документ пассажира признается несоответствующим или по данной причине пассажир лишается возможности въехать в страну”.

2. 14 октября 1998 года Кодекс административных нарушений Латвии (далее – КАН) дополнен статьей 1142. В свою очередь, 18 июня 2003 года Сейм принял закон “Изменения в Кодексе административных нарушений”, в которых статья 1142 КАН была выражена в следующей редакции:

“За перевозку одного лица или нескольких лиц из иностранного государства в Латвийскую Республику, если упомянутые лица не имеют действующего документа путешествия для пересечения государственной границы Латвийской Республики, и если это произвел перевозчик посредством морского или воздушного транспорта, -

налагается денежный штраф на физические лица от ста до трехсот лат, а на юридические лица – от двухсот пятидесяти до пяти тысяч лат.

За перевозку одного лица или нескольких лиц из иностранного государства в Латвийскую Республику в составе пассажирской группы, организованной в определенном порядке, если упомянутые лица не имеют действующего документа путешествия для пересечения государственной границы Латвийской Республики, и если это произвел перевозчик посредством автомобильного транспорта, -

налагается денежный штраф на физические лица от десяти до двухсот пятидесяти лат, а на юридические лица – от пятидесяти до двух тысяч лат”.

3. Заявитель Конституционной жалобы – суд Зиемельского района города Риги – 5 января 2004 года рассмотрел жалобу акционерного общества “Rīgas Jūras līnija” по поводу решения Леонарда Доника, исполнителя обязанностей начальника Рижского управления Государственной погранохраны от 29 августа 2003 года по делу об административном нарушении по делу № 2932-03098, посредством которого, на основании части первой статьи 1142 КАН, на акционерное общество “Rīgas Jūras līnija” наложен денежный штраф в размере 250 лат. В упомянутом деле констатировано, что 29 августа 2003 года акционерное общество “Rīgas Jūras līnija” как перевозчик, на ему принадлежащем судне “Baltic Kristina” привезло в Латвию гражданина Шведского Королевства без действующих документов путешественника (срок годности паспорта был короче трех месяцев).

Суд Зиемельского района города Риги (далее – заявитель) решил обратиться в Конституционный суд с просьбой возбудить дело и оценить соответствие статьи 1142 КАН Конвенции.

Из заявления и приложенных документов следует, что заявитель просит оценить соответствие части первой статьи 1142 КАН стандарту 3.15 Конвенции. К тому же только в части перевозок морским транспортом (далее – спорная норма).

Заявитель считает, что спорная норма “не соответствует стандарту 3.15 Конвенции, так как предусматривает наказание перевозчика, если контрольный документ пассажира признан несоответствующим, или, если по данной причине пассажиры были лишены возможности въехать в государство (не имеется документов путешествия, действительных для пересечения государственной границы Латвийской Республики)”.

4. Сейм указывает, что Конвенция не запрещает ее государствам-участникам в своей практике отступать от стандартов и рекомендаций Конвенции, так как в части второй статьи V Конвенции сказано, что ничего в данной Конвенции или ее приложении не может быть интерпретировано как запрет для правительства государства-участника применять действующие мероприятия, которые данное правительство считает необходимыми для того, чтобы сохранить общественную мораль, порядок и безопасность. В свою очередь, часть первая статьи VIII Конвенции определяет, что каждое правительство государства-участника, которое считает нецелесообразным полностью согласовывать свои формальности, документарные требования или процедуры с каким-либо стандартом или которое из-за особых причин считает необходимым принимать формальности, документарные требования или процедуры отличающиеся от стандартов, должно об этом проинформировать генерального секретаря и должно сообщить ему об отличиях данной практики от стандартов. Соблюдая упомянутое,

статья 3 закона “” предусматривает, что Министерство иностранных дел является ответственной институцией, которая в соответствии с требованиями статьи VIII Конвенции информирует генерального секретаря организации межправительственного консультативного мореходства (далее – генерального секретаря ОММ) о согласовании формальностей, документарных требований или процедур с рекомендуемой практикой, а Министерство сообщения предоставляет необходимую информацию по поводу реализации упомянутых требований.

