

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
JURIDISKĀ FAKULTĀTE

**GAISA TRANSPORTA KUSTĪBAS DROŠĪBAS UN
EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMU
PĀRKĀPŠANA**

MAGISTRA DARBS

Autors: **Maksims Miņejevs**

Studenta apliecības Nr.: mm09100

Darba vadītājs: docente Dr.iur. Diāna Hamkova

RĪGA 2014

ANOTĀCIJA

Maģistra darba „Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana” mērķis ir izpētīt gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas krimināltiesiskos aspektus, veicot Krimināllikuma 257. pantā paredzētā noziedzīga nodarījuma sastāva analīzi attiecībā uz nodarījumu gaisa transportā, kā arī analizējot gaisa satiksmes starptautisko regulējumu un ārvalstu praksi gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas krimināltiesiskajā regulējumā.

Darbā, tostarp, analizēts, vai Krimināllikuma 257. panta paredzētais gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāvs aptver ārvalstu krimināllikumos un savulaik Latvijas Kriminālkodeksā paredzēto starptautiskās gaisa satiksmes noteikumu pārkāpšanas sastāvu. Īpaša uzmanība darbā pievērsta tādu gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāva elementu analīzei kā objektīvā puse un subjekts. Lai gan Latvijas Republikas tiesu praksē ir tikai atsevišķi spriedumi, kuros tika piemērots Krimināllikuma 257. pants, minēto spriedumu analīze rāda, ka lielākās problēmas vērojamas tieši konstatējot nodarījuma objektīvo pusi, kā arī subjekta atbilstību Krimināllikuma 257. pantā paredzētā speciālā subjekta – transporta darbinieks – pazīmēm.

Izvirzīto mērķu sasniegšanai autors veica Latvijas un ārvalstu tiesību aktu izpēti, tiesu prakses analīzi un doktrīnā izstrādāto atziņu izpēti, kā arī izdarīja secinājumus un izvirzīja priekšlikumus.

Atslēgvārdi: aviācija, gaisa tiesības, gaisa transports, kustība, ekspluatācija.

ANNOTATION

The goal of the Master thesis „Violation of Provisions regarding Traffic Safety and Operations of Air Transport” is to investigate the criminal aspects of violation of the provisions regarding air traffic safety and operation of air transport through the analysis of the constituent elements of a criminal offence set out in the section 257 of the Criminal law of Latvia in relation to air transport offence, as well as the analysis of the international air traffic regulation and foreign practice in violation of the provisions regarding air traffic safety and operation of air transport in criminal regulation.

The paper also analyses whether the constituent elements of violation of the provisions regarding air traffic and operation of air transport set out in the section 257 of the Criminal law of Latvia cover the constituent elements of violation of the rules for international air traffic in foreign Criminal laws and prior in Criminal code of Latvia. Particular attention is paid to such analysis of the constituent elements of violation of the provisions regarding air traffic and operation of air transport as an objective party and a subject. Although the legal practice of the Republic of Latvia has only individual judgements, where the section 257 of the Criminal law of Latvia was applied, the analysis of the mentioned judgements shows that the major problems are observed directly by stating the objective party of the offence, as well as the subject compliance to the signs of a special subject – a transport employee – set out in the section 257 of the Criminal law of Latvia.

To achieve the set goals, the author has done the research on the Latvian and foreign legislation, analysis of case law and investigation of the cognitions developed in the doctrine, as well as come to a number of conclusions and provided some proposals.

Key words: aviation, air law, air transport, traffic, operation.

SATURA RĀDĪTĀJS

ANOTĀCIJA.....	2
ANNOTATION.....	3
SATURA RĀDĪTĀJS	4
IEVADS	5
1. GAISA SATIKSMES STARPTAUTISKAIS REGULĒJUMS	7
1.1. Aviācijas un starptautisko gaisa tiesību vēsture	7
1.2. Starptautisko gaisa tiesību avoti un starptautiskā gaisa satiksme.....	8
1.3. Kriminālatbildība par starptautiskās gaisa satiksmes noteikumu pārkāpšanu.....	12
2. GAISA TRANSPORTA KUSTĪBAS DROŠĪBAS UN EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMU PĀRKĀPŠANAS SASTĀVA ANALĪZE	20
2.1. Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objekts	21
2.2. Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objektīvā puse	28
2.3. Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas subjekts	51
2.4. Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas subjektīvā puse	60
3. GAISA TRANSPORTA KUSTĪBAS DROŠĪBAS UN EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMU PĀRKĀPŠANA ĀRVALSTU KRIMINĀLLIKUMOS.....	66
SECINĀJUMI	72
IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI.....	75
DOKUMENTĀRĀ LAPA	88

IEVADS

Kopš aizvēstures laikiem, cilvēks, vērojot putnus, sapņojis būt tikpat brīvs un pārvietoties nevis pa zemes virsmu, bet virs tās – sapņojis par lidojumiem.¹ Pirmo reizi cilvēka sapnis par lidojumu, iespējams, tika realizēts Ķīnā ap 6. gadsimtu, kad, izpildot piespriesto sodu, gaisā tika palaisti vairāki noziedznieki, kas bija piesieti pie gaisa pūķiem.²

Mūsdienās sapnis par lidojumu ir kļuvis par realitāti. Gaisa kuģu veikto lidojumu skaits palielinās katru gadu. 2012. gadā pasaulē tika veikti aptuveni 79 miljoni lidojumu, kas ir par 0,6% vairāk nekā 2011. gadā. Ar gaisa transportu tika pārvesti vairāk nekā 5 miljardi pasažieru.³ Taču šim sapnim ir arī otrā puse. 2012. gadā pasaulē reģistrēti 155 aviācijas nelaimes gadījumi, kuros dzīvību zaudēja kopumā 800 cilvēki.⁴ Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” apkopotā statistika liecina, ka Latvijā katru gadu notiek vairāki aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti vispārējās aviācijas jomā.⁵ Statistika liecina, ka 50 – 60% aviācijas incidentu notiek pilotu un cita aviācijas personāla pieļauto kļūdu rezultātā.⁶

Ņemot vērā, ka aviācijas nelaimes gadījumu rezultātā var tikt apdraudētas cilvēku veselības vai dzīvības intereses, fizisko un juridisko personu mantiskās intereses, kā arī citas ar Krimināllikumu aizsargātas intereses, atbildība par nodarījumiem, kuru rezultātā tiek izraisīti aviācijas nelaimes gadījumi, ir paredzēta Krimināllikumā.

Krimināllikuma 257. pantā apvienoti vairāku noziedzīgu nodarījumu sastāvi – ūdens, dzelzeļa un gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana, kā arī minēto veidu tehniski bojātu transportlīdzekļu apzināta laišana ekspluatācijā. Maģistra darba ietvaros autors izpētījis tikai Krimināllikuma 257. pantā paredzēto gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāvu.

Lai gan Latvijas tiesu praksē ir tikai atsevišķi spriedumi, kuros par gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu piemērots Krimināllikuma 257. pants, šie spriedumi aktualizējuši vairākus problēmjautājumus, kas saistīti ar Krimināllikuma 257. pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma sastāvu.

¹ Jarvis R.M., Crouse J.T., Fox J.R., Walden G.S. Aviation Law. Cases and Materials. Durham: Carolina Academic Press, 2006, p.5.

² Needham J., Rohan C.A. The Shorter Science and Civilisation in China. Cambridge: Cambridge University Press, 1994, p.285.

³ Airports Council International (ACI). 2012 World Airport Traffic Report. Pieejams: <http://www.aci.aero/News/Releases/Most-Recent/2013/09/03/ACI-Releases-its-2012-World-Airport-Traffic-Report-Airport-Passenger-Traffic-Maintains-Momentum--Cargo-Growth-Remains-Almost-flat-for-Second-Year--as-Advanced-Economies-Face-Austerity-> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁴ Bureau of Aircraft Accidents Archives. Pieejams: <http://www.baaa-acro.com/general-statistics/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁵ Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra”. Publikācijas, statistika. Pieejama: <http://www.caa.lv/lv/lidojumu-drosiba/publikacijas-statistika> [aplūkots 2013.gada 10.aprīlī].

⁶ Causes of Fatal Accidents. Statistics. Pieejams: <http://www.planecrashinfo.com/cause.htm> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

Līdz ar to gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāva un ar to saistīto problēmjautājumu izpēte ir aktuāla no teorētiskā un praktiskā viedokļa. Tādēļ autors ir izvēlējis veikt pētījumu, kura mērķis ir izpētīt gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas krimināltiesiskos aspektus.

Ņemot vērā Krimināllikuma 257. panta dispozīcijas blanketo raksturu, īpašā uzmanība darbā veltīta noziedzīga nodarījuma objektīvās puses izpētei. Turklāt maģistra darbā veikta normatīvo aktu un tiesu prakses izpēte, meklējot vadlīnijas Krimināllikuma 257. pantā paredzētā jēdziena „transporta darbinieks” papildīšanai ar saturu, ar kuru apzīmēts speciālais noziedzīga nodarījuma subjekts. Maģistra darbā risināts jautājums par Krimināllikuma 257. panta tvērumu, tostarp, analizējot vai Krimināllikuma 257. panta paredzētais gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāvs aptver ārvalstu kriminālkodeksos un savulaik Latvijas Kriminālkodeksā paredzēto starptautiskās gaisa satiksmes noteikumu pārkāpšanas sastāvu. Kā arī analizēta ārvalstu prakse gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas krimināltiesiskajā regulējumā.

Maģistra darba mērķa sasniegšanai autors izvirzījis šādus uzdevumus: veikt Latvijas, ārvalstu un starptautisko tiesību aktu izpēti, analizēt tiesu praksi un veikt krimināltiesību doktrīnā izstrādāto atziņu izpēti, kā arī izdarīt secinājumus un piedāvāt savus priekšlikumus.

Lai sasniegtu izvirzīto mērķi un izpildītu uzdevumus, darbā izmantotas šādas zinātniskās pētniecības metodes: 1) analītiskā metode; 2) salīdzinošā metode; 3) induktīvā metode; 4) deduktīvā metode; 5) vēsturiskā metode. Analītiskā metode izmantota, analizējot tiesību aktus, tiesu prakses materiālus, kā arī tiesību zinātnieku viedokļus. Salīdzinošā metode ir ārvalstu krimināllikumu un tiesību zinātnieku atziņu analīzes pamatā. Ar induktīvās metodes palīdzību no atsevišķiem gadījumiem praksē tiek atvasināti vispārināti secinājumi, savukārt deduktīvā metode palīdz no plaša teorētisko atziņu un vispārinājumu klāsta spriest par individuālajiem aspektiem. Vēsturiskā metode izmantota, analizējot aviācijas, starptautisko gaisa tiesību un gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas krimināltiesiskā regulējuma vēsturiskos aspektus. Analizējot tiesību normas, izmantota arī gramatiskā, teleoloģiskā un sistēmiskā metode.

Darbs sastāv no anotācijas latviešu un angļu valodā, ievada, trīs nodaļām, kas sadalītas apakšnodaļās, secinājumiem un izmantotās literatūras un avotu bibliogrāfiskā saraksta. Kopējais darba apjoms ir 88 lappuses.

1. GAISA SATIKSMES STARPTAUTISKAIS REGULĒJUMS

1.1. Aviācijas un starptautisko gaisa tiesību vēsture

Aviācijas vēsturē atsevišķi izdala lidaparātu izgudrošanu, kuri ir „vieglāki par gaisu” (gaisa baloni, dirižabļi u.tml.) un lidaparātu izgudrošanu, kuri ir „smagāki par gaisu” (lidmašīnas, deltaplāni u.tml). Pirmais mēģinājums veikt lidojumu ar lidaparātu, kas ir bijis „vieglāks par gaisu”, notika 1783. gada 21. novembrī, Parīzē. Žans – Fransuā Pilatrs de Rozjē un marķīzs d’Arlands veikuši 8 kilometru garu lidojumu ar brāļu Mongolfjē izgudroto gaisa balonu, kas bija piepildīts ar siltu gaisu.⁷ Savukārt pirmais lidojums ar lidaparātu, kas bijis „smagāks par gaisu” un ko gaisā noturēja mijiedarbība ar gaisu, saistāms ar brāļiem Orvilu un Vilburu Raitiem. 1903. gada 17. decembrī viņi veica pirmo kontrolēto lidojumu ar lidmašīnu, kurai bija motors.⁸

Latvijā aviācijas pirmsākumi meklējami 17. – 18. gadsimtā. 1670. gadā latviešu kalējs Zviedris – Johansons izgatavoja pirmo lidaparātu. Savukārt 1785. gadā Kurzemes hercogistes latviešu izcelsmes mehāniķis E. J. Bīnemanis uzbūvēja pirmos gaisa balonus un divas reizes sekmīgi demonstrēja pacelšanos gaisā.⁹ Atzīmējams, ka jau 1903. gada Sodu likumu 387. panta pirmajā daļā bija paredzēta atbildība tam, kas nav izpildījis likuma vai saistošu noteikumu nosacījumus par [...] lidmašīnas būvi, apgādāšanu ar piederumiem, uzturēšanu, kustību, piekraušanu un izkraušanu, par [...] aerodromu uzturēšanu vai lietošanu; [...].¹⁰

Palielinoties gaisa transporta vienību skaitam un to kustības intensitātei, radās nepieciešamība noteikt gaisa telpas izmantošanas tiesisko regulējumu. Starpvalstu attiecības gaisa telpas izmantošanas jomā, bet atsevišķos gadījumos arī fizisko un juridisko personu attiecības gaisa telpas izmantošanas sfērā, regulē starptautiskās gaisa tiesības.¹¹

Par starptautisko gaisa tiesību dzimšanas vietu uzskata 1899. gadā Parīzē notikušo Starptautisko Aeronautikas kongresu. Jēdziens „gaisa tiesības” tika ieviests 1902. gadā – gadu pirms brāļu Raitu veiktā lidojuma. Briseles universitātes profesors Ernests Niss savā ziņojumā Starptautisko tiesību institūtam (*Institut de Droit International*) par gaisa balonu tiesisko statusu pirmo reizi izmantojis jēdzienu „gaisa tiesības”.¹²

⁷ Wise J. A System of Aeronautics, Comprehending its Earliest Investigations, and Modern Practice and Art. Philadelphia: Joseph A. Speel, 1850, p.35.

⁸ Larsen P.B., Sweeney J.C., Gilick J.E. Aviation Law: Cases, Laws, and Related Sources: Second Edition, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p.4.

⁹ Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra”. Latvijas aviācijas vēsture īsumā. Pieejams: <http://www.caa.lv/lv/civila-aviacija/latvijas-aviācijas-vesture-izuma> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

¹⁰ [b.a] 1903.gada 22.marta Sodu likumi. Tulkojums ar paskaidrojumiem un ar motīviem par Latvijas valdības laikā izdotiem grozījumiem. Rīga: [b.i], 1930, 102. – 103.lpp.

¹¹ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, p.2.

¹² Jarvis R.M., Crouse J.T., Fox J.R., Walden G.S. Aviation Law. Cases and Materials. Durham: Carolina Academic Press, 2006, p.18.

Pirmais mēģinājums noslēgt daudzpusēju starptautisko līgumu gaisa tiesību jomā notika 1906. gadā. Francija parakstīja Starptautisko gaisa tiesību konvenciju, kas paredzēja noteikt gaisa telpai tādu pašu tiesisko regulējumu, kā atklātai jūrai, proti, ka gaisa telpā atzīstama kustības un tirdzniecības brīvība. Tomēr šo konvenciju nav ratificējusi neviena valsts un tā nekad netika piemērota.¹³ Turpretī Parīzes 1919. gada 13. oktobra konvenciju (turpmāk – Parīzes konvencija) ratificēja 32 valstis un tā kļuva par pirmo juridisko instrumentu starptautisko gaisa tiesību jomā, kas stājies spēkā.¹⁴ Latvijas Republika nebija Parīzes konvencijas dalībvalsts.¹⁵

Parīzes konvencijas 1. pantā nostiprinātais valsts pilnīgās un ekskluzīvās suverenitātes princips tās gaisa telpā pielicis punktu vairāk nekā divdesmit gadu ilgai akadēmiskajai diskusijai par gaisa telpas tiesisko statusu. Proti, vai gaisa telpa, tāpat kā atklātā jūra, atzīstama par „brīvu”, vai tajā pastāv attiecīgās valsts suverenitāte. Nozīmīgi ir tas, ka valsts pilnīgu un ekskluzīvu suverenitātes principu Parīzes konvencija attiecināja ne tikai uz tās dalībvalstīm, bet uz jebkādu varu (*every Power*), tādā veidā atzīstot minēto principu, par starptautisko paražu – vispārēju praksi, kas atzīta kā tiesību norma.¹⁶

Saskaņā ar 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 80. pantu Parīzes konvencija zaudējusi spēku.

1.2. Starptautisko gaisa tiesību avoti un starptautiskā gaisa satiksme

Starptautiskajās publiskajās tiesībās atzīts, ka starptautisko tiesību avoti ir izsmeļoši uzskaitīti Apvienoto Nāciju Organizācijas (turpmāk – ANO) Starptautiskās tiesas statūtu 38. panta pirmajā daļā.¹⁷ Saskaņā ar šo normu starptautisko tiesību avoti ir 1) starptautiskās konvencijas; 2) starptautiskās paražas; 3) vispāratzītie tiesību principi; 4) tiesu lēmumi un viskvalificētāko publisko tiesību speciālistu doktrīnas – kā tiesību noteikšanas palīgīdzeklis.¹⁸

Starptautisko tiesību zinātnieki atzīst, ka jau vairākus gadsimtus, par svarīgāko starptautisko tiesību avotu tiek uzskatītas starptautiskās paražu tiesības, kas izriet no valstu prakses.¹⁹ ANO Starptautiskās tiesas spriedumi bieži tiek balstīti nevis uz rakstītajām tiesību

¹³ Jarvis R.M., Crouse J.T., Fox J.R., Walden G.S. *Aviation Law. Cases and Materials*. Durham: Carolina Academic Press, 2006, p.18.

¹⁴ Diederiks-Verschoor I. H. P. *An Introduction to Air Law*, The Hague: Kluwer Law International, 2006, p.4.

¹⁵ Bojārs J. *Starptautiskās publiskās tiesības*. Otrā daļa. Rīga: Zvaigzne ABC, 2006, 135.lpp.

¹⁶ Turpat.

¹⁷ Malanczuk P. *Akehurst's Modern Introduction to International Law*. Seventh Revised Edition. London and New York: Taylor and Francis, 1997, p.36.

¹⁸ Statute of the International Court of Justice. Pieejams: <http://www.icj-cij.org/documents/index.php?p1=4&p2=2&p3=0> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

¹⁹ Malanczuk P. *Akehurst's Modern Introduction to International Law*. Seventh Revised Edition. London and New York: Taylor and Francis, 1997, p.35.

normām, bet uz starptautiskajā kopienā atzītajām paražām. Piemēram, ANO Starptautiskās tiesas spriedumi t.s. Zvejniecības lietā (*Fisheries Case*)²⁰ un Patvēruma lietā (*Asylum Case*).²¹

Pretēji šim viedoklim starptautisko gaisa tiesību zinātnieki uzsver daudzpusējo starptautisko līgumu kā primārā gaisa tiesību avota nozīmi. Kopumā iedala šādus starptautisko gaisa tiesību avotus: 1) daudzpusējie starptautiskie līgumi; 2) divpusējie starptautiskie līgumi; 3) starptautisko tiesību vispārējie tiesību principi; 4) nacionālās tiesības; 5) tiesu spriedumi; 6) līgumi starp valstīm un lidsabiedrībām; 7) līgumi starp lidsabiedrībām.²²

Svarīgākais daudzpusējs starptautisks līgums gaisa tiesību jomā ir 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītā Konvencija par starptautisko civilo aviāciju²³ (turpmāk – Čikāgas konvencija). Čikāgas konvencijas 5. līdz 7. pantā nostiprināts starptautiskās gaisa satiksmes pamatregulējums. Atbilstoši minētajiem pantiem starptautisko gaisa satiksmi iespējams iedalīt regulārajā (*scheduled*) un neregulārajā (*non-scheduled*) gaisa satiksmē.

Regulārās starptautiskās gaisa satiksmes tiesiskais režīms noteikts Čikāgas konvencijas 6. pantā, kas paredz, ka līgumslēdzējas valsts teritorijā vai virs tās nevar veikt nekādus regulārus starptautiskus gaisa pārvadājumus, izņemot ar īpašu šīs valsts atļauju un saskaņā ar šādas atļaujas nosacījumiem. Doktrinā tiek atzīts, ka regulārās starptautiskās gaisa satiksmes jomā Čikāgas konvencija radījusi tā saucamo „slēgto debesu” sistēmu (*closed skies*).²⁴ Neregulārās starptautiskās gaisa satiksmes jomā Čikāgas konvencijas 5. pants neparedz vispārējo aizliegumu veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus gaisa kuģiem, kā tas ir noteikts Čikāgas konvencijas 6. pantā. Tomēr tajā arī ir noteikti zināmi ierobežojumi, kas saistīti ar lidojumu drošības apsvērumiem.

Regulāro starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai valstīm savā starpā jāslēdz divpusējie vai daudzpusējie līgumi par gaisa satiksmes tiesību jeb tā saucamo „gaisa brīvību” piešķiršanu.²⁵ Jēdziens „gaisa brīvības” ir cēlies no Čikāgas konvencijas papildinājuma – 1944. gada 17. decembra Starptautiskā gaisa satiksmes tranzīta nolīguma (*International Air Services Transit Agreement (IASTA)*)²⁶, kura 1. pantā nostiprinātas pirmās divas brīvības jeb tranzīta brīvības. Savukārt Starptautiskajā gaisa transporta nolīgumā (*International Air*

²⁰ ANO Starptautiskās tiesas 1951. gada 18. decembra spriedums lietā: *Fisheries Case (United Kingdom v. Norway)*. Pieejams: <http://www.icj-cij.org/docket/files/5/1809.pdf> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

²¹ ANO Starptautiskās tiesas 1950. gada 20. novembra spriedums lietā: *Asylum Case (Colombia v. Peru)*. Pieejams: <http://www.icj-cij.org/docket/files/7/1849.pdf> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

²² Diederiks-Verschoor I. H. P. *An Introduction to Air Law*, The Hague: Kluwer Law International, 2006, p.4.

²³ Convention on International Civil Aviation.

Pieejams: http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

²⁴ Mekons I. *Aviācija un gaisa telpa – de lege ferenda*. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. janvāris, 4.sējums, Nr.1 (29), 20.lpp.

²⁵ Turpat.

²⁶ Starptautiskās gaisa satiksmes tranzīta nolīgums: starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=52353> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

Transport Agreement) jeb „piecu brīvību nolīgumā” paredzētas vēl trīs gaisa brīvības jeb pārvadājuma brīvības.²⁷ Līdz ar to tradicionāli tiek atzītas piecas gaisa brīvības. Tomēr doktrīnā tiek runāts, ka kopumā iespējams izdalīt **deviņas gaisa brīvības**.

1995. gada 23. decembra Latvijas Republikas valdības un Ukrainas valdības līguma par gaisa satiksmi²⁸ 2. panta pirmās daļas a) punktā paredzēta **pirmā gaisa brīvība** – tiesības bez nosēšanās lidot pāri otrās valsts teritorijai. Savukārt b) punktā – **otrā gaisa brīvība** – tiesības veikt nosēšanos citas valsts teritorijā nekomerciālos nolūkos.²⁹

1993. gada 3. novembra Latvijas Republikas valdības un Izraēlas Valsts valdības līguma par gaisa satiksmi³⁰ 2. panta otrās daļas c) punktā paredzēta **trešā gaisa brīvība** – tiesības otrās Līgumslēdzējas Puses teritorijā līguma pielikumā paredzētajos punktos uzņemt vai izsēdināt pasažierus, iekraut vai izkraut kravu un pastu. **Ceturtnā gaisa brīvība** ir „pretēja” trešajai, proti, saskaņā ar to, lidojums tiek veikts pretējā virzienā – no citas valsts uz savu valsti. Latvijas Republikas valdības un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Karalistes valdības līguma par gaisa satiksmi 3. panta otrā daļa agrāk noteica tiesības otrās līgumslēdzējas puses teritorijā uzņemt Latvijas Republikā nogādājamajos pasažierus.³¹

1999. gada 18. oktobra Latvijas Republikas valdības un Horvātijas Republikas valdības³² līguma 2. panta pirmās daļas c) punkts paredz **piekto gaisa brīvību** – tiesības nosēsties otras līgumslēdzējas puses valsts teritorijā, lai izsēdinātu un uzņemtu starptautiskās satiksmes pasažierus, izkrautu un iekrautu bagāžu, kravu un pastu.

Sestā gaisa brīvība paredz tiesības veikt gaisa pārvadājumus starp divām citām valstīm caur savu valsti.³³ Latvijas Republikai nav noslēgti divpusējie līgumi par sestās gaisa brīvības piešķiršanu, bet tā ir pieļaujama starp Eiropas Savienības dalībvalstīm. Sestās gaisa brīvības piemērs ir Latvijas nacionālās lidsabiedrības „airBaltic” veiktais lidojums no Minhenes uz Helsinkiem ar nosēšanos Rīgā.³⁴

Septītā gaisa brīvība paredz tiesības veikt gaisa pārvadājumus starp divām citām valstīm bez jebkādam saistībām ar savu valsti.³⁵ Septītās gaisa brīvības piemērs ir Īrijas

²⁷ Milde M. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, p.105. – 106.

²⁸ Latvijas Republikas valdības un Ukrainas valdības līgums par gaisa satiksmi: Starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=38374> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

²⁹ Saskaņā ar Čikāgas konvenijas 96. panta d) punktu, ar nosēšanos nekomerciālajos nolūkos saprot nosēšanos ar jebkuru mērķi, izņemot pasažieru uzņemšanu un izsēdināšanu, kravas vai pasta iekraušanu vai izkraušanu.

³⁰ Latvijas Republikas valdības un Izraēlas Valsts valdības līgums par gaisa satiksmi: Starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=205177> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

³¹ Mekons I. *Aviācija un gaisa telpa – de lege ferenda*. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. februāris, 4. sējums, Nr. 2 (30), 50.lpp.

³² Latvijas Republikas valdības un Horvātijas Republikas valdības līgums par gaisa satiksmi: Starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=15044> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

³³ Milde M. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, p.110.

³⁴ Lidosta „Rīga” sagaida septiņmiljono tranzīta/transfēra pasažieri. Pieejams: <http://www.riga-airport.com/lv/main/zinas/aktuali/lidosta-riga-sagaida-septinmiljono-tranzita-transfera-pasazieri> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

³⁵ Milde M. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, p.110.

lidsabiedrības „Ryanair” lidojums no Rīgas uz Briseli.³⁶ *Astotā gaisa brīvība* – tiesības veikt gaisa pārvadājumu savā valstī (secīga kabotāža) – izpaužas tādējādi, ka pasažieru, kravas vai pasta pārvadājumi tiek veikti citās valsts teritorijā starp vairākām lidostām, bet lidojums sākās savā valstī vai tiek turpināts uz savu valsti.³⁷ Atbilstoši Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem, katrai dalībvalstij jāatzīst secīga kabotāža, ko veic citas dalībvalsts lidsabiedrība.³⁸

Devītā gaisa brīvība paredz tiesības veikt pasažieru, kravas vai pasta pārvadājumus citās valsts teritorijā starp vairākām lidostām, ja lidojums netiek turpināts uz savu valsti vai netiek uzsākts savā valstī (kabotāža).³⁹

„Slēgto debesu” sistēmas dēļ noslēgti vairāk nekā 3 000 divpusējie līgumi.⁴⁰ Latvijai divpusējie līgumi par gaisa satiksmi noslēgti ar gandrīz četrdesmit valstīm.⁴¹ Valstis, ar kurām nav noslēgti divpusējie līgumi par gaisa satiksmes tiesību piešķiršanu, var iegūt lidojumu veikšanas atļaujas saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 21. septembra noteikumiem Nr. 877 "Kārtība, kādā starptautisko publisko tiesību subjektiem piešķir atļauju izmantot Latvijas Republikas gaisa telpu publisko funkciju veikšanai paredzēto ārvalstu gaisa kuģu lidojumiem 1944. gada 7. decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 3. panta izpratnē".⁴²

Daudzpusējo līgumu par gaisa satiksmes tiesību piešķiršanu ir ievērojami mazāk nekā divpusējo. Pie šādiem līgumiem iespējams pieskaitīt Daudzpusējo līgumu par neregulārās gaisa satiksmes komerciālajām tiesībām Eiropā (*Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe*) un Daudzpusējo vienošanās par starptautiskā gaisa transporta liberalizāciju (*Multilateral Agreement on the Liberalisation of International Air Transportation*).⁴³

Īpašs gaisa telpas izmantošanas tiesiskais regulējums paredzēts Eiropas Savienībā. Saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas gaisa pārvadātāju piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem⁴⁴ 3. panta pirmo daļu, Kopienas gaisa

³⁶ Ryanair Route Map. Pieejams : <http://www.ryanair.com/lv/cheap-flight-destinations> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

³⁷ Milde M. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, p.111.

³⁸ Mencik Van Zebinsky A. A. *European Union External Competence and External Relations in Air Transport*. The Hague: Kluwer Law International, 1996, p.63.

³⁹ Milde M. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, p.111.

⁴⁰ Mekons I. *Aviācija un gaisa telpa – de lege ferenda*. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. janvāris, 4.sējums, Nr.1 (29), 20. lpp.

⁴¹ Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas mājas lapa.

Pieejama: <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=189> [aplūkota 2014.gada 2.aprīlī].

⁴² Kārtība, kādā starptautisko publisko tiesību subjektiem piešķir atļauju izmantot Latvijas Republikas gaisa telpu publisko funkciju veikšanai paredzēto ārvalstu gaisa kuģu lidojumiem 1944.gada 7.decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 3.panta izpratnē: Ministru kabineta 2010. gada 21. septembra noteikumi Nr. 877. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=218355> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

⁴³ Mekons I. *Aviācija un gaisa telpa – de lege ferenda*. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. janvāris, 4.sējums, Nr.1 (29), 20.lpp.

⁴⁴ Padomes 1992. gada 23. jūlija regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas gaisa pārvadātāju piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem. Pieejama: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992R2408:20040501:LV:PDF> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

pārvadātājiem ir tiesības veikt gaisa satiksmi Kopienā ietilpstošos maršrutos. Respektīvi, Eiropas Savienības teritorija uzskatāma par it kā vienas valsts teritoriju un attiecīgi Eiropas Savienības gaisa telpā gaisa pārvadājumi var tikt veikti bez ierobežojumiem. Minētās regulas piešķirtās tiesības jātulko tādējādi, ka tās iekļauj visas iepriekš minētās gaisa brīvības un ikvienu to iespējamo „tālākveidojumu”.⁴⁵

1.3. Kriminālatbildība par starptautiskās gaisa satiksmes noteikumu pārkāpšanu

Vairāku ārvalstu krimināllikumos paredzēta atbildība par starptautiskās gaisa satiksmes noteikumu pārkāpšanu. Krievijas Federācijas kriminālkodeksa 271. pants⁴⁶ un Lietuvas kriminālkodeksa 279. pants⁴⁷ paredz atbildību par starptautisko lidojumu noteikumu pārkāpšanu. Igaunijas sodu kodeksa 427. pants⁴⁸ paredz atbildību par starptautiskās gaisa satiksmes noteikumu pārkāpšanu. Ar starptautisko lidojumu (starptautiskās gaisa satiksmes) noteikumu pārkāpšanu galvenokārt saprot noteikto maršrutu, nosēšanās vietu, gaisa vārtu un atļauta lidojuma augstuma neievērošanu, kā arī valsts gaisa telpas neatļautu izmantošanu.⁴⁹

Savā laikā Latvijas PSR kriminālkodeksa 79. pants,⁵⁰ bet vēlāk Latvijas Kriminālkodeksa 79. pants⁵¹ paredzēja atbildību par starptautisko lidojumu noteikumu pārkāpšanu. Atzīmējams, ka atbildība par starptautisko lidojumu noteikumu pārkāpšanu un par transporta, tostarp gaisa transporta, kustības drošības noteikumu un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu bija paredzēta nodaļā „Noziegumi pret valsti”.

Pieņemot Krimināllikumu⁵² (turpmāk arī – KL), atbildība par gaisa satiksmes kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu tika ietverta nodaļā „Noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību”. **Atbildību par starptautisko lidojumu (starptautiskās gaisa satiksmes) noteikumu pārkāpšanu KL atsevišķi neparedz.**

⁴⁵ Mekons I. Aviācija un gaisa telpa – *de lege ferenda*. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. februāris, 4.sējums, Nr.2 (30), 53.lpp.

⁴⁶ Уголовный кодекс Российской Федерации. Pieejams: <http://www.uk-rf.com/glava27.html> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁴⁷ Republic of Lithuania Criminal Code. Pieejams: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=366707 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁴⁸ Estonia Penal Code.

Pieejams: http://legislationline.org/download/action/download/id/4707/file/Estonia_Penal%20Code_am2013_en.pdf [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁴⁹ Коряковцев В.В., Питулько К.В. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2004, с.636.

⁵⁰ [b.a.]. Latvijas Padomju Sociālistiskās Republikas kriminālkodekss: oficiālais teksts ar pielikumiem, kuros ievietoti pa pantiem sistematizēti materiāli. Rīga: Avots, 1984, 260.lpp.

⁵¹ Niedre A. Latvijas Kriminālkodekss. Komentāri pie atsevišķiem Kriminālkodeksa pantiem. Rīga: Latvijas Republikas Tieslietu ministrijas Tiesiskās informācijas centrs, 1995, 51. lpp.

⁵² Krimināllikums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=88966> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

Loģiski rodas jautājums, vai Latvijā staptautisko gaisa satiksmes noteikumu pārkāpums nav uzskatāms par kriminālsodāmu nodarījumu, vai arī šos pārkāpumus aptver KL 257. pants vai citi KL panti? Ņemot vērā, ka Čikāgas konvencijas preambulā, kā viens no tās mērķiem, norādīta starptautiskās civilās aviācijas droša attīstība, secināms, ka starptautiskās gaisa satiksmes noteikumi vērsti uz vispārēju gaisa transporta kustības drošības veicināšanu un aizsardzību. Tādā veidā starptautiskās gaisa satiksmes noteikumu pārkāpšana varētu ietilpt KL 257. panta dispozīcijā kā gaisa transporta kustības drošības pārkāpšana.

Tomēr saskaņā ar vienu no krimināltiesību pamatprincipiem – likumības principu – nodarījuma noziedzīgumu, sodāmību un citas krimināltiesiskās sekas nosaka tikai KL. Tas nozīmē, ka kriminālatbildība iestājas tikai par KL Sevišķajā daļā paredzētu nodarījumu. Latīniski minētais princips tiek formulēts – *nullum crimen, nullum poena sine lege* – nav nozieguma, nav soda bez norādes uz to likumā. Šis princips aizliedz analogijas piemērošanu krimināltiesībās.⁵³ Princips *nullum crimen, nullum poena sine lege* nostiprināts Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 7. pantā.⁵⁴ Ar 2012. gada 13. decembra grozījumiem⁵⁵ KL 1. pants papildināts ar ceturto daļu, kas noteic: nodarījumu nevar atzīt par noziedzīgu, likumu piemērojot pēc analogijas.

Tiesību zinātnē atzīts, ka, lasot Latvijas Republikas Satversmes⁵⁶ (turpmāk – Satversme) 90. pantu sistēmiskā kopsakarā ar Satversmes 91. pantu, var secināt, ka Satversmes 90. pants īpaši garantē tiesības uz krimināltiesību normu skaidrību un paredzamību. It sevišķi tas attiecas uz KL Sevišķās daļas pantu dispozīcijām.⁵⁷

Lietā *Achour pret Franciju* Eiropas cilvēktiesību tiesa norādīja, ka Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 7. pants vispārējā kārtā nosaka noziedzīgu nodarījumu un sodu likumības principu, īpaši aizliedzot attiecināt pastāvošo noziedzīgo nodarījumu sastāvus darbībām, kas pirms tam nebija sodāmas, kā arī piemērot krimināllikumam paplašināti par ļaunu apsūdzētajam, piemēram, pēc analogijas. Likumam ir skaidri jādefinē noziedzīgi nodarījumi un par tiem paredzētie sodi. Šī prasība uzskatāma par izpildītu, ja persona pēc normas teksta un, vajadzības gadījumā, pēc tiesas interpretācijas var saprast kādas darbības un bezdarbība izsauc kriminālatbildību.⁵⁸

⁵³ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 21. – 22.lpp.

⁵⁴ Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencija: Starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=43859> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁵⁵ Grozījumi Krimināllikumā: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=253698> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁵⁶ Latvijas Republikas Satversme: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=57980> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁵⁷ Rudevskis J. Ikvienam ir tiesības zināt savas tiesības. Grām.: Latvijas Republikas Satversmes komentāri: VIII nodaļa: cilvēka pamattiesības. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2011, 70.lpp.