Сейм считает, что в случае, если не соблюдены требования статьи 3 закона “”, нет основания для решения признать спорную норму недействительной, так как количество государств-участников Конвенции не охватывает все государства. Сейм указывает, что в соответствии со статьей 1ёЗ закона “О международных договорах Латвийской Республики”, в отношении государств-участников Конвенции не должна применяться спорная норма. В свою очередь в отношении государств, которые не являются государствами-участниками Конвенции. Спорная норма должна применяться.

Дополнительно Сейм указывает, что новые государства-участники Европейского Союза (далее – ЕС), со дня присоединения должны выполнять директиву 2001/51/ЕК Совета от 28 июня 2001 года (далее – Директива). Статья 4 Директивы содержит ссылку на статью 16 Шенгенского договора Конвенции, с помощью которой реализуется правительство государств экономического союза Бенилюкса, правительства Федеративной Республики Германии и правительства Республики Франции от 14 июня 1985 года о постепенной отмене контроля около совместных границ (далее – Шенгенский договор). В соответствии с требованиями данных актов

необходимо наказывать перевозчиков, которые без наличия необходимых документов из третьих государств на территорию ЕС транспортируют лиц, не являющихся гражданами ЕС.

Сейм считает, что спорная норма должна остаться в силе.

5. Министерство иностранных дел считает, что спорная норма в сравнении со стандартом 3.15 Конвенции предусматривает разное регулирование. Но в соответствии с требованиями статьи 3 закона “” выполнение обязательств, предусмотренных в Конвенции, координирует Министерство сообщения.

6. Министерство сообщения указывает, что в соответствии со статьей 3 закона “” не предоставило информацию о формальностях, документарных требованиях или процедурах, которые отличаются от стандарта, в соответствии со статьей VIII Конвенции. Учитывая то, что упомянутые требования не соблюдались, а также правила статьи 13 закона “О международных договорах Латвийской Республики”, Министерство сообщения считает, что спорная норма полностью не соответствует Конвенции.

7. Ректор Рижской Высшей Юридической школы, профессор Норберт Райх (Norbert Reich) указывает, что до 1 мая 2004 года Директива не являлась обязательственной для Латвийской Республики. В свою очередь, после 1 мая 2004 года Латвия должна выполнять обязательства, содержащиеся в Директиве как часть *acquis*.

8. Лектор кафедры международного и европейского научного права Юридического факультета Латвийского Университета Марис Лейниекс считает, что, не затрагивая вопрос о соответствии Конвенции материального размера санкции,

содержащейся в спорной норме, регулирование спорной нормы соответствует требованиям Директивы, но противоречит требованиям стандарта 3.15 Конвенции в отношении въездных документов.

М.Лейниекс указывает, что после вступления Латвийской Республики в Европейский Союз для нее являются обязательственными правила Европейских Общин. Статья 307 консолидированного договора учреждения Европейской Общины предусматривает, что договор не влияет на международно-правовые обязательства государств-участников, которые они взяли на себя в отношении одного или нескольких третьих государств. Но в соответствии с решением Общинного суда Комиссия против Италии (*Commission v. Italy, Case 10/61, [1962] ECR, p.11*) в отношениях с другими государствами-участниками применяются правовые акты Европейских Сообществ. К тому же если государство-участник констатирует несоответствие своих международно-правовых обязательств правовым нормам Европейской Общины, оно должно сделать все необходимое для устранения несоответствия.

М.Лейниекс считает, что, учитывая то, что Латвийская Республика не сообщила генеральному секретарю ОММ об отличающейся практике применения стандарта 3.15 Конвенции в отношении перевозчиков, чьи суда ходят под флагом государства-участника ЕС, применяются требования Директивы, а в отношении судов перевозчиков, которые ходят под флагом третьего государства, применяется стандарт 3.15 Конвенции.

Часть выводов

1. В соответствии с частью первой статьи 191 Закона о Конституционном суде суд общей юрисдикции при рассмотрении

дела, имеет право подавать заявление в случае, если он считает, что правовой норме высшей юридической силы не соответствует правовая норма, которую необходимо применить в данном деле. Из материалов дела, очевидно, что в решении дела значение имеет только часть первая статьи 1142 КАН, насколько это распространяется на морского перевозчика. К тому же из заявления и приложенных документов следует, что заявитель просит оценить соответствие спорной нормы стандарту 3.15 Конвенции. Иск не содержит оценку размера санкции.

Таким образом, Конституционный суд в данном решении будет оценивать только соответствие стандарту 3.15 Конвенции абзац части первой статьи 1142 КАН “за перевозку одного лица или нескольких лиц из иностранного государства в Латвийскую Республику, если упомянутые лица не имеют действующего документа путешествия для пересечения государственной границы Латвийской Республики, и если это произвел перевозчик посредством морского транспорта”.

2. Спорная норма предусматривает ответственность перевозчиков за перевозку одного или нескольких лиц из иностранных государств в Латвийскую Республику морским транспортом, если упомянутые лица не имеют действующего документа путешествия для пересечения государственной границы Латвийской Республики. Но стандарт 3.15 Конвенции предусматривает, что учреждения власти не могут налагать никакие штрафы на владельца судна, если контрольный документа пассажира признается несоответствующим или по данной причине пассажир лишается возможности въехать в страну.

Для того чтобы оценить, соответствует спорная норма упомянутой норме Конвенции, необходимо выяснить:

1) является стандарт 3.15 Конвенции обязательственной правовой нормой для Латвии;

2) распространяется термин “перевозчик” в спорной норме и термин “владелец судна” в стандарте 3.15 Конвенции на один и тот же круг субъектов;

3) термин “действительные документы путешествий” в спорной норме и термин “контрольные документы” в стандарте 3.15 Конвенции обозначают одни и те же документы.

3.1. Часть (а) статьи VI Конвенции определяет, что “стандартами являются те мероприятия, единое применение которых [...] необходимо и целесообразно”. Использование слова “необходимо” (necessary – см. стр. 55 материалов дела) указывает на обязательный характер выполнения стандарта. Вместе с тем, стандарты, содержащиеся в приложениях Конвенции, имеют обязательный и обязательственный характер.

В свою очередь, часть вторая статьи V Конвенции определяет, что “ничего в данной Конвенции или ее приложение не может быть интерпретировано как запрет для правительства, заключающего договор, применять действующие мероприятия, которые данное правительство считает необходимыми для того, чтобы сохранить общественную мораль, порядок и безопасность или чтобы устранить распространение или ввоз болезней или вредителей, угрожающих здоровью общества, животных или растений”. Из данной нормы можно сделать вывод, что применение спорной нормы не было запрещено. Но статья VIII Конвенции определяет, что “каждое

правительство государства, заключающего договор, которое считает нецелесообразным полностью согласовывать свои формальности, документальные требования или процедуры с каким-либо стандартом или которое из-за особых причин считает необходимым принимать формальности, документальные требования или процедуры отличающиеся от стандартов, должно об этом проинформировать генерального секретаря и должно сообщить ему об отличиях данной практики от стандартов”.

На данный момент к Конвенции присоединилось 94 государств-участников. Некоторые из них (например, Бельгия, Дания, Италия, Великобритания, Нидерланды и Германия) сообщили генеральному секретарю ОММ о практике, которая отличается от стандарта 3.15 Конвенции. Но, как указано далее, Латвия такое сообщение не представила.

3.2. В статье 3 закона “О международной конвенции об облегчении международного мореходства” предусмотрено, что Министерство иностранных дел является ответственной институцией, которое в соответствии с требованиями статьи VIII Конвенции информирует генерального секретаря организации межправительственного консультативного мореходства о согласовании формальностей, документальных требований или процедур с рекомендуемой практикой, а Министерство сообщения предоставляет необходимую информацию по поводу реализации упомянутых требований. Но ни Министерство иностранных дел, ни Министерство сообщения данную информацию генеральному секретарю ОММ не предоставили (см. стр. 102-106 материалов дела).

Сейм в ответном письме указывает, что, принимая закон, который содержит спорную норму, считал, что Министерство

иностранных дел и Министерство сообщения проведет необходимые мероприятия, для того чтобы обеспечить выполнение международных обязательств Латвийской Республики, т.е., проведет информирование, предусмотренное в Конвенции.