⁵⁸ Eiropas Cilvēktiesību tiesas spriedums lietā: 67335/01 *Achour v. France*, para. 41. Pieejams: <http://echr.ketse.com/doc/67335.01-en-20041110/view/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

Lai gan no likumības principa parasti izsecina aizliegumu krimināltiesībās piemērot analogiju, attieksme pret analogijas piemērošanu dažādās valstīs atšķiras.⁵⁹ Attieksme pret analogijas piemērošanu atšķiras arī tiesību zinātnieku vidū. Tiesību teorijas speciālists prof. J. Neimanis, pretēji krimināltiesību doktrīnā valdošajam viedoklim, norāda, ka analogija krimināltiesībās ir pieļaujama, bet tā nedrīkst kaitēt personai, kurai ir tiesības uz aizstāvību.⁶⁰

Analogija par sliktu personai, kurai ir tiesības uz aizstāvību, pēc vispārējā principa krimināltiesībās ir izslēgta.⁶¹ Tomēr tiek atzīts, ka analogija publiskajās tiesībās pieļaujama, pamatojoties uz morāles un taisnīguma apsvērumiem, ja personas darbības rezultāts ir būtiski līdzīgs tam rezultātam, par ko likums ir paredzējis atbildību.⁶² Atsevišķi zinātnieki uzskata, ka analogija krimināltiesībās ir ne vien pieļaujama, bet pat nepieciešama, kad likumā nenoregulētais gadījums ir būtiski un acīmredzami līdzīgs likumā paredzētajam faktiskajam sastāvam. Turklāt tiek atzīts, ka KL normās ietvertu nenoteikto juridisko jēdzienu, kā arī vispārējo tiesību principu saprātīgas konkretizācijas pieļaujamība nevar būt apšaubāma.⁶³

Analizējot gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāvu, autora ieskatā, jāņem vērā krimināltiesību doktrīnā atzītais, ka KL 257. panta dispozīcija ir blanketā.⁶⁴ Latvijas Republikas Augstākās tiesas judikatūrā atzīts, ka kvalificējot nodarījumu saskaņā ar tādu KL pantu, kura dispozīcija ir blanketā, ir precīzi jānorāda kādi tieši noteikumi ir pārkāpti vainīgā darbības vai bezdarbības rezultātā.⁶⁵ Tātad, kvalificējot nodarījumu saskaņā ar KL 257. pantu, neizbēgami jāatsaucas uz citiem normatīviem aktiem, kā uz nacionālajiem, tā arī uz starptautiskajiem, kuros paredzēti konkrētie gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumi.

KL atrodama virkne normu, kuru dispozīcijas ir blanketas un norāde uz citiem normatīviem aktiem, kvalificējot nodarījumu saskaņā ar normu ar blanketu dispozīciju, ne tikai nav uzskatāma par principa *nullum crimen, nullum poena sine lege* pārkāpumu, bet saskaņā ar Augstākās tiesas judikatūru ir obligāta. Līdz ar to secināms, ka, **kvalificējot nodarījumu saskaņā ar KL 257. pantu, ir pieļaujama norāde uz starptautiskajām normām, kurās paredzēti konkrēti gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumi.**

⁵⁹ Cherif Bassiouni M. International Criminal Law. Third Edition. Sources, Subjects and Contents. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2008, p.73.

⁶⁰ Neimanis J. Tiesību tālākveidošana. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2006, 145.lpp.

⁶¹ Slaņķe G. Tiesību tālākveidošana krimināltiesībās. Jurista Vārds, 2012. 11.septembris, Nr. 37 (336), 7.lpp.

⁶² Iljanova D. Vispārējo tiesību principu nozīme un piemērošana. Rīga: Ratio iuris, 2005, 108. – 109.lpp.

⁶³ Slaņķe G. Tiesību tālākveidošana krimināltiesībās. Jurista Vārds, 2012. 11.septembris, Nr. 37 (336) 16.lpp.

⁶⁴ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 292.lpp.

⁶⁵ Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2007.gada 21.februāra lēmums lietā Nr. SKK-7/2007.

Neatbildēts paliek jautājums, vai gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāvs pilnībā aptver visus iespējamus starptautiskās gaisa satiksmes noteikumu pārkāpumus, kurus paredzēja attiecīgā norma Latvijas Kriminālkodeksā.

Krievijas Federācijas kriminālkodeksa komentāros uzsvērts, ka starptautisko lidojumu noteikumu pārkāpšana apdraud starptautisko lidojumu veikšanas kārtību, kas nodrošina gaisa transporta kustības drošību.⁶⁶ Minētā nodarījuma papildu tiešais objekts ir valsts robežu neaizskaramība.⁶⁷ Krievijas Federācijas Gaisa kodeksa⁶⁸ 79. panta pirmā daļa definē starptautisko lidojumu kā lidojumu, kas tiek veikts vairāk nekā vienas valsts gaisa telpā. Līdzīgi starptautiskos lidojumus definē likums „Par aviāciju”⁶⁹. Taču atšķirībā no Krievijas Federācijas Gaisa kodeksa likums „Par aviāciju” neparedz atsevišķi regulējumu iekšzemes lidojumiem un starptautiskiem lidojumiem.

Likuma „Par aviāciju” 2. panta pirmā daļa paredz, ka Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanu, kā arī civilās un militārās aviācijas darbību Latvijā valsts un tās iedzīvotāju interesēs regulē šis likums, šā likuma noteiktās kompetences ietvaros izdotie normatīvie akti, Latvijas Republikai saistoši starptautiskie līgumi un Eiropas Savienības normatīvie akti. Turpretī Krievijas Federācijas Gaisa kodeksā atsevišķi noteikta nacionālo normatīvo aktu darbības joma un Krievijas Federācijas noslēgto starptautisko līgumu darbības jomā. Turklāt Krievijas Federācijas Gaisa kodeksa 4. pantā atsevišķi regulēta atbildība par Krievijas Federācijas nacionālo normatīvo aktu aviācijas jomā pārkāpšanu.

Līdz ar to secināms, ka Krievijas Federācijā mēdz atšķirties regulējums, kas paredzēts iekšzemes lidojumiem un starptautiskiem lidojumiem. Turpretī Latvijā gan uz iekšzemes, gan uz starptautiskiem lidojumiem attiecināmi vienādi noteikumi. Kā tiks secināts apakšnodaļā par gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objektīvo pusi, ievērojamā daļa gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu paredzēta tieši starptautiskajos normatīvajos aktos. Šie noteikumi nav jāiekļauj nacionālajos normatīvajos aktos un tie ir tieši piemērojami tiesiskajās attiecībās, tostarp, saucot personas pie atbildības saskaņā ar KL 257. pantu.

Ņemot vērā minēto, secināms, ka nebūtu pamatoti atsevišķi ietvert KL normu, kas paredzētu atbildību par starptautisko lidojumu veikšanas kārtības pārkāpumu, jo Latvijā nepastāv atšķirīgs starptautisko un iekšzemes lidojumu veikšanas kārtības regulējums.

⁶⁶ Лебедев В.М., Игнатов А.Н., Красиков Ю.А. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Москва: Норма, 2007, с.765.

⁶⁷ Комментарий к статье 271 Уголовного кодекса Российской Федерации. Pieejams: <http://www.vuzlib.org/beta3/html/1/13884/14194/> [aplūkots 2014. gada 10. aprīlī].

⁶⁸ Воздушный кодекс Российской Федерации. Pieejams: http://www.consultant.ru/popular/air/25_11.html#p791 [aplūkots 2014. gada 20. martā].

⁶⁹ Par aviāciju: LR likums: Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=57659> [aplūkots 2014. gada 10. aprīlī].

Doktrīnā atzīts, ka KL 257. pantā ietvertais noziedzīgais nodarījums apdraud sabiedriskās drošības intereses gaisa transporta ekspluatācijas jomā. Tiešais papildu objekts var būt personu dzīvība un veselība, fizisku un juridisku personu mantiskās intereses.⁷⁰

Noziedzīgā nodarījuma galvenais tiešais objekts ir tās intereses, kuras vienmēr ir apdraudētas ar noteikta veida noziedzīgu nodarījumu. Tieši šo interešu aizsardzībai likumdevējs ir paredzējis attiecīgu normu. Papildu tiešais objekts neveido jaunu noziedzīgu nodarījumu, bet liecina par nodarījuma paaugstinātu kaitīgumu.⁷¹

KL 257. pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma objekts aptver gan starptautisko, gan iekšzemes lidojumu veikšanas kārtības apdraudējumu, taču neaptver Latvijas Republikas valsts robežu neaizskaramības apdraudējumu.

Ja pastāv tāds interešu apdraudējums, kas nav aptverts ar vienu noziedzīga nodarījuma sastāvu, bet atbilst cita patstāvīga noziedzīga nodarījuma sastāvam kā tiešais objekts, tad šis cits noziedzīgs nodarījums jākvalificē atsevišķi.⁷² Līdz ar to jāatbild uz jautājumu – vai KL Sevišķajā daļā paredzēts noziedzīgā nodarījuma sastāvs, kura tiešais apdraudējuma objekts ir Latvijas Republikas valsts robežu neaizskaramība.

Valsts robežu neaizskaramība gaisa transporta jomā ir cieši saistīta ar Čikāgas konvencijas 1. pantā un likuma “Par aviāciju” 1. pantā nostiprināto valsts ekskluzīvās suverenitātes principu gaisa telpā. Principa saturs izpaužas tādējādi, ka katra valsts ir tiesīga noteikt tiesisko režīmu tās gaisa telpas izmantošanai. Gaisa telpa var tikt izmantota ārvalstu gaisa kuģu lidojumiem tikai ievērojot atļauju saņemšanas kārtību – starptautiskā līguma formā vai kā vienreizēja lidojuma atļauja, ko izsniedz kompetentā valsts iestāde. ANO Starptautiskā tiesa lietā *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua* atzinusi, ka valsts suverenitāte noteiktā gaisa telpā ir paražu tiesību norma.⁷³

Konstatējot valsts ekskluzīvo suverenitātes tiesību attiecībā uz tās gaisa telpu pārkāpumu, svarīgi apzināties, kas tiek saprasts ar valsts gaisa telpu. Gaisa telpai ir horizontālā un vertikālā robeža. Ar gaisa telpas horizontālo robežu saprot sauszemes un valstij piederošo ūdeņu galējo robežu.⁷⁴ Saskaņā ar Latvijas Republikas valsts robežas likuma 1. panta 1. punktu, valsts robeža ir nepārtraukta un noslēgta līnija un ar šo līniju sakrītoša vertikāla virsma, kas Latvijas Republikas sauszemes un ūdeņu teritoriju, zemes dzīles un

⁷⁰ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 291.lpp.

⁷¹ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 103.lpp.

⁷² Turpat. 104. lpp.

⁷³ ANO Starptautiskās tiesas 1984. gada 26. novembra spriedums lietā: *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*. Pieejams: <http://www.icj-cij.org/docket/files/70/6485.pdf> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁷⁴ Mekons I. Aviācija un gaisa telpa – *de lege ferenda*. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. janvāris, 4. sējums, Nr. 1 (29), 16.lpp.

gaisa telpu norobežo no kaimiņvalstīm un no Latvijas Republikas ekskluzīvās ekonomiskās zonas Baltijas jūrā.⁷⁵

Lielākā problēma ir noteikt, kas ir saprotams ar gaisa telpas vertikālo robežu. Starptautisko tiesību doktrīnā pastāv atšķirīgi viedokļi par to, kur beidzas valsts gaisa telpa un sākās ārējais visums (*Outer Space*).⁷⁶ Nepamatots šķiet viedoklis, ka gaisa telpai nav vertikālās robežas. Šis viedoklis balstās uz principu – kam pieder zeme, tam pieder arī viss virs tās līdz pat debesīm (*Cuius est solum, eius est esque a'd coelum*).⁷⁷ Minētais princips nostiprināts Civillikuma 1042. pantā, kas noteic, ka zemes īpašniekam pieder ne vien tās virsa, bet arī gaisa telpa virs tās [...].⁷⁸ Līdzīga satura norma paredzēta Vācijas Civillikuma (*Bürgerliches Gesetzbuch*)⁷⁹ 905. pantā. Tomēr Vācijas civillikuma 905. panta otrais teikums paredz, ka īpašnieks nevar aizliegt darbības, kas tiek veiktas tādā augstumā vai dziļumā, ka viņam nav nekādas intereses aizliegt šīs darbības.

No minētā izriet, ka zemes īpašnieka īpašuma tiesības attiecībā uz gaisa telpu virs viņam piederoša zemes gabala tomēr nav absolūtas. Īpašuma tiesību uz gaisa telpu ierobežo īpašnieka interese aizliegt gaisa telpā veicamās darbības. Šāda pieeja var būt attiecināma arī uz valsts gaisa telpas vertikālo robežu, ņemot par pamatu valsts spēju un interesi īstenot kontroli pār gaisa telpu. Turklāt jāņem vērā, ka jebkurš gaisa kuģis, izmantojot aerodinamiskus spēkus, kas ir gaisa kuģa kustības pamatā, spēj lidot tikai līdz noteiktajam augstumam jeb tā saucamajiem *griestiem*. Līdz ar to par gaisa telpas vertikālo robežu ieteicams uzskatīt augstāko zināmo robežu virs jūras līmeņa, kurā spēj lidot militārie gaisa kuģi, izmantojot aerodinamiskus spēkus.⁸⁰

Nosakot gaisa telpas vertikālo robežu, par pamatu tiek ņemti militāro gaisa kuģu griesti tā iemesla dēļ, ka tie spēj sasniegt lielāku augstumu, nekā civilās aviācijas gaisa kuģi. Šāda pieeja nav pretrunā Čikāgas konvencijai, lai gan tā reglamentē civilās aviācijas jomu, jo noteicošais ir Čikāgas konvencijas mērķis – nodrošināt vispārējo drošību un mieru pasaulē.⁸¹

Gaisa telpas izmantošanas tiesiskā režīma noteikšana ir valsts suverenitātes izpausme. KL Sevišķajā daļā nav paredzēts noziedzīgs nodarījums, kura tiešais objekts aptvertu Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas tiesiskā režīma apdraudējumu.

⁷⁵ Latvijas Republikas valsts robežas likums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=201364> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁷⁶ Mekons I. Aviācija un gaisa telpa – *de lege ferenda*. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. janvāris, 4.sējums, Nr.1 (29), 17.lpp.

⁷⁷ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008, p.5.

⁷⁸ Civillikums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=225418> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁷⁹ Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Pieejams: <http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/BJNR001950896.html> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

⁸⁰ Mekons I. Aviācija un gaisa telpa – *de lege ferenda*. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. janvāris, 4.sējums, Nr.1 (29), 18.lpp.

⁸¹ Turpat.

KL 284. pants paredz atbildību par valsts robežas nelikumīgu šķērsošanu. Nodarījuma objekts ir pārvaldības kārtība, nodrošinot Latvijas Republikas valsts robežas režīma ievērošanu.⁸² Krimināltiesību doktrīnā pausts viedoklis, ka no objektīvās puses valsts robežas nelikumīgu šķērsošanu raksturo aktīvās darbības, proti, valsts robežas šķērsošana – visa veida satiksme un pārvietošanās pāri valsts robežai. Kriminālatbildība iestājas, ja minētas darbības ir nelikumīgas – tās izdarītas bez attiecīgu institūciju atļaujas.⁸³

Attiecinot minēto nodarījumu uz gaisa satiksmi, būtu jāsecina, ka kriminālatbildība par valsts robežas nelikumīgu šķērsošanu iestājas par Latvijas Republikai saistošajos starptautiskajos līgumos par gaisa satiksmi noteiktās valsts robežas šķērsošanas kārtības neievērošanu, kā arī par vienreizēju lidojumu atļauju saņemšanas kārtības neievērošanu.

KL 284. panta pirmajā daļā paredzēts nodarījuma pamatsastāvs. Savukārt panta otrajā daļā paredzētās trīs kvalificējošās pazīmes – nelikumīgu valsts robežas šķērsošanu izdarījusi personu grupa, vai tā izdarīta izmantojot transportlīdzekli, vai neievērojot noteikto ieceļošanas aizliegumu Latvijas Republikā.

Saskaņā ar KL 261. pantu ar transportlīdzekļiem, kas norādīti KL 260., 262. – 265. un 284. pantā, jāsaprot visu veidu automobiļi, traktori un citas pašgājējās mašīnas, tramvaji, trolejbusi, motocikli un citi mehāniskie transportlīdzekļi, kas pārvietojās ar savu enerģijas avotu, izņemot transportlīdzekļus ar iekšdedzes dzinēju, kura darba tilpums ir mazāks par 50 kubikcentimetriem. **Tātad secināms, ka KL 284. panta otrajā daļā paredzētā kvalificējošā pazīme – ja valsts robežas šķērsošana izdarīta, izmantojot transportlīdzekli, - neaptver valsts robežas nelikumīgu šķērsošanu, kas izdarīta izmantojot gaisa transportlīdzekli.**

Attiecīgi jāsecina, ka atbildība par nelikumīgu valsts robežas šķērsošanu, kas izdarīta, izmantojot gaisa transportlīdzekli, iestājas saskaņā ar KL 284. panta pirmo daļu. Krimināltiesībās, atbilstoši noziedzīga nodarījuma kaitīguma pakāpei, izšķir trīs noziedzīgu nodarījumu sastāvu veidus: pamatsastāvu (vienkāršu sastāvu), sastāvu ar pastipriņošiem apstākļiem (kvalificēto sastāvu) un sastāvu ar mīkstinošiem apstākļiem (privilģēto sastāvu).⁸⁴

Aprakstītā pieeja ir sistēmiski nepareiza, jo nevar rasties situācija, ka atbildību par valsts robežas nelikumīgu šķērsošanu, kas izdarīta, izmantojot mehānisko transportlīdzekli, paredz kvalificētais nodarījuma sastāvs, savukārt, ja tā izdarīta, izmantojot gaisa transportlīdzekli – pamatsastāvs.

⁸² Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Sevišķā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2009, 683.lpp.

⁸³ Turpat.

⁸⁴ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 80.lpp.

Ņemot vērā minēto, jāsecina, ka **KL neparedz kriminālatbildību par valsts robežas nelikumīgu šķērsošanu, ja tā izdarīta, izmantojot gaisa transportlīdzekli. Minētais nodarījums neietilpst nedz KL 257. panta, nedz KL 284. panta dispozīcijā.**

Tādējādi jāsecina, ka, lai gan gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana aptver kā starptautisko, tā iekšzemes lidojumu veikšanas kārtības pārkāpumus, minētais noziedzīga nodarījuma sastāvs tomēr pilnībā neaptver visus iespējamus starptautiskās gaisa satiksmes noteikumu pārkāpumus, proti, tas neaptver Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas tiesiskā režīma apdraudējumu, kas var izpausties nelikumīgajā valsts robežas šķērsošanā, izmantojot gaisa transportu.

Plašsaziņas līdzekļos ik pa laikam parādās ziņas par to, ka Latvijas Republikas robežu tuvumā tiek konstatēti citu valstu lidmašīnu lidojumi. Lidojumi parasti tiek veikti virs Baltijas jūras neitrālajiem ūdeņiem pie Latvijas teritoriālo ūdeņu ārējās robežas.⁸⁵ Turklāt tiek norādīts, ka aktivitāte Latvijas gaisa telpas tuvumā pēdējos gados būtiski palielinājusies.⁸⁶

Ņemot vērā pašreiz spēkā esošo normatīvo regulējumu, secināms, ka persona, kas pieļaus Latvijas Republikas valsts robežas nelikumīgu šķērsošanu, izmantojot gaisa transportu, netiks saukta pie atbildības.

Ņemot vērā, ka valsts robežas nelikumīga šķērsošana, izmantojot gaisa transportlīdzekli, apdraud ne tikai robežu neaizskaramību, bet arī valsts suverenitāti, kā arī to, ka neviena Krimināllikuma Sevišķās daļas norma neparedz atbildību par šādu nodarījumu, autors piedāvā izdarīt šādus grozījumus Krimināllikumā: papildināt 284. panta otro daļu aiz vārdiem „izmantojot transportlīdzekli” ar vārdiem „vai gaisa transportlīdzekli”.

⁸⁵ Latvijas pierobežā atkal mana divas Krievijas lidmašīnas; pērn fiksēts kaujas lidojumu rekords. Pieejams: <http://www.delfi.lv/news/national/politics/latvijas-pierobeza-atkal-mana-divas-krievijas-lidmasinas-pern-fiksets-kaujas-lidojumu-rekords.d?id=44249575#ixzz2wWZCfZW5> [aplūkots 2014. gada 10. aprīlī].

⁸⁶ Būtiski palielinājusies Krievijas militāro lidmašīnu aktivitāte Latvijas gaisa telpas tuvumā. Pieejams: <http://nra.lv/latvija/politika/96640-butiski-palieldinajusies-krievijas-militaro-lidmasinu-aktivitate-latvijas-gaisa-telpas-tuvuma.htm> [aplūkots 2014. gada 10. aprīlī].

2. GAISA TRANSPORTA KUSTĪBAS DROŠĪBAS UN EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMU PĀRKĀPŠANAS SASTĀVA ANALĪZE

Noziedzīga nodarījuma sastāva jēdziena saturs un nozīme izpaužas tajā, ka tiesisks pamats personas saukšanai pie kriminālatbildības par izdarītu noziedzīgu nodarījumu ir tikai tad, ja šīs personas veiktā darbība vai bezdarbība ir paredzēta, kā sodāma, KL.⁸⁷ Kriminālatbildības pamats ir nostiprināts KL 1. panta pirmajā daļā, kas noteic – pie kriminālatbildības saucama un sodāma tikai tāda persona, kura ir vainīga noziedzīga nodarījuma izdarīšanā, tas ir, kura ar nodomu (tīši) vai aiz neuzmanības izdarījusi KL paredzētu nodarījumu, kam ir visas noziedzīga nodarījuma sastāva pazīmes.

Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka noziedzīga nodarījuma sastāvs, kas latīniski tiek apzīmēts ar jēdzienu *corpus delicti* (nozieguma ķermenis jeb būtība⁸⁸), ir KL paredzēto objektīvo un subjektīvo noziedzīga nodarījuma pazīmju kopums, kas ir pietiekams un reizē arī nepieciešams, lai konkrēto darbību vai bezdarbības aktu atzītu par noteikta veida noziedzīgu nodarījumu.⁸⁹

Krimināltiesībās tiek izdalīti četri noziedzīga nodarījuma sastāva elementi – noziedzīga nodarījuma objekts, objektīvā puse, subjekts un subjektīvā puse.⁹⁰ Noziedzīga nodarījuma objekts un objektīvā puse ir noziedzīga nodarījuma sastāva objektīvās pazīmes, savukārt – subjekts un subjektīvā puse – subjektīvās pazīmes.

Ar 2012. gada 13. decembra grozījumiem Krimināllikumā tika samazinātas KL 257. pantā paredzētās brīvības atņemšanas sankcijas. KL 257. panta pirmajā daļā brīvības atņemšanas uz laiku līdz pieciem gadiem vietā kopš 2013. gada 1. aprīļa paredzēta brīvības atņemšana uz laiku līdz trim gadiem, savukārt panta otrajā daļā brīvības atņemšanas uz laiku no trim līdz desmit gadiem vietā paredzēta brīvības atņemšana uz laiku līdz astoņiem gadiem. Samazinoties brīvības atņemšanas sankcijām, nav mainījusies nedz KL 257. panta pirmajā daļā, nedz otrajā daļā paredzētā noziedzīga nodarījuma klasifikācija.⁹¹

⁸⁷ Krastiņš U. Noziedzīgs nodarījums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2000, 8. – 9.lpp.

⁸⁸ Dow P. Criminal law. California: Brooks/Cole Publishing Company, 1985, p.28.

⁸⁹ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 68. lpp.

⁹⁰ Krastiņš U. Mācība par nozieguma sastāvu. Rīga: Zvaigzne ABC, 1994, 13. lpp.

⁹¹ Meikališa Ā., Strada-Rozenberga K. Grozījumi Kriminālprocesa likumā un Krimināllikuma grozījumu ietekmētās izmaiņas kriminālprocesa praktiskajā norisē. Jurista Vārds, 2013. 19.marts, Nr.11 (762) 45.lpp.

2.1. Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objekts

Prof. Uldis Krastiņš atzīst, ka noziedzīga nodarījuma objekta jēdziens KL netiek dots, bet ir izstrādāts krimināltiesību teorijā.⁹² Attīstoties krimināltiesību doktrīnai, objekta izpratne dažādos laika posmos ir bijusi dažāda. Pēckara Latvijas juridiskajā literatūrā noziedzīga nodarījuma objekta satura atklāšanai un raksturošanai izmantoja jēdzienu „sabiedriskās attiecības”.⁹³ Šāda pieeja noziedzīga nodarījuma objekta definēšanai arī šobrīd ir sastopama Krievijas krimināltiesību doktrīnā.⁹⁴ Objekta definēšanu ar „sabiedriskajām attiecībām” vēlāk nomainīja uzskats, ka ar objektu ir saprotams „tiesiski aizsargāts labums”. P. Mincs rakstīja, ka noziedzīgs nodarījums nav iedomājams bez objekta, kas var būt katrs tiesību apsargāts labums kā individuāls, tā sabiedriska vai valsts.⁹⁵ Ievērojams 19. gadsimta Krievijas krimināltiesību zinātnieks N. Tagancevs par noziedzīgā nodarījuma objektu atzina pašu tiesību normu, kura tiek pārkāpta ar konkrēta noziedzīga nodarījuma izdarīšanu.⁹⁶ Šādu pieeju vēlāk atbalstīja A. Piontovskis, definējot objektu gan kā sabiedriskās attiecības, gan kā tiesību normas, kuras regulē šīs attiecības.⁹⁷

Pašlaik Latvijas krimināltiesību doktrīnā tiek atzīts, ka noziedzīga nodarījuma objekts ir valsts, sabiedrības, atsevišķu cilvēku grupu un indivīdu noteiktas intereses, ko apdraud noziedzīgs nodarījums.⁹⁸ Interese ir sociālā kategorija, kurai raksturīgi subjektīvi un objektīvi kritēriji un, kas ir saistīta ar reālo dzīvi, ar tajā notiekošajām parādībām un procesiem. Interese aptver arī tādu jēdzienu kā labums.⁹⁹

Doktrīnā norādīts, ka KL 257. pantā paredzētais noziedzīgais nodarījums – gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana – apdraud sabiedriskās drošības intereses gaisa transporta ekspluatācijas jomā.¹⁰⁰

Krievijas krimināltiesību zinātnieki norāda, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objekts ir sabiedriskās attiecības gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas nodrošināšanas jomā.¹⁰¹

⁹² Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 90.lpp.

⁹³ Turpat. 91.lpp.

⁹⁴ Здравомыслов Б.В. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть. Москва: Юристъ, 1996, с.109.

⁹⁵ Mincs P. Krimināltiesību kurss. Vispārējā daļa. Ar U. Krastiņa komentāriem. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2005, 89.lpp.

⁹⁶ Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Часть общая. Тула: Автограф, 2001. с.394.

⁹⁷ Гаухман Л.Д., Колодкин Л.М., Максимов С.В. Уголовное право: Часть Общая. Часть Особенная. Москва: Юриспруденция, 1999, с.87.

⁹⁸ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 92.lpp.

⁹⁹ Turpat.

¹⁰⁰ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 291.lpp.

Šāda Krievijas krimināltiesību zinātnieku pieeja gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objekta definēšanai atbilst Krievijas krimināltiesību doktrīnā atzītajam viedoklim, ka noziedzīga nodarījuma objekts ir sabiedriskās attiecības.

Citi Krievijas krimināltiesību zinātnieki uzskata, ka noziedzīgā nodarījuma objekts ir gaisa transporta funkcionēšanas drošība (bezavārijas kustība un ekspluatācija), kas izpaužas gaisa transporta spējā nodrošināt pasažieru vai kravas pārvadāšanu, nepastāvot pasažieru veselības vai dzīvības apdraudējumam vai īpašuma iznīcināšanas vai bojāšanas apdraudējumam.¹⁰²

Abstrahējoties no objekta kā noziedzīga nodarījuma sastāva elementa izpratnes doktrinārajām atšķirībām Latvijā un Krievijā, secināms, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana primāri apdraud sabiedrisko drošību.

Vēsturiski jēdziena sabiedriskā drošība izpratne aprobežojās ar rūpnīcās strādājošo drošību, kuri, veicot savus darba pienākumus, izmantoja tehniskās ierīces. Sabiedriskā drošība pēc būtības nebija nodalāma no darba aizsardzības.¹⁰³ M. Grīnbergs definē sabiedrisko drošību kā personu sociālās mijiedarbības sistēmu, kas vērsta uz tehnikas uzturēšanu sakārtotā un drošā stāvoklī.¹⁰⁴ Savukārt A. Kudeličs atzīst, ka sabiedriskā drošība ir sociālo attiecību sistēma, kuras ietvaros tiek realizētas sabiedrības un indivīda sociālās intereses.¹⁰⁵

Sabiedriskās drošības intereses dažādās jomās apdraud KL XX nodaļā „Noziedzīgi nodarījumi pret vispārējo drošību un sabiedrisko kārtību” paredzētie noziedzīgi nodarījumi. Piemēram, KL 239. pantā paredzētais nodarījums – būvniecības noteikumu pārkāpšana – apdraud sabiedriskās drošības intereses būvniecības darbu veikšanas jomā.¹⁰⁶ Līdz ar to, noskaidrojot jēdziena „sabiedriskā drošība” saturu, jāņem vērā jēdziena „vispārējā drošība” nozīme, kas ir plašāks un aptver jēdzienu „sabiedriskā drošība”.

Prof. V. Liholaja norāda, ka vispārējā drošība un sabiedriskā kārtība ir cilvēku sabiedrisko attiecību sistēma, kas nodrošina sabiedrisko mieru, normālus apstākļus darbam un atpūtai, kā arī personas tiesību un likumīgo interešu realizēšanu.¹⁰⁷

¹⁰¹ Коряковцев В.В., Питулько К.В. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2004, с.619.

¹⁰² Скуратов Ю.И., Лебедев В.М. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации Издание 2-е измененное и дополненное. Москва: НОРМА-ИНФРА, 1999, с.611.

¹⁰³ Гринберг М.С. Преступления против общественной безопасности.

Pieejams: http://library.nulau.edu.ua/POLN_TEXT/KNIGI_2013/Grinberg_1974.pdf [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁰⁴ Там же.

¹⁰⁵ Куделич А.В. Уголовно-правовая охрана общественного порядка в современной России. Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук. Pieejams: <http://www.dissercat.com/content/ugolovno-pravovaya-okhrana-obshchestvennogo-poryadka-v-sovremennoi-rossii> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁰⁶ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Sevišķā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2009, 568.lpp.

¹⁰⁷ Turpat. 499.lpp.

A. Korobejevs paudis viedokli, ka sabiedriskā drošība kā transporta noziegumu objekta sastāvdaļa, ir ar krimināllikumu aizsargāto sabiedrisko attiecību kopums, kas nodrošina transportlīdzekļu bezavārijas funkcionēšanas interešu aizsardzību, personu veselības un dzīvības, īpašuma un vides interešu aizsardzību.¹⁰⁸

Ņemot vērā prof. V. Liholajas sniegto vispārējās drošības definīciju un atspoguļotos zinātnieku viedokļus, secināms, ka **sabiedriskā drošība ir sabiedrisko attiecību sistēma, kuras mērķis ir nodrošināt sabiedrības mieru un samazināt jebkāda kaitējuma nodarīšanas risku sabiedrības locekļiem.**

Lai gan gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana apdraud sabiedriskās drošības intereses, kriminālatbildība par šo nodarījumu nav paredzēta KL XX nodaļā, citu nodarījumu pret vispārējo drošību vidū. Ņemot vērā, ka KL Sevišķās daļas sistēma veidota pēc grupas objekta pazīmēm,¹⁰⁹ secināms, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objekta noteicošais elements nav sabiedriskā drošība, bet joma, kurā šī sabiedriskā drošība tiek apdraudēta, proti, gaisa transporta kustības un ekspluatācijas joma.

Autors nepiekrīt B. Kurinova viedoklim, ka noziedzīgi nodarījumi transportā apdraud transporta darbu tikai tā kustības jomā. Savukārt transporta tehniskās apkalpošanas noteikumu pārkāpšana, piemēram, degvielas uzpildes noteikumu pārkāpšana vai kravas iekraušanas un izkraušanas noteikumu pārkāpšana apdraud attiecīgo darbu veikšanas drošību.¹¹⁰ Nevar piekrist arī Krimināllikuma zinātniski praktiskajā komentārā paustajam viedoklim, ka KL 257. pantā paredzētais nodarījums apdraud sabiedriskās drošības intereses tikai gaisa transporta ekspluatācijas jomā.¹¹¹

KL 257. panta nosaukumā skaidri paredzēts – [...] gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana. Panta dispozīcijā lietots saiklis „vai”, norādot, ka, lai sauktu personu pie atbildības, saskaņā ar šo pantu, pietiek konstatēt tikai kustības drošības noteikumu vai tikai ekspluatācijas noteikumu pārkāpumu. Taču minētā nodarījuma **objekta definējumā jābūt atspoguļotiem abiem gaisa transporta funkcionēšanas aspektiem – kustībai un ekspluatācijai. Objekta definējuma sašaurināšana līdz sabiedriskās drošības interesēm tikai gaisa transporta kustības vai tikai ekspluatācijas jomā ir nepamatota.**

¹⁰⁸ Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003, с.67.

¹⁰⁹ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 25.lpp.

¹¹⁰ Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. Москва: Юридическая литература, 1976, с.20.

¹¹¹ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 291.lpp.

KL 257. panta dispozīcijas formulējums norāda uz to, ka jēdzieni kustība un ekspluatācija ir divi dažādi jēdzieni. Tātad nav pamatoti uzskatīt, ka, definējot objektu, pietiek pieminēt tikai ekspluatāciju kā plašāku jēdzienu, kas aptver arī gaisa transporta kustību. A. Korobejevs piedāvā transporta kustību un ekspluatāciju kopumā apzīmēt ar transporta funkcionēšanu.¹¹²

Latviešu valodas skaidrojošajā vārdnīcā norādīts, ka ar vārdu „ekspluatācija” saprot kāda objekta, mašīnas, transportlīdzekļa izmantošanu.¹¹³ Savukārt funkcionēšana tiek definēta kā darbošanās.¹¹⁴ Funkcionēšana ir plašāks jēdziens, nekā ekspluatācija un, tāpēc par objektu iespējams atzīt sabiedriskās drošības intereses gaisa transporta funkcionēšanas jomā, atsevišķi neizdalot gaisa transporta kustību un ekspluatāciju.

Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu papildu tiešais objekts ir personu veselība, dzīvība, fizisku un juridisko personu mantiskās intereses.¹¹⁵ Līdzīgi Vācijas krimināltiesību doktrīnā norādīts, ka gaisa transporta kustības drošības pārkāpumi apdraud tādas tiesiskās intereses, ka veselība, dzīvība un īpašums.¹¹⁶

A. Korobejeva ieskatā, bez veselības, dzīvības, īpašuma vai vides apdraudējuma gaisa transporta funkcionēšanas drošība kā galvenais objekts nevar tikt apdraudēta, un līdz ar to minētās intereses nevar tikt atzītas par papildu objektiem.¹¹⁷ Šādam A. Korobejeva viedoklim nevar piekrist. Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka noziedzīgā nodarījuma galvenais tiešais objekts ir tās intereses, kuru aizsardzībai likumdevējs ir paredzējis attiecīgu normu. Savukārt papildu tiešais objekts liecina par nodarījuma paaugstinātu kaitīgumu.¹¹⁸

KL 257. panta pirmā daļa paredz atbildību par gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu [...], ja tā būtiski traucējusi transporta darbu. KL 257. panta otrā daļa paredz atbildību par tādu pašu nodarījumu, ja ar to radītas smagas sekas. Pamatots ir uzskats, ka gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana pati par sevi nav kriminālsodāma. Lai personu sauktu pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 257. pantu, jākonstatē, ka ticis būtiski traucēts transporta darbs. Taču nav pamatoti uzskatīt, ka gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu

¹¹² Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003, с.56-57.

¹¹³ Latviešu valodas skaidrojošā vārdnīca. Pieejama: <http://www.tezaurs.lv/sv/?w=ekspluat%C4%81cija> [aplūkots 2014.gada 22.martā].

¹¹⁴ Latviešu valodas skaidrojošā vārdnīca. Pieejama: <http://www.tezaurs.lv/sv/?w=funkcion%C4%93%C5%A1ana> [aplūkots 2014.gada 22.martā].

¹¹⁵ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 291.lpp.

¹¹⁶ Fischer T. Strafgesetzbuch und Nebengesetze. München: Verlag C.H.Beck, 2001, S.1830.

¹¹⁷ Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003, с.70.

¹¹⁸ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 103.lpp.

pārkāpšanas gadījumā, lai personu sauktu pie kriminālatbildības, vienmēr jābūt radītam personu veselības, dzīvības, fizisko vai juridisko personu mantisko interešu apdraudējumam. Minēto interešu apdraudējuma gadījumā, nodarījums var tikt kvalificēts saskaņā ar KL 257. panta otro daļu jeb saskaņā ar kvalificētu sastāvu. Tātad šo interešu apdraudējuma esība liecina par nodarījuma paaugstinātu kaitīgumu un attiecīgi minētās intereses uzskatāmas par papildu objektiem.

Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas papildu objektu apdraudējumu ilustrē šāds piemērs no tiesu prakses. Tukuma rajona tiesa atzina, ka noziedzīgā nodarījuma rezultātā, kas paredzēts KL 257. panta otrajā daļā, G. V. guva smagus miesas bojājumus, kas bīstami dzīvībai un izraisīja viņa nāvi, gaisa kuģa pasažieriem R. Š. un N. B. tika nodarīti smagi miesas bojājumi, gaisa kuģa pasažieriem V. S., A. B., V. K., A. V., E. E. nodarīti vidēja smaguma miesas bojājumi. Turklāt Tukuma rajona tiesa konstatēja, ka sakarā ar gaisa kuģa bojāeju, komercsabiedrībai SIA „KD” nodarīts mantisks zaudējums LVL 43 722,00, tas ir, lielā apmērā un radīts būtisks kaitējums komercsabiedrības attīstībai, jo gaisa kuģis pēc sadursmes ar zemi guva būtiskus bojājumus un tālākai ekspluatācijai nav atjaunojams. Tukuma rajona tiesa nosprieda piedzīt par labu cietušajam E. E. mantiskā kaitējuma atlīdzību LVL 732,52 apmērā un par labu cietušajam V. S. – mantiskā kaitējuma atlīdzību LVL 1 254,90 apmērā.¹¹⁹

Tādējādi Tukuma rajona tiesa atzina, ka noziedzīgais nodarījums apdraudēja fizisko personu dzīvību un veselību, kā arī fizisko un juridisko personu mantiskās intereses un traucēja komercsabiedrības normālu saimniecisku darbību, kas atbilst krimināltiesību doktrīnā atzītajiem gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas papildu objektu pazīmēm.