Государство имеет право принимать исключения из международного договора только тогда, если международный договор предусматривает такую возможность. В соответствии со статьей VIII Конвенции государство-участник имеет такое право. Сейм в ответном письме указывает, что Министерство иностранных дел должно было предоставить информацию в соответствии с требованиями статьи VIII Конвенции. Но имеющиеся в деле материалы свидетельствуют о том, что, принимая спорную норму, Сейм не оценивал ее как исключение Конвенции. Из ответного письма Сейма и приложенных документов следует, что законопроект, который содержит спорную норму, с целью выполнить требования приложения 9 о международной гражданской авиации Конвенции и определить ответственность авиакомпаний за доставку в Латвию таких пассажиров, которые не имеют необходимых для въезда документов, подготовило Министерство сообщения. Одновременно в законопроекте (в статье 1142 КАН) была предусмотрена также ответственность для морских перевозчиков, чтобы устранить доставку данных пассажиров в Латвию морским путем.

Значит, в процессе принятия закона (закон “Изменения в Кодексе административных нарушений” от 19 июня 2003 года) Сейм не оценил связь спорной нормы с Конвенцией.

Выполняя международные обязательства, государство действует как единый субъект международного права, и неважно, кто

– парламент, правительство или какое-либо отдельное министерство
– не выполнило обязанность международного договора, важным являются последствия – невыполнение обязательств. Каждое государство имеет право создать такую структуру организации власти, какую пожелает, но особенности внутреннего распределения власти не могут служить причиной невыполнения международных обязанностей [см., например, *ILC Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001, Article 2(b) (Commentaries 5,6), Articles 4 (Commentaries 5,6) см. <http://www.un.org/law/ilc/reports/2001/english/chp4.pdf>].*

4. В Кодексе административных нарушений не дано пояснение термина “перевозчик”. Упомянутый термин переводится во взаимосвязи с определениями, данными в других нормативных актах. В соответствии с Морским кодексом “перевозчик” – это лицо, с которым или от имени которого заключен договор о перевозке, в соответствии с которым он или фактический перевозчик (владелец, фрахтовщик или оператор судна, который фактически выполняет перевозку или ее часть) производит перевозку.

В свою очередь, в приложении Конвенции “владелец судна” определяется как лицо, которому принадлежит судно или который им управляет (one who owns or operates the ship). Значит, стандарт 3.15 Конвенции распространяется на любое лицо, во владении которого находится судно и которое фактически им распоряжается (также, не будучи владельцем судна).

Таким образом, термин “перевозчик” в спорной норме и термин “владелец судна” в стандарте 3.15 Конвенции распространяется на один и тот же круг субъектов.

5. Упомянутые в Конвенции “контрольные документы” содержат как документы, удостоверяющие идентичность лица, также паспорт, так и другие документы, которые государство требует или может потребовать предъявить въезжающих лиц, например, бланки свидетельства о вакцинации, которые упомянуты в стандарте 3.7 Конвенции.

Интерпретируя спорную норму во взаимосвязи с пунктом 4 правил № 310 Кабинета министров “Порядок пересечения лицами государственной границы Латвийской Республики” от 10 июля 2001 года, термин “действующие документы путешествия” распространяется на паспорт или другой документ путешествия, в случае необходимости также и на действующую въездную визу, но он не распространяется на другие документы, которые на прямую не связаны с путешествием.

Значит термин “действующие документы путешествия” в спорной норме и термин “контрольные документы” в стандарте 3.15 Конвенции в основе означают одни и те же документы.

6. Спорная норма предусматривает ответственность за такие действия, по поводу которых стандарт 3.15 Конвенции запрещает государствам устанавливать ответственность, кроме случаев, когда государство в определенном в Конвенции порядке сообщило об отличающейся практике. Так как Латвия о данной практике не сообщила, в данном случае национальная норма Латвии противоречит международной норме.

6 апреля 1993 года Верховный Совет Латвийской Республики решением “О присоединении к Венской конвенции о правах международных договоров от 23 мая 1969 года” ратифицировал Венскую конвенцию о правах международных договоров от 23 мая

1969 года (далее – Венская конвенция). В данной конвенции определено, что государства-участники конвенции признают возрастающую роль договора как источника международного права в мирном содружестве между государствами, несмотря на различия их конституционных или общественных систем. Статья 26 Венской конвенции определяет, что “каждый действующий договор обязателен для его участников и должен честно выполняться”. Вместе с тем каждое государство должно соблюдать добросовестность и уважение по отношению к обязанностям, которые следуют из договоров, и других источников международных прав. Государство не может противопоставить свои национальные права международным обязательствам (правам).