A. Korobejevs atzīmē, ka transporta nodarījumu rezultātā nereti tiek nodarīts kaitējums arī apkārtējai videi, - tiek piesārņoti ūdeņi, nodarīts kaitējums florai un faunai.¹²⁰ Sekojot šim viedoklim, ir analizējams jautājums par vides aizsardzības interešu atzīšanu par gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas papildu tiešo objektu. Noziedzīgi nodarījumi pret dabas vidi ieņem īpašu vietu prof. U. Krastiņa pētnieciskajā laukā.¹²¹ Līdz ar to, analizējot izvirzīto jautājumu, jāpievēršas prof. U. Krastiņa darbos, kas veltīti nodarījumiem pret dabas vidi, paustajām atziņām.

¹¹⁹ Tukuma rajona tiesas 2012.gada 22.oktobra spriedums krimināllietā Nr.11390052908.

¹²⁰ Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003, с.68.

¹²¹ Hamkova D. Profesora U. Krastiņa ieguldījums vērtējuma jēdziena „būtisks kaitējums” izpratnes attīstībā Latvijas krimināltiesībās. Grām.: Tiesību interpretācija un tiesību jaunrade – kā rast pareizo līdzsvaru. Latvijas Universitātes 71. zinātniskās konferences rakstu krājums. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 2013, 117.lpp.

Noziedzīgu nodarījumu pret dabas vidi objekts ir dabas objektu izmantošanas (lietošanas) intereses. Krimināltiesiskās normas, kas aizsargā dabas objektus, ar kriminālsoda piedraudējumu ierobežo gan pašu dabas objektu īpašnieku un likumīgo valdītāju rīcības tiesības ar dabas objektiem, gan arī citu personas iespējas lietot (izmantot).¹²² Nodarījumi pret dabas vidi ir tādi kaitīgi, prettiesiski un kriminālā kārtā sodāmi nodarījumi, kas apdraud dabas objektu saglabāšanas, dabas resursu racionālās izmantošanas un dabas bagātību atjaunošanas un vairošanas intereses.¹²³ Norobežojot noziedzīgus nodarījumus pret dabas vidi no nodarījumiem pret īpašumu, jāņem vērā, ka galvenā atšķirība parādās nodarījumu pret dabas vidi un nodarījumu pret īpašumu apdraudējuma priekšmetā, tā ekonomiskajās atšķirībās. Nodarījumos pret īpašumu apdraudējuma priekšmets ir manta ar noteiktu lietošanas vērtību. Turpretī dabas objektu vērtību rada dabas vides apstākļi. Cilvēka ieguldījumi dabas vides uzlabošanās un atjaunošanā ar laiku akumulējās dabas objektā un vairs nav noteicošie komponenti dabas objekta izveidē un pastāvēšanā.¹²⁴

Saskaņā ar Vides aizsardzības likuma¹²⁵ 1. panta 17. punktā sniegto definīciju vide ir dabas, antropogēno un sociālo faktoru kopums. Vides aizsardzības likuma 1. panta 1. punkts noteic, ka dabas resursi ir dabas sastāvdaļas, to skaitā gaiss, ūdeņi, flora, fauna, augsne, zemes dzīles. Prof. U. Krastiņš atzīst, ka dabas vidi veidojošie objekti ir zeme, tās dzīles, meži, koku grupas, atsevišķi koki, augi, ūdeņi, savvaļas dzīvnieki, valsts īpaši aizsargājamās dabas teritorijas un dabas pieminekļi.¹²⁶ Autora ieskatā, Vides aizsardzības likumā lietotais jēdziens „dabas resursi” ir sinonīms prof. U. Krastiņa izmantotajam jēdzienam „dabas objekti”.

Vides aizsardzības likuma 1. panta 9. punkts paredz, ka kaitējums videi ir novērtējamas nelabvēlīgas dabas resursu izmaiņas vai izmērāma ar dabas resursu saistīto funkciju pasliktināšanās, kas var rasties tieši vai netieši. Ar dabas resursu saistītā funkcija ir labums, ko sabiedrība vai vide gūst no attiecīgā dabas resursa. Kaitējums augsnei vai zemes dzīlēm ir jebkāda pārveidošana vai piesārņojums, ko izraisa ķīmisko vielu, maisījumu, organismu vai mikroorganismu tieša vai netieša ievadīšana augsnē vai zemes dzīlēs un kas rada risku cilvēku veselībai vai būtiski nelabvēlīgi ietekmē cilvēku veselību vai vidi. Kaitējums ūdeņiem ir jebkāds kaitējums, kuram ir būtiska nelabvēlīga ietekme uz konkrēta ūdensobjekta ekoloģisko vai ķīmisko kvalitāti, kvantitatīvo stāvokli vai ekoloģisko potenciālu.

Nopietnākas gaisa kuģu katastrofas neizbēgami noved pie kaitējuma nodarīšanas videi, kas var izpausties gan kā kaitējums augsnei un zemes dzīlēm, gan kā kaitējums ūdeņiem.

¹²² Krastiņš U. Noziedzīgi nodarījumi pret dabas vidi. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2001, 9.lpp.

¹²³ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Sevišķā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2009, 66.lpp.

¹²⁴ Krastiņš U. Noziedzīgi nodarījumi pret dabas vidi. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2001, 10.lpp.

¹²⁵ Vides aizsardzības likums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=147917> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹²⁶ Krastiņš U. Noziedzīgi nodarījumi pret dabas vidi. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2001, 8.lpp.

Gaisa kuģu katastrofu rezultātā var tikt izraisīts augsnes, zemes dziļļu un ūdeņu piesārņojums, ko rada izlijusi aviācijas degviela.¹²⁷ Gaisa transporta ekspluatācijas kārtību reglamentējošie normatīvie akti turklāt satur normas, kas vērstas uz vides aizsardzību no aviācijas trokšņa un gaisa piesārņojuma. Vides aizsardzībai no aviācijas trokšņa ir veltīts Čikāgas konvencijas Sešpadsmitais pielikuma Pirmais sējums, bet vides aizsardzībai no aviācijas dzinēju emisijām – Čikāgas konvencijas Sešpadsmitais pielikuma Otrais sējums.

Prasības, kuras piesārņojuma novēršanas un kontroles jomā jāņem vērā gaisa kuģu operatoriem – personām, kas veic gaisa pārvadājumus un ekspluatē gaisa kuģi – nosaka likums „Par piesārņojumu”.¹²⁸ Vides aizsardzības nozīme civilās aviācijas jomā uzsvērta arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr.1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK.¹²⁹

Līdz ar to secināms, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas rezultātā var tikt nodarīts kaitējums dabas videi. Taču jāņem vērā doktrīnā norādītais, ka papildu tiešā objekta apdraudējums ir konkrētā nodarījuma sastāva obligātā sastāvdaļa.¹³⁰ Autora ieskatā, nevar apgalvot, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas gadījumā vienmēr tiek apdraudētas dabas vides aizsardzības intereses. Līdz ar to dabas vides aizsardzības intereses nav atzīstamas par KL 257. pantā paredzētā noziedzīga nodarījuma papildu tiešo objektu. **Gadījumā, ja gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas rezultātā tiek nodarīts kaitējums dabas videi, izvērtējams jautājums par nodarījuma kvalifikāciju saskaņā ar KL 257. pantu kopībā ar attiecīgo KL XI nodaļā paredzēto normu, kas paredz atbildību par nodarījumu pret dabas vidi**

Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka atšķirībā no noziedzīga nodarījuma objekta, kas vienmēr tiek apdraudēts, izdarot noziedzīgu nodarījumu, priekšmets visos nodarījumu sastāvos nav obligāta pazīme.¹³¹ Noziedzīga nodarījuma priekšmets ir cilvēka ārējā pasaulē

¹²⁷ Култаева А. Установлено, что упавший самолет нанес ущерб экологии. Pieejams: http://www.gezitter.org/politic/20549_ustanovleno_cho_upavshiy_samolet_nanes_uscherb_ekologii/ [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹²⁸ Par piesārņojumu: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=6075> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹²⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr.1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK. Pieejama:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2008R0216:20091214:LV:PDF> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹³⁰ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 103.lpp.

¹³¹ Turpat. 105.lpp.

objektīvi eksistējoša lieta, pret kuru tieši vērst kaitīgs nodarījums un līdz ar to tiek apdraudēts noziedzīga nodarījuma objekts.¹³²

Krievijas krimināltiesību zinātnē atzīts, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas priekšmets ir gaisa transports – civilās aviācijas gaisa kuģu un citu gaisa transporta līdzekļu kopums, kas ietver sevī lidmašīnas, helikopterus, hidrolidmašīnas, aerostatus, planierus u.tml.¹³³ Latvijas krimināltiesību literatūrā netiek pausts viedoklis, ka gaisa transports ir gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāva priekšmets. Taču, piemēram, tiek norādīts, ka gaisa transports ir viens no KL 258. pantā paredzētā noziedzīga nodarījuma priekšmetiem,¹³⁴ kas cita starpā paredz atbildību par gaisa transportlīdzekļu, tīšu iznīcināšanu, bojāšanu vai citādām tīšām darbībām, kuru rezultātā tie kļuvuši nederīgi ekspluatācijai.

Autora ieskatā, ir atbalstāms Latvijas krimināltiesību zinātnieku viedoklis, ka gaisa transports nav uzskatāms par KL 257. panta priekšmetu. Ņemot vērā noziedzīgā nodarījuma priekšmeta definīciju, jāsecina, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas gadījumā, kaitīgs nodarījums nav vērst tieši pret gaisa transportu, kā ārējā pasaulē objektīvi eksistējošo lietu. Gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumi tiek pārkāpti, izmantojot gaisa transportu, nevis iedarbojoties uz to. Cita situācija veidojas KL 258. panta gadījumā, kad vainīgais tieši iedarbojās uz gaisa transportlīdzekli tīši to iznīcinot, bojājot vai citādi padarot to nederīgu ekspluatācijai.

Krimināltiesībās dažādi priekšmeti un ārējas pasaules procesi, kuri tiek izmantoti, lai izdarītu noziedzīgu nodarījumu, tiek apzīmēti ar noziedzīga nodarījuma izdarīšanas rīkiem vai līdzekļiem un ir pieskaitāmi pie objektīvās puses papildpazīmēm.¹³⁵ Līdz ar to secināms, ka **gaisa transports ir KL 257. pantā paredzētā noziedzīga nodarījuma līdzeklis, nevis šī nodarījuma priekšmets.**

2.2. Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objektīvā puse

Noziedzīga nodarījuma objektīvā puse ir personas uzvedības ārēja izpausme, kas rāda vai var radīt kaitīgas izmaiņas apkārtējā pasaulē. Noziedzīga nodarījuma ārējās izpausmes apzīmēšanai krimināltiesībās lieto terminu „nodarījums”, ar to saprotot kaitīgās uzvedības

¹³² Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 106.lpp.

¹³³ Радченко В.И., Михлин А.С. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2008, с.555.

¹³⁴ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 107.lpp.

¹³⁵ Turpat. 136.lpp.

divus veidus – prettiesisku darbību un bezdarbību.¹³⁶ Darbība ir aktīva, kaitīga un prettiesiska uzvedība, kas pauž šīs personas apzinātu gribu un ir vērsta pret noziedzīga nodarījuma objektu, nodarot vai radot draudus, nodarīt kaitējumu ar KL aizsargātām interesēm.¹³⁷ Savukārt ar bezdarbību krimināltiesībās saprot apzinātu, personas gribai atbilstošu pasīvu, kaitīgu un prettiesisku uzvedību, kas izpaudusies personai uzliktu tiesisku pienākumu nepildīšanā, kā rezultātā tiek nodarīts vai var tikt nodarīts kaitējums ar KL aizsargātām interesēm.¹³⁸

Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objektīvo pusi veido darbība vai bezdarbība, kuras rezultātā tiek pārkāpti gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumi.¹³⁹ Nevar piekrist, ka jābūt pārkāptiem gan gaisa transporta kustības drošības noteikumiem, gan ekspluatācijas noteikumiem. A. Korobejevs atzīst, ka nodarījumi transportā var izpausties gan tikai kustības drošības noteikumu pārkāpšanā, gan tikai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanā. Var veidoties situācijas, kad vienlaicīgi tiek pārkāpti kustības drošības noteikumi un ekspluatācijas noteikumi.¹⁴⁰ KL 257. panta dispozīcijā norādīts, ka atbildība saskaņā ar šo pantu iestājas par gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu. Proti, pietiek konstatēt tikai vienu no pantā minētajiem pārkāpumiem, lai personu sauktu pie kriminālatbildības.

KL 257. panta dispozīcija ir blanketa¹⁴¹ un līdz ar to, atbilstoši Latvijas Republikas Augstākās tiesas judikatūrai, kvalificējot nodarījumu saskaņā ar šo pantu, precīzi jānorāda, kādi tieši noteikumi ir pārkāpti vainīgā darbības vai bezdarbības rezultātā.¹⁴²

Zināmā mērā jāpiekrīt A.Korobejeva viedoklim, ka blanketa dispozīcija nereti var kļūt par *tabula rasa*, gadījumos, kad normatīvi akti nemitīgi mainās un līdz ar to pēc būtības mainās arī kriminālsodāma nodarījuma būtība.¹⁴³ Pārāk bieža grozījumu izdarīšana normatīvajos aktos nav uzskatāma par pozitīvu tendenci, tādēļ, ka tas nopietni ierobežo

¹³⁶ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 110. – 111.lpp.

¹³⁷ Krastiņš U. Noziedzīgs nodarījums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2000, 50.lpp.

¹³⁸ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 111.lpp.

¹³⁹ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 292.lpp.

¹⁴⁰ Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003, с.94.

¹⁴¹ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 292.lpp.

¹⁴² Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2007.gada 21.februāra lēmums lietā Nr.SKK-7/2007.

¹⁴³ Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003, с.76.

iedzīvotāju tiesības būt informētiem par savām tiesībām un pienākumiem.¹⁴⁴ Tomēr tas nevar tikt vērtēts kā iemesls, lai atteiktos no blanketām dispozīcijām KL normās.

A. Kurinova ieskatā, lai izvairītos no iespējamiem robiem transporta kustību un ekspluatāciju regulējošos normatīvajos aktos, ir pieļaujama personu saukšana pie kriminālatbildības par tādu darbību izdarīšanu, kas neatbilst vispārpieņemtajām uzvedības un piesardzības normām, kaut arī tie nebūtu paredzēti normatīvajos aktos.¹⁴⁵

Saskaņā ar Kriminālprocesa likuma 20. panta pirmo daļu tiesības uz aizstāvību ietver sevī personas tiesības zināt, kāda nodarījuma izdarīšanā viņu tur aizdomās vai apsūdz, [..]. Kriminālprocesa likuma 398. panta trešajā daļā paredzēts, ka personu var atzīt par aizdomās turēto, kā arī tai piemērot drošības līdzekli tikai no brīža, kad izmeklējamo nodarījumu var kvalificēt pēc konkrēta KL panta. Ņemot vērā minēto, kopsakarā ar judikatūrā paustajām atziņām par blanketas dispozīcijas būtību, secināms, ka personas saukšana pie kriminālatbildības par vispārpieņemto uzvedības normu pārkāpumu nav pieļaujama.

Krimināllikuma zinātniski praktiskajā komentārā atzīts, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumi ir paredzēti kā starptautiskajos, tā nacionālajos normatīvajos aktos.¹⁴⁶

Čikāgas konvencijas 54. panta l) punkts paredz, ka viena no Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas Padomes obligātajām funkcijām ir starptautisko standartu un ieteicamās prakses pieņemšana, apzīmējot tos kā Čikāgas konvencijas pielikumus.

Čikāgas konvencijas 37. pants noteic, ka Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija pieņem un vajadzības gadījumā laiku pa laikam groza starptautiskos standartus un ieteicamo praksi un procedūras attiecībā uz sakaru sistēmām un aeronavigācijas līdzekļiem, tostarp uz zemes marķēšanu, lidostu un nosēšanās zonu tehniskajām īpašībām, lidojumu noteikumu un gaisa satiksmes vadības prakses noteikumiem, ekspluatācijas un tehniskā personāla licencēšanu, gaisa kuģa lidotspēju, gaisa kuģa reģistrāciju un identifikāciju, meteoroloģiskās informācijas iegūšanu un apmaiņu, žurnāliem, aeronavigācijas kartēm, muitas un imigrācijas procedūrām, gaisa kuģiem briesmās un aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu un citiem ar aeronavigācijas drošību, regularitāti un efektivitāti saistītiem jautājumiem, kas laiku pa laikam var kļūt aktuāli.

Līdz ar to secināms, ka **Čikāgas konvencijas pielikumi satur ievērojamo daļu spēkā esošo gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu.**

¹⁴⁴ Ņikuļceva I. Likums un tā grozījumi. Jurista vārds, 2008. 8.aprīlis. Nr.14 (519). Pieejams: <http://www.juristavards.lv/doc/173466-likums-un-ta-grozijumi/> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁴⁵ Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. Москва: Юридическая литература, 1976, с.157.

¹⁴⁶ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 292.lpp.

Pašlaik ir pieņemti 19 Čikāgas konvencijas pielikumi.¹⁴⁷ Ņemot vērā, ka Čikāgas konvencijas pielikumos ir apkopoti starptautiskie standarti un ieteicamā prakse rodas jautājums par minēto pielikumu juridisko statusu un tajos paredzēto normu piemērojamību.

Strīds par Čikāgas konvencijas pielikumos paredzēto noteikumu piemērojamību radies, piemēram, izmeklējot krimināllietu par gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, - cietušais R. Š. iesniedza sūdzību par Tukuma rajona prokuratūras virsprokurora lēmumu par kriminālprocesa izbeigšanu, norādot, ka saskaņā ar Čikāgas konvencijas Sestā pielikuma nosacījumiem, lidmašīnas īpašnieka pienākums ir iecelt gaisa kuģa komandieri.¹⁴⁸ Tukuma rajona prokuratūras virsprokurors atkārtoti pieņēma lēmumu par kriminālprocesa izbeigšanu, norādot, ka Čikāgas konvencijas Sestā pielikuma normas nav iekļautas Latvijas nacionālajos normatīvajos aktos un tāpēc nav uzskatāmas par obligātām.¹⁴⁹

Turklāt jāņem vērā, ka saskaņā ar starptautiskajās tiesībās atzīto principu, saistošus starptautisko tiesību avotus ir tiesīgi pieņemt vienīgi starptautisko tiesību subjekti – valstis.¹⁵⁰ Čikāgas konvencijas pielikumus pieņem starptautiskās organizācijas – Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas – institūcija – Padome. Šādiem normatīvajiem aktiem starptautiskajās tiesībās ir ieteikuma tiesību (*soft law*) statuss.¹⁵¹

Starptautisko tiesību normu vietu Latvijas tiesību sistēmā noteic Satversmes 68. pants, kurā noteikts, ka visiem starptautiskiem līgumiem, kuri nokārto likumdošanas ceļā izšķiramus jautājumus, nepieciešama Saeimas apstiprināšana. Likuma „Par tiesu varu”¹⁵² 18. pantā paredzēts, ka likumos un starpvalstu līgumos noteiktajos gadījumos tiesa piemēro arī starptautisko tiesību normas vai citu valstu likumus. Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likuma 9. panta trešā daļa noteic, ka Latvijai saistošu starptautisko tiesību normu un Eiropas Savienības tiesību normu piemērošanu nosaka starptautiskie līgumi un citi tiesību akti.¹⁵³

Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka starptautiskās tiesību normas ir piemērojamas Latvijā, ja tās apstiprināja Saeima, un šo normu piemērošana paredzēta starptautiskajos līgumos vai citos tiesību aktos.

Starptautiskajās tiesībās atzītas divas doktrīnas starptautisko tiesību vietās noteikšanai nacionālo tiesību sistēmā. Saskaņā ar duālisma doktrīnu starptautiskās tiesības regulē

¹⁴⁷ Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации.

Pieejams: <http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁴⁸ Sūdzība par Tukuma rajona prokuratūras virsprokurora 2010.gada 27.jūlija lēmumu par kriminālprocesa izbeigšanu. [publiski nav pieejama].

¹⁴⁹ Tukuma rajona prokuratūras virsprokurora 2011.gada 31.janvāra lēmums par kriminālprocesa Nr.11390052908 izbeigšanu. [publiski nav pieejams].

¹⁵⁰ Hoof G.J.H. Rethinking the Sources of International Law. Deventer: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1983, p.88.

¹⁵¹ White N.D. The Law of International Organisations. Manchester: Manchester University Press, 2005, p.158. – 159.

¹⁵² Par tiesu varu: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=62847> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁵³ Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=249322> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

attiecības tikai starp starptautisko tiesību subjektiem un starptautiskās saistības valstij ir saistošas tikai starptautiskajās attiecībās. Turpretī monisma doktrīna paredz, ka valsts, uzņemoties starptautiskās saistības, uzņemas tās arī attiecībā uz valsts iekšējām lietām un starptautiskās tiesības kļūst par nacionālo tiesību sastāvdaļu.¹⁵⁴ Latvijas tiesību sistēmā faktiski valda monisma doktrīna – starptautisko tiesību akti, ja vien tie ir izgājuši atbilstošu procedūru, tiek atzīti par nacionālās tiesību sistēmas elementiem.¹⁵⁵

Čikāgas konvencijas 38. pants paredz iespēju dalībvalstīm paziņot par atkāpēm no starptautiskiem standartiem un ieteicamās prakses, ja uzskata par neiespējamu nodrošināt pilnīgu atbilstību jebkuram starptautiskajam standartam vai procedūrai vai pilnībā saskaņot savus noteikumus vai praksi ar jebkuru no starptautiskajiem standartiem vai procedūrām.

Līdz ar to secināms, ka **Čikāgas konvencijas pielikumos paredzētie starptautiskie standarti un ieteicamā prakse ir atzīstami par gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumiem KL 257. panta izpratnē, ja tos apstiprināja Saeima un Latvijas Republika nav paziņojusi par atkāpēm no attiecīgiem starptautiskiem standartiem un ieteicamās prakses. Čikāgas konvencijas pielikumos paredzēto noteikumu iekļaušana Latvijas nacionālajos normatīvajos aktos nav nepieciešama.**

Eiropas Savienībā viens no nozīmīgākajiem normatīvajiem aktiem, kas regulē ar civilās aviācijas drošību saistītus jautājumus ir Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK. Regulā ir uzsvērts, ka Čikāgas konvencija paredz minimālos standartus, lai nodrošinātu civilās aviācijas drošību un ar to saistītu vides aizsardzību. Ar Kopienas pamatprasībām un noteikumiem būtu jāpanāk, lai dalībvalstis izpildītu saistības, kas izriet no Čikāgas konvencijas.

Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumi ir paredzēti arī nacionālajos tiesību aktos – likumā „Par aviāciju” un uz tā pamata izdotajiem Ministru kabineta noteikumiem.

Līdzīgi kā mehānisko transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumi var būt noteikti rūpnīcu – izgatavotāju izdotajos normatīvajos aktos¹⁵⁶, arī gaisa transporta ekspluatācijas noteikumi var būt paredzēti ne tikai ārējos normatīvajos aktos, bet arī rūpnīcu izdotajās ekspluatācijas rokasgrāmatās. Minētais izriet gan no citiem ārējiem normatīvajiem aktiem,

¹⁵⁴ Malanczuk P. Akehurst's Modern Introduction to International Law. Seventh Revised Edition. London and New York: Taylor and Francis, 1997, p.63.

¹⁵⁵ Par Latvijas Republikas kārtējo ziņojumu par 1966.gada Starptautiskā pakta par pilsoniskajām un politiskajām tiesībām izpildi Latvijas Republikā laikposmā no 1995.gada līdz 2002.gada 1.janvārim: Ministru kabineta rīkojums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=67717> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁵⁶ Liholaja V. Krimināllikuma 260.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 300.lpp.

gan arī atzīts tiesu praksē. Čikāgas konvencijas Sestā pielikuma¹⁵⁷ 5.2.3. punkts paredz, ka lidmašīnu ekspluatē atbilstoši apstiprinātajiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kas ietverti tās lidojumu rokasgrāmatā. Čikāgas konvencijas Otrajā pielikumā¹⁵⁸ norādīts, ka tehniskās rokasgrāmatas sniedz norādījumus un informāciju, paplašinot starptautiskos standartus un ieteicamo praksi, kuru īstenošanas atvieglošanai tās ir paredzētas.

Gaisa transporta ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, neievērojot gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmatā paredzētos noteikumus, ilustrē šāds piemērs no tiesu prakses. Krievijas Federācijas Augstākās tiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2010. gada 25. maija lēmumā krimināllietā Nr.46-O10-47 atzīts, ka O. Z. un A. L. pārkāpa gaisa kuģa kustības drošības un ekspluatācijas noteikumus, veicot lidojumu ar ātrumu 290 – 310 km/h, lai gan saskaņā ar Lidmašīnas ekspluatācijas instrukciju maksimāli pieļaujamais ātrums pie konkrētajiem laika apstākļiem bija 255 km/h.¹⁵⁹

Jāpiekrīt A. Korobejeva paustajam viedoklim, ka sniegt izsmeļošu gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu uzskaitījumu, ko aptver attiecīgais krimināllikuma pants, nav iespējams.¹⁶⁰ Tomēr apkopojot ārējos normatīvajos aktos paredzētos gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumus, autors sniegs ieskatu, viņaprāt, nozīmīgākajos noteikumos, kuri veido gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas objektīvo pusi.

Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka gaisa transporta kustības drošības noteikumu pārkāpšana var izpausties kā noteikumu, kuri vērsti uz gaisa transporta kustības drošības nodrošināšanu, neievērošana vai nepareiza piemērošana, kā arī tādu darbību veikšana, kas ar šādiem noteikumiem ir aizliegta.¹⁶¹ Gaisa transporta kustības drošības noteikumu pārkāpšana var izpausties, piemēram, kustības ātruma neievērošanā, lidaparāta pacelšanas un nolaišanas noteikumu pārkāpšanā, lidojuma shēmas neievērošanā.¹⁶² Aviācijas zinātnē tiek lietots jēdziens „lidojumu drošība”, ar kuru apzīmē kompleksu gaisa transporta un aviācijas aktivitāšu raksturojumu, kas rada iespēju veikt lidojumus, neradot draudus cilvēku veselībai un dzīvībai.¹⁶³

¹⁵⁷ Gaisa kuģu ekspluatācija. Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6. pielikums. Pieejams : <http://likumi.lv/doc.php?id=204458> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

¹⁵⁸ Lidojumu noteikumi. Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 2. pielikums. Pieejams : <http://likumi.lv/doc.php?id=204458> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

¹⁵⁹ Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда Российской Федерации от 25 мая 2010 года по уголовному делу №46-О10-47. Pieejams: http://www.supcourt.ru/stor_pdf.php?id=297796 [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁶⁰ Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003, с.93.

¹⁶¹ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, с.108.-109.

¹⁶² Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 293.lpp.

¹⁶³ Lapinskis Z., Šestakovs V. Dažādu drošības aspektu analīze gaisa kuģu lidojumos. Rīga: RTU izdevniecība, 2005, 8.lpp.

Krievijas aviācijas literatūrā tiek norādīts, ka *sagatavošanās lidojumam* sastāv no iepriekšējas un pirmslidojuma sagatavošanās. Iepriekšējas sagatavošanas ietvaros tiek izstrādāta lidojuma trajektorija, sagatavots lidojuma plāns un citi dokumenti. Savukārt pirmslidojuma sagatavošanās ietver sevī gaisa kuģa tehniskā stāvokļa pārbaudi.¹⁶⁴

Čikāgas konvencijas Otrajā pielikumā norādīts, ka sagatavošanās lidojumam ietver sevī lidojuma sagatavošanas veidlapas aizpildīšanu, ar kuru gaisa kuģa komandieris apstiprina, ka ir pārliecinājies, ka gaisa kuģis ir lidojumderīgā stāvoklī. Turklāt sagatavošanās lidojumam ietvaros tiek veikta lidojuma veikšanas plāna izstrādāšana, rezerves lidlauku apzināšanās, prognozējamo laikapstākļu noskaidrošana, kā arī pārliecināšanās par gaisa kuģī esošo pietiekamo degvielas, eļļas un skābekļa daudzumu.

Gaisa transporta kustības drošības noteikumu pārkāpšana var izpausties kā *lidojumu plāna nesagatavošana vai neievērošana*.¹⁶⁵ Lidojuma plāna nesagatavošanas un lidojuma maršruta neizstrādāšanas iespējamās sekas atspoguļo šāds piemērs no Krievijas Federācijas Augstākās tiesas prakses. Organizējot helikoptera Mi-8 lidojumu, T. Š. nav sagatavojis normatīvo aktu prasībām atbilstošu lidojuma plānu. Lidojuma maršruts netika izstrādāts un attēlots kartē. Minēto gaisa transporta kustības drošības noteikumu pārkāpšanas rezultātā gaisa kuģa apkalpe novēloti ieraudzīja helikoptera kursā esošās elektrolīnijas un gaisa kuģis, aizķēries aiz elektrolīniju vadiem, pēc tam nokrita uz zemes.¹⁶⁶

Pacelšanās noteikumi noteic, ka *pacelšanās trajektorijai* jānodrošina augstuma rezerve, kas nav mazāka kā 15,2 m, virs visiem šķēršļiem. Turklāt pirms 120 m (400 ft) relatīvā augstuma sasniegšanas netiek izdarītas nekādas konfigurācijas vai jaudas izmaiņas. *Drošs pacelšanās ātrums* ir kalibrētais gaisa ātrums, kas ir vismaz 1,2 reizes lielāks par minimālo lidojuma ar nemainīgiem parametriem ātrumu (iekrišanas ātrums), lidmašīnām ar divām spēka iekārtām un 1,15 reizes lielāks – lidmašīnām ar vairāk nekā divām spēka iekārtām. Lidmašīna necenšas atrauties no zemes, līdz nav sasniegts ātrums, kas pārsniedz 15% virs minimālā iespējamā atrašanās ātruma. Līdz droša pacelšanās ātruma sasniegšanas nesāk ievilkt šasiju, bet aizplāksņiem pacelšanās laikā visu laiku jāatrodas pacelšanās stāvoklī.

Nosēšanās noteikumi noteic, ka sasniedzot 15,2 m (50 ft) relatīvo augstumu, tiek saglabāta nemainīga trajektorija ar pilnībā izlaistu šasiju un gaisa ātrumu, kas vismaz 1,3 reizes pārsniedz minimālo stabila lidojuma ātrumu nosēšanās konfigurācijā (iekritiena

¹⁶⁴ Осадший В.И. Воздушная навигация. Москва: «Книга по требованию», 2012, с.242.

¹⁶⁵ Lidojuma plāns ir gaisa satiksmes dienestu struktūrvienībām iesniedzamā noteikta informācija par paredzamo gaisa kuģa lidojumu vai lidojuma posmu, kurā ietilpst noteiktā informācija, tostarp, par lidojuma maršrutu.

¹⁶⁶ Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда Российской Федерации от 28 января 2014 года по уголовному делу № 53-004-34. Pieejams: http://www.supcourt.ru/stor_pdf.php?id=99956 [aplūkots 2014.gada 23.martā].

ātrums). Lidmašīnas priekšgals lidojumā nav vērsts uz leju. Aizplākšņi tiek iestatīti un paliek nosēšanās pozīcijā līdz nolaišanās pabeigšanai.

Nosēšanās noteikumu sakarā svarīgi minēt tādu jēdzienu kā lēmuma pieņemšanas augstums, sasniedzot kuru jāuzsāk aiziešana uz otro riņķi, ja nav nolaišanās turpināšanai nepieciešamā vizuālā kontakta ar orientieriem.

Lēmuma par aiziešanu uz otro riņķi savlaicīgas nepieņemšanas sekas ilustrē šāds piemērs no Krievijas Federācijas Augstākās tiesas prakses. Krievijas Federācijas Augstākās tiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2014. gada 28. janvāra lēmumā krimināllietā Nr.53-АП/13-56 konstatēts, ka gaisa kuģa komandieris N. K., kopš gaisa kuģa augstums tika samazināts līdz 120 metriem, nav veicis lidojuma parametru kontroli pēc gaisa kuģa ierīcēm, bet pārgājis pie vizuālas orientieru meklēšanas uz zemes. Minētais noveda pie tā, ka gaisa kuģis sācis novirzīties uz labo pusi un samazināt augstumu zemāk par noteikto glisādi. Nekontrolējamās augstuma samazināšanas un novirzīšanās no nolaišanās kursa rezultātā, notika gaisa kuģa sadursme ar zemi pirms tika sasniegts skrejceļš.

Tiesa atzina, ka N. K. neizpildīja normatīvajos aktos paredzēto pienākumu pārtraukt augstuma samazināšanu un izpildīt pārtraukto nosēšanos (aiziet uz otru riņķi), ja līdz droša vizuālā kontakta nodibināšanai orientieriem, nostrādāja signāls par lēmuma pieņemšanas augstuma sasniegšanu.¹⁶⁷

Ne mazāk svarīga ir **minimālo un atļauto lidojuma augstumu ievērošana**. Lidojuma augstums ir attālums no lidaparāta pa vertikāli līdz kādam līmenim, kas pieņemts par atskaites līmeni. Aviācijā izmanto īsto, absolūto, relatīvo un ešelona augstumus.¹⁶⁸ Īstais augstums ir augstums no zemes virsmas līdz gaisa kuģim. Relatīvais augstums ir augstums no kāda pieņemta līmeņa, piemēram, lidostas līmeņa vai kāda cita līmeņa. Absolūtais augstums tiek mērīts no jūras vidēja līmeņa (*Middle Sea Level*). Ešelona augstums tiek mērīts no nosacīta līmeņa, kas vienāds ar standarta atmosfēras spiedienu (760 mm. dz. st. vai 1013,2 hPa).¹⁶⁹

Minimālie lidojumu augstumi, kuros veicami lidojumi saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem un saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem, atšķiras. Vizuālos lidojumus veic augstumā, kas nav mazāks par 300 m (1000 ft) virs zemākā šķēršļa 600 m rādiusā ap gaisa kuģi, virs pārapsdzīvotiem pilsētu rajoniem, mazpilsētām vai ciemiem, vai cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā. Jebkuros citos rajonos vizuālos lidojumus veic augstumā, kas nav mazāks par 150 m (500 ft) virs zemes vai ūdens.

¹⁶⁷ Апелляционное определение Верховного суда Российской Федерации от 28 января 2014 года по уголовному делу 53-АП/13-56. Pieejams: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ARB;n=377493> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁶⁸ Klūga A. Aeronavigācija. Rīga: RTU, 2000, 37.lpp.

¹⁶⁹ Turpat.

Instrumentālais lidojums tiek veikts līmenī, kas nav zemāks par valsts, pār kuras teritoriju tas tiek veikts, noteikto minimālo lidojuma absolūto augstumu, vai, ja šāds minimālais lidojuma absolūtais augstums nav noteikts, tad vismaz 600 m (2000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu virs augsta apvidus vai kalnainos rajonos. Citos rajonos, kas nav minēti līmenī, kas ir vismaz 300 m (1000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu.

Minimālā lidojuma augstuma neievērošanas iespējamās sekas ilustrē šāds piemērs no tiesu prakses. Daugavpils tiesas 2012. gada 20. februāra spriedumā konstatēts, ka V. M. nepareizi novērtējot apkārtējos apstākļus un izraudzītā maršruta apkārtnes reljefa īpatnības – upes stāvais krasts un augsti augošu koku esamība, pirms meža masīva šķērsošanas, pārkāpa Ministru kabineta 2009. gada 17. februāra noteikumu Nr. 145 „Ultravieģlo gaisa kuģu lidojumu veikšanas kārtība” 13.7. apakšpunkta prasības, kas aizliedz veikt lidojumus zemāk par 150 metriem, neuzņēma drošu lidojuma augstumu un motodeltaplāna šasija aizķeras aiz augoša koka. Rezultātā notika motodeltaplāna sadursme ar augošu koku.¹⁷⁰

Lidojuma veikšanas laikā svarīga ir *ešelona jeb kreisēšanas augstuma (līmeņa) ievērošana*. Aeronavigācijā pastāv divas vertikālās ešelonēšanas sistēmas – pusapļa un kvadranta. Čikāgas konvencijas dalībvalstīs, tostarp Latvijā, izmanto pusapļa ešelonēšanas sistēmu. Pielietojot šādu ešelonēšanas sistēmu, pretējos virzienos lidojošie gaisa kuģi vienmēr lidos dažādos atļautos lidojumu līmeņos jeb ešelonos.¹⁷¹ Pusapļa ešelonēšanas sistēmas būtība izpaužas tajā, ka ešelona līmenis, kurš jāizmanto, veicot lidojumu, ir atkarīgs no gaisa kuģa maršruta magnētiskā virziena jeb ceļa līnijas.¹⁷² Ešelonus izsaka pēdu simtos noteiktajos augstumos. Piemēram, ešelons 350 atbilst 35 000 pēdu augstumam, bet nākamais – 360 ešelons – 36 000 pēdu augstumam. Ešelona augstums ne vienmēr sakrīt ar gaisa kuģa īsto augstumu.¹⁷³ Čikāgas konvencijas Otrajā pielikumā paredzēts, ka gaisa kuģiem, kuri veic lidojumu ar magnētisko virzienu no 0° līdz 179°, jālido pa nepāra ešeloniem, bet ar virzienu no 180° līdz 359° - pa pāra ešeloniem.

Lidojumu dispečeru kļūdas, laicīgi nepamanot, ka vienā ešelonā lidojošo gaisa kuģu kursi sakrīt kaut kādā punktā, var novest pie bīstamās gaisa kuģu satuvošanās vai nopietnākām sekām. Bīstamā gaisa kuģu satuvošanās tika konstatēta, piemēram, 2013. gada

¹⁷⁰ Daugavpils tiesas 2012. gada 20. februāra spriedums krimināllietā Nr. 11181168710.

¹⁷¹ Klūga A. Aeronavigācija. Rīga: RTU, 2000, 38.lpp.

¹⁷² Čikāgas konvencijas Otrajā pielikumā ceļa līnija definēta kā gaisa kuģa lidojuma trajektorijas projekcija uz zemes virsmas, kuras virziens jebkurā punktā parasti tiek izteikts grādos no ziemeļiem.

¹⁷³ Klūga A. Aeronavigācija. Rīga: RTU, 2000, 38.lpp.