Статья 68 Конституции Латвийской Республики (далее – Конституция) *inter alia* предусматривает, что все международные договора, которые улаживают вопросы, решаемые законодательным путем, требуют утверждения в Сейме. Собрание Конституции, включая упомянутую норму в Конституцию, не допускало, что Латвийское государство могло бы не выполнять свои международные обязательства. Требование утвердить в Сейме соответствующие международные договора, в Конституцию включено, с целью не допустить такие международные обязательства, которые улаживают вопросы, решаемые законодательным путем, регулировало бы без согласия Сейма. Таким образом, видно, что Собрание Конституции руководствовалось презумпцией, что международные обязательства “улаживают” вопросы и их надо выполнять.

В законе “О порядке обнародования, публикации, вступления в силу и действия законов и других актов, принятых Сеймом,

президентом государства и Кабинетом министров” специально не оговорено место международных договоров в иерархии нормативных актов Латвии. Но необходимо учитывать, что данный закон был принят после вступления в силу закона “О международных договорах Латвийской Республики”. Статья 13 закона “О международных договорах Латвийской Республики” определяет, что в случае, “если в международном договоре, который утвердил Сейм, предусмотрены другие правила чем в законодательных актах Латвийской Республики, то применяются правила международного договора”. Статья 16 Конституционного суда также предусматривает, что Конституционный суд рассматривает дела о соответствии Латвийских национальных норм международным договорам, которые не противоречат Конституции.

Таким образом, из упомянутых законов и международных обязательств, которые взяла на себя Латвийская Республика, ратифицируя Венскую конвенцию, следует, что в каждом конкретном случае, если появляются противоречия между нормами международного права, утвержденными Сеймом и Латвийскими национальными нормами, необходимо применять нормы международного права. К тому же международные обязательства, которые взяла на себя Латвийская Республика посредством международных договоров, утвержденных в Сейме, являются обязательственными также и для самого Сейма. Он не может принимать правовые акты, которые противоречат данным обязательствам.

Закон об административном процессе (далее – ЗАП) *inter alia* определяет применение норм внешних нормативных актов, общих правовых принципов и международных правовых норм, а также

иерархию юридической силы внешних нормативных актов в административном процессе. Часть третья статьи 15 настоящего закона предусматривает, что “нормы международного права независимо от их источника применяются в соответствии с их местом в иерархии юридической силы внешних нормативных актов”.

Применяющий правовые нормы, также и суд, констатируя противоречие между нормой международного права и Латвийскими национальными нормами, применяет норму международного права.

7. После вступления в Европейский Союз Латвийская Республика должна выполнять обязательства, которые следуют из Договора между Бельгийским Королевством, Датским Королевством, Федеративной Республики Германии, Греческой Республики, Испанским Королевством, Французской Республикой, Ирландией, Итальянской Республикой, Великим герцогством Люксембурга, Королевством Нидерландов, Австрийской Республикой, Португальской Республикой, Финляндской Республикой, Шведским Королевством Объединенном Королевством Великобритании и Северной Ирландии (государствами-участниками Европейского Союза) и Чешской Республикой, Эстонской Республикой, Кипрской Республикой, Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Венгерской Республикой, Республикой Мальты, Польской Республикой, Республикой Словении, Республикой Словакии о присоединении к Европейскому Союзу Чешской Республики, Эстонской Республики, Кипрской Республики, Латвийской Республики, Литовской Республики, Венгерской Республики, Республики Мальты, Польской Республики, Республики Словении и Республики Словакии. В соответствии с упомянутым актом для Латвии является обязательственной директива Совета 2001/51/ЕК.

Соблюдая статью 4 Директивы, государства-участники должны провести соответствующие мероприятия для обеспечения того, чтобы санкции, которые применяются для перевозчиков в соответствии с правилами пунктов 2 и 3 статьи 26 Шенгенского договора, являлись превентивными, эффективными и соразмерными.