31. augustā, kad vertikālā distance starp lidsabiedrības WizzAir lidmašīnu Airbus A320 un AirBaltic lidmašīnu Bombardier bija mazāka par 300 pēdām.¹⁷⁴

Viena no savulaik publiski apspriestākajām aviācijas katastrofām, kuru izraisīja, tostarp, dispečeru kļūda, nosakot gaisa kuģu ešelonus, ir t.s. „Sadursme virs Bodenezera”. 2002. gada 2. jūlija naktī virs Bodenezera sadūrās Baškortostānas aviokompānijas pasažieru lidmašīna un ASV kurjerpasta kompānijas DHL transporta lidmašīna. Katastrofā bojā gāja 71 cilvēks, to skaitā 57 bērni no Baškortostānas, kas lidoja uz Spāniju atpūsties.¹⁷⁵ Izmeklēšanā tika konstatēts, ka galvenais katastrofas cēlonis bija Šveices dispečeru dienesta "Skyguide" dispečeru nolaidība, laicīgi nepamanot lidmašīnu bīstamās satuvošanās un nenodrošinot drošu ešelonēšanu.¹⁷⁶ Šveices tiesa atzina četrus "Skyguide" dispečerus par vainīgiem 71 personas nonāvēšanā aiz neuzmanības.¹⁷⁷

Sadursmju novēršanas noteikumi paredz, ka gaisa kuģi pārvietojas, ievērojot tādu distanci, lai neradītu sadursmes draudus. Diviem gaisa kuģiem, tuvojoties frontāli, abi gaisa kuģi maina savus kursus, pagriežoties pa labi, savukārt tuvojoties saplūstošos virzienos, ceļu dod kreisajā pusē esošais gaisa kuģis, bet labajā pusē esošais gaisa kuģis saglabā savu kursu un ātrumu. Identisks princips ir paredzēts ceļu satiksmē un nostiprināts Ministru kabineta 2004. gada 29. jūnija noteikumu Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi” 147. punktā, kas noteic, ka vienādas nozīmes ceļu krustojumā transportlīdzekļa vadītājam jādod ceļš tā transportlīdzekļa vadītājam, kas tuvojas no labās puses.¹⁷⁸

Gaisa kuģis, kas veic lidojumu vai manevrē uz zemes vai ūdens, dod ceļu gaisa kuģim, kurš veic nosēšanos vai tuvošanās zemei beidzamo posmu. Ja divi vai vairāki gaisa kuģi tuvojas lidlaukam nosēšanās nolūkā, tad tas gaisa kuģis, kura lidojuma augstums ir lielāks, dod ceļu gaisa kuģim ar mazāku lidojuma augstumu.

Priekšrocības tiesību neievērošanu gaisa kuģu satiksmē ilustrē šāds piemērs no tiesu prakses. Viskonsinas Apelācijas tiesas 1984. gada 4. janvāra spriedumā lietā *United States Aviation Underwriters Inc. v. National Insurance Underwriters Inc.* konstatēja, ka 1979. gada 6. jūnijā notika divu gaisa kuģu sadursme laikā, kad abi plānojuši ielidot lidostā. Tiesa, atsaucoties uz ASV normatīvajiem aktiem, norādīja, ka gaisa kuģim, kurš plāno ielidot

¹⁷⁴ Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs. Aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu ziņojumu reģistrs 2013.gads. [publiski nav pieejams].

¹⁷⁵ Lidmašīnu sadursme Vācijā prasījusi 52 bērnu dzīvības. Pieejams: <http://www.delfi.lv/news/world/other/lidmasinu-sadursme-vacija-prasijusi-52-bernu-dzivibas.d?id=3470743> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁷⁶ German Federal Bureau of Aircraft Accidents Investigation. Investigation Report. Pieejams: http://www.bfu-web.de/EN/Publications/Investigation%20Report/2002/Report_02_AX001-1-2_Ueberlingen_Report.pdf?__blob=publicationFile [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁷⁷ Суд вынес приговор менеджерам Skyguide.

Pieejams: http://news.bbc.co.uk/1/hi/russian/international/newsid_6978000/6978324.stm [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁷⁸ Ceļu satiksmes noteikumi: Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnijā noteikumi Nr.571. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=90585> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

lidostā, ir kustības priekšroka attiecībā pret gaisa kuģiem, kas atrodas gaisā vai uz zemes. Ja divi gaisa kuģi plāno ielidot lidostā – priekšroka ir tam, kurš atrodas zemāk.¹⁷⁹

Vēl viens iespējamais lidojumu veikšanas kārtības pārkāpuma veids ir ***lidojuma procedūras noteikumu neievērošana***. Labvēlīgos laika apstākļos, pastāvot atbilstoši redzamībai, lidojumi var tikt veikti saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (turpmāk arī – *VFR* lidojumi), bet citos gadījumos, ja gaisa kuģis ir aprīkots ar atbilstošām ierīcēm, lidojumi var tikt veikti saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem.¹⁸⁰

VFR lidojumi var tiek veikti, piemēram, ja, veicot lidojumu, absolūtā augstuma diapazonā 3050 m (10 000 ft) un augstāk virs vidēja jūras līmeņa, redzamība lidojumā ir 8 km, bet attālums līdz mākoņiem – 1 500 m horizontāli un 300 m vertikāli.¹⁸¹ *VFR* lidojumu neuzsāk, ja apakšējās mākoņu robežas augstums ir mazāks nekā 450 m (1500 ft), vai ja redzamība uz zemes ir mazāka nekā 5 km. *VFR* lidojumi netiek veikti virs 200 ešelona un tuvu skaņas ātrumam un virsskaņas ātrumā.

Lai veiktu lidojumu saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (turpmāk arī – *IFR* lidojumi) gaisa kuģim ir jābūt aprīkotam ar piemērotiem instrumentiem un navigācijas aprīkojumu, kas ir atbilstošs veicamajam maršrutam. Instrumentālās pieejas procedūras būtība izpaužas virkne iepriekš noteiktu manevru, kurus veic, vadoties pēc pilotēšanas instrumentiem. *IFR* lidojumu nesāk, ja nav pieejama informācija, kas liecina, ka aprēķinātajā ielidošanas laikā paredzētās nosēšanās lidlaukā būs atbilstoši laika apstākļi.

Pareizās lidojumu veikšanas pieejas izvēle, proti, lidojuma veikšana saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem vai instrumentālo lidojumu noteikumiem, nozīmi atspoguļo šāds piemērs no tiesu prakses.

2008. gada 16. augustā Tukuma lidostā bija paredzēti aviācijas svētki. Ņemot vērā, ka Tukuma lidosta atrodas 220 pēdas virs jūras līmeņa, mākoņu augstums virs zemes bija 200 – 300 pēdas. Neskatoties uz nelabvēlīgiem laika apstākļiem, G. V. pieņēma lēmumu veikt lidojumu no Spilves lidostas uz Tukuma lidostu un paziņoja dispečeram, ka slēdz vizuālo lidojuma plānu un pāriet uz instrumentālo. Ņemot vērā, ka Tukuma lidosta nav aprīkota ar aparāturu, kas ļauj veikt instrumentālo nosēšanos, G. V., lidojot virs Tukuma, samazinājis augstumu, nolaižoties zem mākoņiem un veica vairākas virāžas, mēģinot ieraudzīt Tukuma

¹⁷⁹ Court of Appeals of Wisconsin. Case of United States Aviation Underwriters Inc. v. National Insurance Underwriters Inc. Pieejams: http://www.leagle.com/decision/1984534117Wis2d417_1498 [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁸⁰ [b.a] Instrument Flying Handbook. Washington: Transportation Department, Federal Aviation Administration, 2008, p.26. – 27.

¹⁸¹ Aeronavigācijas nolūkiem redzamība nozīmē lielāko attālumu, kādā uz spilgta fona ir iespējams saskatīt un atpazīt atbilstošu izmēru tumšu objektu, kas atrodas netālu no zemes vai uz neapgaismota fona ir iespējams saskatīt un identificēt aptuveni 1000 kandelu spilgtas ugunis.

lidlauka skrejeļu. Veikto virāžu rezultātā, lidmašīna sāka strauji zaudēt augstumu un G. V. netika galā ar tās vadību, kā rezultātā lidmašīna nokrita 5 km attālumā no Tukuma lidlauka.¹⁸²

Normatīvajos aktos ir paredzēti **īpašie lidojumu veikšanas kārtības noteikumi atsevišķiem gaisa kuģu veidiem.**

Bezpilota gaisa kuģu lidojumi veicami augstumā, kas nepārsniedz 120 metrus, lidojumus veic tā, lai neapdraudētu cilvēka dzīvību, veselību vai mantu, lidojumu drošību un nenodarītu kaitējumu videi. Pie bezpilota gaisa kuģiem pieskaitāmi bezpilota raķetes, radio vadāmie lidmodeļi, bezpilota brīvie gaisa baloni, atsaitē piestiprināti bezpilota gaisa baloni un gaisa pūķi.¹⁸³ Savukārt noteikumi par *ultravieglu gaisa kuģu lidojumu veikšanas kārtību* attiecas uz gaisa kuģiem, kuru maksimālais pacelšanās svars atbilst noteikumos noteiktajām un gaisa kuģa minimālais vienmērīga lidojuma ātrums nosēšanās konfigurācijā ir mazāks par 65 kilometriem stundā.

Lidojumus ar *aerostatu (gaisa balonu vai dirižabli)* ir atļauts veikt, ja VAS “Latvijas gaisa satiksme” ir apstiprinājusi aerostata lidojumu plānu, un ir saņemta valsts aģentūras “Civīlās aviācijas aģentūra” lidojumu atļauja.¹⁸⁴ Civīlās aviācijas *zemskaņas reaktīvās lidmašīnas* Latvijas Republikas gaisa telpu drīkst izmantot, ja to trokšņa līmenis atbilst vismaz Čikāgas konvencijas Sešpadsmitā pielikuma 1. sējuma 3. nodaļas II daļas prasībām.¹⁸⁵

Normatīvajos aktos ir paredzēti **īpašie noteikumi, kas paredzēti atsevišķiem lidojumu veidiem un aviācijas darbiem.**

Īpašie noteikumi paredzēti *bīstamo izstrādājumu un bīstamo kravu gaisa pārvadājumu veikšanai*,¹⁸⁶ kā arī *speciālo aviācijas darbu veikšanai*¹⁸⁷ – apvidus uzņemšanas un aerofotografēšanas darbiem, transporta un sakaru darbiem, būvniecības, montāžas, iekraušanas un izkraušanas darbiem, aviācijas darbiem mežsaimniecības nozarē, aviācijas agroķīmiskiem darbiem, lidojumiem eksperimentālo un zinātniski pētniecisko darbu veikšanai, aviācijas glābšanas darbiem, palīdzības sniegšanai iedzīvotājiem stihisku nelaimju (katastrofu) seku likvidēšanā.

¹⁸² Tukuma rajona tiesas 2012.gada 22.oktobra spriedums krimināllietā Nr.11390052908.

¹⁸³ Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veida lidaparātu lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi: Ministru kabineta 2006.gada 15.augusta noteikumi Nr.656. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=141998> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁸⁴ Aerostatu lidojumu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 2009.gada 15.septembra noteikumi Nr.1050. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=197879> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁸⁵ Noteikumi par civilo zemskaņas reaktīvo gaisa kuģu ekspluatācijas ierobežojumiem lidlaukos: Ministru kabineta 2006.gada 20.jūnija noteikumi Nr.487. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=138157> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁸⁶ Bīstamo izstrādājumu un bīstamo kravu gaisa pārvadājumu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 2008. gada 26. februāra noteikumi Nr. 123. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=171817> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁸⁷ Speciālo aviācijas darbu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 2006.gada 4.jūlija noteikumi Nr.557. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=139504> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

Turklāt īpašie noteikumi paredzēti *gaisa kuģu lidojumiem aviācijas skatēs*,¹⁸⁸ *izpletņlēcēju desantēšanai*¹⁸⁹ un *akrobātisko lidojumu veikšanai*¹⁹⁰, t.i., tādu lidojumu veikšanai, kuru laikā pilots ar iepriekšēju nodomu veic manevrus ar gaisa kuģi neparastā telpiskajā stāvoklī un neparastām ātruma izmaiņām.

Ar gaisa transporta kustības drošību saistīti noteikumi par *gaisa kuģu lidojumu drošībai potenciāli bīstamu objektu marķēšanu un aprīkošanu ar aizsarggaismām*.¹⁹¹ Gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas, izvietojšanas un apzīmēšanas kārtība, paredzēta arī likuma „Par aviāciju” 41. pantā.

Gaisa transporta **ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana** izpaužas tehnisku normu, kuras regulē gaisa kuģu ekspluatāciju un kravas izvietojšanu gaisa kuģa kravas nodalījumos, neievērošana kā gaisa kuģa kustības procesā, tā arī to stāvēšanas laikā, ekspluatējot atsevišķās ierīces un agregātus.¹⁹² I. Tjažkova atzīmē, ka ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana izpaužas tādu gaisa transporta apkalpošanas tehnisko prasību neievērošanā, kuras ir vērstas uz gaisa transporta drošu funkcionēšanu.¹⁹³

Gaisa transporta ekspluatācijas noteikumu pārkāpumi var izpausties kā *noteikumu par nepieciešamo ekspluatācijas aprīkojumu neievērošana*. Eksploatants nodrošina, ka lidojums netiek sākts, ja nav noskaidrots, ka ir pieejams viss *nepieciešamais aprīkojums* drošai gaisa kuģa ekspluatācijai un pasažieru aizsardzībai. Visos lidojumos jābūt šādam aprīkojumam: medicīniskajiem līdzekļiem, ugunsdzēsamajiem aparātiem, drošības jostām katrai sēdvietai, ar lidojuma veikšanu saistītiem informatīviem materiāliem.

Lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar tās *lidojumperīguma sertifikāta noteikumiem* un atbilstoši ekspluatācijas ierobežojumiem. Masa pacelšanās sākumā nedrīkst pārsniegt *maksimālo pacelšanās masu*, kas atbilst lidlauka pacēlumam atbilstošajam barometriskajam augstumam. Jauna gaisa kuģa masa tiek noteikta rūpnīcā – nosverot. Savukārt pirms katra lidojuma operators (dispečers) aprēķina gaisa kuģa pacelšanās masu, lai pārliecinātos, ka tā

¹⁸⁸ Noteikumi par atļaujas izsniegšanu aviācijas skates organizēšanai un norisei un aviācijas skates organizēšanas un norises kārtību: Ministru kabineta 2007.gada 4.decembra noteikumi Nr.819. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=167537> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁸⁹ Noteikumi par izpletņlēcēju desantēšanu un izpletņlēcēju desantēšanas atļaujas izsniegšanas kārtību: Ministru kabineta 2007.gada 17.jūlija noteikumi Nr.493. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=160670> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁹⁰ Gaisa kuģu akrobātisko lidojumu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 2009.gada 7.aprīļa noteikumi Nr.306. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=190519> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁹¹ Noteikumi par gaisa kuģu lidojumiem bīstamu objektu uzskaiti: Ministru kabineta 2008.gada 8.aprīļa noteikumi Nr.250. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=173772> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

¹⁹² Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 293.lpp.

¹⁹³ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, 109.lpp.

nav lielāka par pieļaujamo. Degvielas masu nosaka pēc blīvuma, kravas – nosverot, bet ekipāžas, pasažieru un bagāžas masu – sverot vai atbilstoši pieņemtiem standartiem.¹⁹⁴

Lidojumu nesāk, ja lidmašīnā nav pietiekami daudz *degvielas un eļļas*, lai nodrošinātu, ka tā varēs droši pabeigt lidojumu, ņemot vērā gan meteoroloģiskos apstākļus, gan lidojuma laikā paredzamās aizkavēšanās. Turklāt tiek nodrošināta arī rezerve neparedzētiem gadījumiem. Lidmašīnai neuzpilda degvielu pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas laikā vai laikā, kad pasažieri atrodas lidmašīnā, ja vien to pienācīgi neuzrauga kvalificēts personāls.

Lidojumu, kas veicams absolūtajos lidojuma augstumos, kuros atmosfēras spiediens apkalpes nodalījumos būs mazāks nekā 700 hPa, nesāk, ja krājumos nav pietiekami daudz *skābekļa elpošanai*.

Prof. U. Krastiņš uzsver, ka krimināltiesību teorijā konsekventi tiek realizēts noteikums, ka persona, par noziedzīga nodarījuma izdarīšanu atbild vienīgi tādos gadījumos, kad pastāv cēloņsakarība starp prettiesisko darbību vai bezdarbību un tām sekām, kas iestājušās šīs darbības vai bezdarbības rezultātā, ja tās ietvertas noziedzīga nodarījuma pazīmju skaitā.¹⁹⁵ Izzinot cēloņsakarības būtību krimināltiesībās, tiek pausts uzskats, ka cēloņsakarībai mūsdienu zinātnē ir dziļš filozofisks saturs, to atzīstot par vienu no pamatsakarībām, kas nosaka īstenības lietas un parādības.¹⁹⁶ Cēloņsakarība krimināltiesībās ir tāda objektīvā saikne starp prettiesisko darbību vai bezdarbību un to radītajām laika ziņā sekojošajām kaitīgajām sekām, kurā darbība vai bezdarbība sagatavo un nosaka seku iestāšanās reālu iespēju, un darbība vai bezdarbība ir galvenais noteicošais faktors, kas neizbēgami radījis kaitīgās sekas.¹⁹⁷ Cēloņsakarība ir objektīvā parādība, kas nav atkarīga no mūsu apziņas, bet tikai izskaidro konkrēto notikumu izcelsmi no citiem notikumiem.¹⁹⁸

M. Leja norāda, ka, konstatējot cēloņsakarību noziedzīgos nodarījumos, kas izdarīti aiz neuzmanības, nepieciešams noskaidrot, vai piesardzības pasākuma, kura ignorēšanas rezultātā iestājās kaitīgās sekas, mērķis ir novērst tieši to apdraudējumu, kas radījis kaitīgās sekas. Ja atbilde ir noraidoša, tad jāsecina, ka cēloņsakarība nepastāv.¹⁹⁹ Kā vēlāk tiks secināts apakšnodaļā, kas veltīta gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas subjektīvajai pusei, vainīgā attieksme pret minētā nodarījuma sekām var būt tikai

¹⁹⁴ [b.a] Rokasgrāmata gaisa kuģu elektronisko iekārtu ekspluatācijas prakses veikšanai. Rīga: RTU Aviācijas institūts, 2006, 13.lpp.

¹⁹⁵ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 130.lpp.

¹⁹⁶ Vīnkalna E. Cēloņsakarības izpratne krimināltiesībās. Grām.: Inovāciju juridiskais nodrošinājums. Latvijas Universitātes 70. konferences rakstu krājums. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 2012, 364.lpp.

¹⁹⁷ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 133.lpp.

¹⁹⁸ Малинин В.Б., Парфенов А.Ф. Объективная сторона преступления. Санкт-Петербург: Издательство Юридического института(Санкт-Петербург), 2004, с.128. – 129.

¹⁹⁹ Leja M. Noziedzīga nodarījuma izdarīšana aiz neuzmanības. Jurista Vārds, 2011. 14. jūnijs, nr.24. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=231486> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

neuzmanības formā. Līdz ar to, nosakot cēloņsakarības pastāvēšanu, piemērojama M. Lejas piedāvātā pieeja.