Часть вторая статьи 26 Шенгенского договора определяет, что на государства-участники должны накладываться штрафы на тех перевозчиков, которые транспортируют лиц, которые не являются гражданами ЕС (aliens), без необходимых документов из третьих государств на территорию ЕС.

В свою очередь, из спорной нормы следует, что она распространяется на перевозку любого лица. Вместе с тем возникает противоречие между национальной правовой нормой (спорная норма), нормой Директивы и нормой международного договора (стандарт 3.15 Конвенции).

Статья 307 консолидированного учредительного договора Европейской Общины регулирует данные случаи, определяя, что Европейское право не влияет на предыдущие договоры, хотя государства должны стараться ликвидировать данные разногласия. Но все-таки в то время, пока государство-участник не произвело никаких действий (денонсирование, внесение ссылок), необходимо применять международный договор (см. дело C-158/91 Criminal proceedings against Jean-Claude Levy). ЗАП также предусматривает, что правовые нормы Европейского Союза (Общин) применяются в соответствии с их местом в иерархии юридической силы нормативных актов. Применяя правовые нормы Европейского Союза (Общин), учреждение и суд должны учитывать юдикатуру Суда Европейских Общин.

Руководствуясь решением Суда Общины по делу Комиссия против Италии (Commission v. Italy, Case 10/61, [1962] ECR, p.11), в отношениях с другими государствами-участниками применяются нормы Европейского Союза (Общин), т.е., применяются правовые акты Европейских Общин. К тому же, если государство-участник констатирует несовпадение своих международных правовых обязательств с правовыми нормами Европейских Общин, оно должно сделать все необходимое для устранения несовпадения.

В отношении перевозчиков, которые ходят под флагом государства-участника ЕС, применяются требования Директивы (норма АПК). Так как Латвийская Республика не сообщила генеральному секретарю ОММ о различной практике применения стандарта 3.15 Конвенции, на судах перевозчиков, которые ходят под флагом третьего государства – государства-участника Конвенции, необходимо применять стандарт 3.15 Конвенции.

Одновременно, учитывая обязанность государства, определенную в статье 307 консолидированного учредительного договора Европейской Общины, достигнуть соответствие ранее заключенных международных договоров Европейскому праву, Латвия должна провести соответствующие необходимые мероприятия.

8. Таким образом, с момента принятия спорной нормы до 1 мая 2004 года спорная норма в части определения ответственности в отношении тех государств, которые являются участниками Конвенции, противоречила стандарту 3.15 Конвенции.

В свою очередь, после 1 мая 2004 года, если Латвийское государство не сообщает о различной практике в установленном Конвенцией порядке, спорная норма в части определения

ответственности для тех перевозчиков государств, которые являются государствами-участниками Конвенции, но не являются государствами ЕС, противоречит стандарту 3.15 Конвенции.

На основании статьи 30-32 Закона о Конституционном суде, Конституционный суд **решил**:

1. Признать абзац части первой статьи 1142 Кодекса административных нарушений “за перевозку одного лица или нескольких лиц из иностранного государства в Латвийскую Республику, если упомянутые лица не имеют действующего документа путешествия для пересечения государственной границы Латвийской Республики, и если это произвел перевозчик посредством морского транспорта” в период времени с момента принятия данной нормы до 1 мая 2004 года несоответствующей стандарту 3.15 Международной конвенции, облегчающей международное мореходство, подписанной в Лондоне 9 апреля 1965 года и недействительной в отношении перевозчиков тех государств, которые являются государствами-участниками упомянутой конвенции.

2. Признать абзац части первой статьи 1142 Кодекса административных нарушений “за перевозку одного лица или нескольких лиц из иностранного государства в Латвийскую Республику, если упомянутые лица не имеют действующего документа путешествия для пересечения государственной границы Латвийской Республики, и если это произвел перевозчик посредством морского транспорта” в период времени с 1 мая 2004 года несоответствующей стандарту 3.15 Международной конвенции, облегчающей международное мореходство, подписанной в Лондоне 9 апреля 1965 года и недействительной в отношении перевозчиков тех

государств, которые являются государствами-участниками упомянутой конвенции, но не являются государствами-участниками Европейского Союза.

Решение окончательно и обжалованию не подлежит.

Решение вступает в силу со дня его опубликования.

Председатель заседания суда

А.Эндзиньш