Daugavpils tiesas 2012. gada 20. februāra spriedumā konstatēts, ka V. M. neiereģistrēja Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā viņam piederošo motodeltaplānu – divvietīgo ultravieгло lidojamo aparātu. Līdz ar to saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 17. februāra noteikumu Nr. 145 „Ultravieгло gaisa kuģu lidojumu veikšanas kārtība” 6. 1. apakšpunktu lidojumus ar minēto gaisa kuģi nebija atļauts veikt. 2010. gada 2. oktobrī V. M., pārkāpjot gaisa kuģa lidojumu veikšanas aizliegumu, vadīja minēto motodeltaplānu. Veicot lidojumu, motodeltaplāna šasija aizķērās aiz augoša koka, kā rezultātā notika motodeltaplāna sadursme ar augošu koku.²⁰⁰

Autora ieskatā, tiesas norāde uz Noteikumu Nr. 145. 6. 1. apakšpunkta pārkāpumu ir nepamatota, jo starp minētās normas pārkāpumu ir kaitīgajām sekām – gaisa kuģa pasažieru nāvi nav konstatējama cēloņsakarība. Noteikumu Nr. 145. 6. 1. apakšpunktā ietvertā prasība nav vērsta uz to, lai nodrošinātu lidojuma drošību.

Jebkuras personas rīcības rezultātā apkārtējā pasaulē notiek izmaiņas, ko dēvē par sekām.²⁰¹ Kaitīgās sekas ir personas darbības vai bezdarbības rezultātā nodarīts kaitējums ar KL aizsargātām interesēm.²⁰² KL kaitīgās sekas kā noziedzīga nodarījuma objektīvās puses obligāta pazīme tiek norādītas noziedzīgu nodarījumu materiālajos sastāvos.²⁰³ Noziedzīgu nodarījumu formālos sastāvos kaitīgās sekas nav paredzētas, kaut arī prettiesiska darbība vai bezdarbība nodara kaitējumu kādām interesēm.²⁰⁴

KL 257. panta pirmā daļa paredz, ka kriminālatbildība saskaņā ar šo pantu iestājas, ja gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas rezultātā ticis būtiski traucēts transporta darbs. Šāds dispozīcijas formulējums sākotnēji liek secināt, ka, kvalificējot nodarījumu saskaņā ar KL 257. panta pirmo daļu, nepietiek konstatēt prettiesisku darbību vai bezdarbību, bet jākonstatē, ka ir iestājušās kaitīgās sekas – ticis būtiski traucēts transporta darbs – un attiecīgi KL 257. panta pirmajā daļā paredzēts noziedzīgs nodarījums ar materiālu sastāvu. Šāds secinājums ir tikai daļēji pamatots.

Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka, apzīmējot kaitīgās sekas, likumdevējs izmanto arī vērtējuma jēdzienus. Tostarp, visai bieži KL sastopama norāde uz būtiska kaitējuma radīšanu

²⁰⁰ Daugavpils tiesas 2012.gada 20.februāra spriedums krimināllietā Nr.11181168710.

²⁰¹ Малинин В.Б., Парфенов А.Ф. Объективная сторона преступления. Санкт-Петербург: Издательство Юридического института(Санкт-Петербург), 2004, с.69.

²⁰² Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 125. lpp.

²⁰³ Krastiņš U. Noziedzīgs nodarījums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2000, 61. – 63.lpp.

²⁰⁴ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 124.lpp.

noziedzīga nodarījuma rezultātā.²⁰⁵ D. Hamkova norāda, ka, pievēršoties jēdzienam „būtisks kaitējums”, ņemot vērā likumdevēja norādes likuma „Par Krimināllikuma spēkā stāšanās un piemērošanas kārtību” 23. pantā, šis jēdziens pieskaitāms atklāto juridisko jēdzienu klāstam.²⁰⁶ Krimināltiesību speciālisti jēdzienam „būtisks kaitējums”, kā arī citiem nenoteiktiem jēdzieniem izmanto apzīmējumu „vērtējuma jēdzieni”.²⁰⁷

Bez šaubām jēdziens „būtisks traucējums transporta darbam” atzīstams par vērtējuma jēdzienu, kas jāpiepilda ar saturu katrā konkrētajā tiesiskajā situācijā. Taču, detalizētāk pievēršoties KL paredzēto vērtējuma jēdzienu analīzei, ar kuriem apzīmē kaitīgās sekas, secināms, ka atšķirībā no „būtiskā kaitējuma” un „smagām sekām”, „būtisks traucējums transporta darbam” kā noziedzīga nodarījuma seku apzīmējums lietots vienīgi KL 257. panta pirmajā daļā. KL 258. panta pirmajā daļā, kas paredz atbildību par satiksmes ceļu un dzelzceļa, ūdens un gaisa transportlīdzekļu bojāšanu, norādīts, ka atbildība saskaņā ar šo pantu iestājas, ja dispozīcijā minētās darbības izraisījušas „traucējumu transporta darbā”. Nevienā citā KL pantā noziedzīga nodarījuma rezultātā radīto seku apzīmēšanai likumdevējs nav paredzējis „būtisku traucējumu transporta darbam” vai „traucējumu transporta darbam”.

Likumā „Par Krimināllikuma spēkā stāšanās un piemērošanas kārtību”, kurā meklējamas interpretatīvas vadlīnijas tādiem KL lietotiem vērtējuma jēdzieniem kā „būtisks kaitējums” un „smagas sekas”, nav atrodamas norādes, pēc kādiem kritērijiem jāvadās, piepildot ar saturu jēdzienu „būtisks traucējums transporta darbam”.

Ņemot vērā minēto, jāsecina, ka likumdevējs, konstruējot KL 257. panta pirmās daļas sastāvu, apzināti nav paredzējis citās KL normās izmantojamus kaitīgo seku apzīmējumus. Lai paredzētu noziedzīgu nodarījumu ar materiālu sastāvu, no juridiskās tehnikas viedokļa, būtu pamatotāk izmantot tādus pašus atklātos juridiskos jēdzienus, kādi izmantoti citās KL normās. Nav pamata uzskatīt, ka likumdevējs tikai labskanīguma dēļ, KL 257. panta pirmajā daļā jēdziena „būtisks kaitējums” vietā paredzējis „būtisku traucējumu transporta darbā”, pēc būtības apzīmējot tās pašas kaitīgās sekas, kādas sevī ietver „būtisks kaitējums”.

Līdz ar to secināms, ka, **paredzot KL 257. panta pirmajā daļā pazīmi „būtiski traucēts transporta darbs”, likumdevējs apzināti nav vēlējis konstruēt materiālu noziedzīga nodarījuma sastāvu**, bet tieši otrādi – norādīt, ka, lai sauktu personu pie kriminālatbildības, nav nepieciešams konstatēt kaitīgās sekas.

²⁰⁵ Hamkova D., Liholaja V. Būtiska kaitējuma izpratne: likums, teorija, prakse. Jurista Vārds, 2012. 10.janvāris, Nr.2.(701), 6.lpp.

²⁰⁶ Hamkova D. Profesora U. Krastiņa ieguldījums vērtējuma jēdziena „būtisks kaitējums” izpratnes attīstībā Latvijas krimināltiesībās. Grām.: Tiesību interpretācija un tiesību jaunrade – kā rast pareizo līdzsvaru. Latvijas Universitātes 71. zinātniskās konferences rakstu krājums. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 2013, 112.lpp.

²⁰⁷ Turpat.

Krimināltiesību doktrīnā atzīta t.s. prezumējamo kaitīgo seku pastāvēšana, kad prettiesiskās darbības rezultātā paredzamas pietiekami konkrētās sekas, bet to iestāšanās nav prasīta nodarījuma sastāvā.²⁰⁸ Autora ieskatā, **KL 257. panta pirmajā daļā likumdevējs ir normatīvi nostiprinājis gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas prezumējamās sekas** – būtisks traucējums transporta darbam. Minētās sekas nav uzskatāmas par objektīvās puses obligāto pazīmi, un **KL 257. panta pirmajā daļā paredzētais nodarījums atzīstams par formālu.**

Ārkārtas notikumi civilajā aviācijā tiek iedalīti atgadījumos, incidentos, nopietnos incidentos un aviācijas nelaimes gadījumos. Likums „Par aviāciju” definē *atgadījumu* civilajā aviācijā kā darbības pārtraukumu, defektu, nepilnību vai kādu citu ārkārtas apstākli, kas ir ietekmējis vai var ietekmēt lidojumu drošību, bet ne tādā veidā, ka dēļ tā noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents. *Incidents* ir jebkurš ar gaisa kuģa izmantošanu saistīts notikums, izņemot aviācijas nelaimes gadījumu, kas apdraud vai var apdraudēt gaisa kuģa ekspluatācijas drošību. *Nopietns incidents* ir incidents, pēc kura norises apstākļiem var spriest, ka pastāv liela varbūtība, ka varēja notikt negadījums, un kurš ir saistīts ar gaisa kuģa darbību, kas pilotējama gaisa kuģa gadījumā notiek starp brīdi, kad jebkura persona iekāpj gaisa kuģī ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad visas personas ir no gaisa kuģa izkāpušas, vai bezpilota gaisa kuģa gadījumā – no brīža, kad gaisa kuģis ir gatavs uzsākt kustību ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc lidojuma un galvenā dzinējsistēma ir izslēgta.

Aviācijas nelaimes gadījums ir notikums, kurš saistīts ar gaisa kuģa izmantošanu no brīža, kad vismaz viena persona iekāpj gaisa kuģī ar nolūku veikt lidojumu, līdz brīdim, kad visas gaisa kuģī esošās personas ir to atstājušas, un kura laikā: 1) kāda no minētajām personām iegūst miesas bojājumus, kuru rezultātā iestājas nāve, vai smagus miesas bojājumus 2) gaisa kuģis iegūst bojājumus vai tiek saārdīta tā konstrukcija; 3) gaisa kuģis pazūd bez vēsts vai nokļūst tādā vietā, kur tam piekļūt nav iespējams.

Jāpiekrīt viedoklim, ka KL paredzētajam jēdzienam „būtisks traucējums transporta darbā” vistuvākais no aviācijā izmantojamiem jēdzieniem ir atgadījums.²⁰⁹ Krimināllikuma zinātniski praktiskajā komentārā turklāt norādīts, ka būtisks traucējums transporta darbam konstatējams, ja tikuši ilgstoši pārtraukti transporta sakari, uz ilgāku laiku dezorganizēta kustība, izjaukts transporta kustības grafiks utt.²¹⁰

²⁰⁸ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 124.lpp.

²⁰⁹ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 293.lpp.

²¹⁰ Turpat.

Vārda „būtisks” lietošana, apzīmējot būtisku kaitējumu un būtisku traucējumu transporta darbam, liek pievērst uzmanību iespējai izmantot „būtiska traucējuma transporta darbam” papildīšanai ar saturu kritērijus, kas tiek izmantoti, piepildot ar saturu jēdzienu „būtisks kaitējums”.

Saskaņā ar likuma „Par Krimināllikuma spēkā stāšanās un piemērošanas kārtību”²¹¹ 23. panta pirmo daļu atbildība par Krimināllikumā paredzēto noziedzīgo nodarījumu, ar kuru radīts būtisks kaitējums, iestājas, ja noziedzīgā nodarījuma rezultātā ne vien nodarīts ievērojams mantiskais zaudējums, bet arī apdraudētas vēl citas ar likumu aizsargātās intereses vai ja šāds apdraudējums ir ievērojams. Panta otrā daļa noteic, ka par ievērojamu mantisko zaudējumu atzīstams mantiskais zaudējums, kas nodarījuma izdarīšanas brīdī pārsniedz piecu tai laikā Latvijas Republikā noteikto minimālo mēnešalgu kopsummā.

Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008.gada 1.septembra lēmumā lietā SKK – 351/2008 atzīts, ka Satversmē garantēto tiesību aizskārums, katrā ziņā atzīstams par personas tiesību un interešu ievērojamu apdraudējumu likuma „Par Krimināllikuma spēkā stāšanās un piemērošanas kārtību” 23. panta izpratnē.²¹² Prof. U. Krastiņš atzīmē, ka nav problēmu ar ievērojamu apmēru naudas izteiksmē, toties citu interešu apdraudējums ir ar visai plašu saturu.²¹³

Latviešu valodas skaidrojošajā vārdnīcā skaidrots, ka traucēt nozīmē būt par cēloni tam, ka procesi nevēlami mainās vai tiek radītas nevēlamas īpašības, kā arī būt nepiemērotam vai neiederīgam.²¹⁴

KL 257. pantā paredzētais seku apzīmējums uzsver, ka traucējumam jāizpaužas tieši transporta darba jomā. Vārds „transport” radies no latīņu vārda *transporto*, ko veido vārdi *trans* – pāri un *porto* – vest, nest, pārvadāt.²¹⁵ Loģistikas zinātnē tiek atzīts, ka pasažieru transporta funkcija izpaužas personu pārvietošanā no viņu pašreizējās atrašanās vietas uz vietu, kurā viņi vēlas atrasties nākotnē. Savukārt kravas transporta funkcija izpaužas preču pārvietošanā no to pašreizējās atrašanās vietas uz vietu, kur šim precēm ir lielāka vērtība, gan no patērētāju, gan no komersantu viedokļa.²¹⁶

Ņemot vērā transporta funkcijas, ar traucējumu transporta darbam iespējams apzīmēt nevēlamas izmaiņas personu un kravu pārvešanās procesā.

²¹¹ Par Krimināllikuma spēkā stāšanās un piemērošanas kārtību: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=50539> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²¹² Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008.gada 1.septembra lēmumā lietā SKK – 351/2008.

²¹³ Krastiņš U. Vērtējuma jēdzieni krimināllikuma normās. Jurista Vārds, 2012. 12.jūnijs, Nr.24(723), 8.lpp.

²¹⁴ Latviešu valodas skaidrojošā vārdnīca. Pieejama: <http://www.tezaurs.lv/sv/?w=trauc%C4%93t> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

²¹⁵ Crabb G. English Synonymes explained, in alphabetical order. London: Baldwin, 1826, p.388.

²¹⁶ Gubbins E.J. Managing transport operations. Third edition. London: Kogan Page Limited. 2003, p.6.

Drošas, efektīvas un videi draudzīgas gaisa satiksmes nodrošināšanas nolūkā globālā vai vietējā līmenī, tiek izmantota gaisa satiksmes vadības sistēma (ATM). Gaisa satiksmes vadības sistēma ietver sevī, tostarp, gaisa kuģu izlidošanas un ielidošanas grafiku veidošanu. Taču sekmīgu gaisa satiksmes vadības sistēmas darbību ietekmē vairāki apstākļi, tostarp, gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpumi. Kā rezultātā notiek gaisa kuģu kustības grafiku labošana. Tiek atzīts, ka 70 % gadījumu, kad tiek atlikti reisi, iemesls ir problēmas ar laika grafiku ievērošanu lidostās jeb lidaparātu apgriezes laiku lidostās (kavēšanās, kuras pamatā ir aviosabiedrības vai to pakalpojumu sniedzēji uz zemes, lidostas vai citas personas, kas iesaistītas apgriezes procesā).²¹⁷

Tāpat būtisks traucējums transporta darbam var izpausties kā ievērojams mantisks zaudējums pāravadātājam, kura dēļ traucēta transporta funkciju izpilde, kā arī reisu atcelšana, atlikšana vai laika grafiku neievērošana.

KL 257. panta otrajā daļā paredzēta pastiprināta atbildība par gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja rezultātā radītas smagas sekas. Saskaņā ar likuma „Par Krimināllikuma spēkā stāšanās un piemērošanas kārtību” 24. panta pirmo daļu atbildība par KL paredzēto noziedzīgo nodarījumu, kas izraisījis smagas sekas, iestājas, ja noziedzīgā nodarījuma rezultātā izraisīta cilvēka nāve, nodarīti smagi miesas bojājumi vai psihiskas dabas traucējumi vismaz vienai personai, mazāk smagi miesas bojājumi vairākām personām, mantiskais zaudējums lielā apmērā vai radīts citāds smags kaitējums ar likumu aizsargātām interesēm.

Autora ieskatā, minētās normas formulējums norāda, ka, nosakot vai noziedzīga nodarījuma rezultātā izraisītas smagas sekas, pietiek konstatēt vismaz viena cilvēka nāves iestāšanos vai smagu miesas bojājumu vai psihiskās dabas traucējumu nodarīšanu vismaz vienai personai. Šāda likumdevēja pozīcija ir skaidra un ir vērsta uz to, lai nodarījums būtu kvalificējams saskaņā ar to KL panta daļu, kas paredz pastiprinātu atbildību, jau tad, ja izraisīta vismaz viena cilvēka nāvi.

Jautājumu par jēdziena „smagas sekas” tvērumu izraisīja, t.s. Zolitūdes traģēdijas krimināllieta. 2013. gada 21. novembrī, iebrūkot lielveikala „Maxima” jumtam, Rīgas mikrorajonā Zolitūdē, bojā gājuši 54 cilvēki.²¹⁸ Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju kriminālprocess uzsākts pēc KL 239. panta otrās daļas, kas paredz atbildību par būvniecības

²¹⁷ EUROCONTROL Performance Review Report 2010. Pieejams: <http://www.eurocontrol.int/prc> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

²¹⁸ Maxima traģēdija: Atrasti jau 54 mirušie, visi atpazīti. Pieejams: <http://www.diena.lv/latvija/zinas/maxima-tragedija-atrasti-jau-54-mirusie-visi-atpaziti-14033795> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

noteikumu pārkāpšanu, ja tā izraisījusi smagas sekas.²¹⁹ Maksimālais sods, kas paredzēts, par šāda nodarījuma izdarīšanu ir brīvības atņemšana uz laiku līdz četriem gadiem. Tajā pašā laikā maksimālais sods par KL 123. panta otrajā daļā paredzēto divu vai vairāku personu prettiesisku nonāvēšanu aiz neuzmanības ir brīvības atņemšana uz laiku līdz pieciem gadiem.

Zolitūdes traģēdijā cietušo pārstāvis paudis viedokli, ka kvalifikācija tikai pēc KL 239. panta otrās daļas nav pilnīga. Ja kāds aiz neuzmanības nonāvē 54 personas, nepārkāpjot nekādus noteikumus, vai, pārkāpjot noteikumus, par kuriem atbildība nav atsevišķi izdalīta, tad viņu var sodīt ar brīvības atņemšanu uz laiku līdz 5 gadiem. Tajā pašā laikā, ja kāds nonāvē 54 personas, pārkāpjot būvniecības noteikumus, tad pašreiz viņu var sodīt nevis ar bargāku, bet gan ar mīkstāku sodu – ar brīvības atņemšanu uz laiku līdz 4 gadiem. Valsts policijai tika iesniegts pieteikums par Zolitūdes traģēdijas kriminālprocesa pārkvalificēšanu pēc diviem KL pantiem - KL 239. panta otrās daļas un KL 123. panta otrās daļas, tādējādi veidojot noziedzīgu nodarījumu ideālo kopību.²²⁰ Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju Valsts policija ir atteikusies pārkvalificēt nodarījumu.²²¹

Ņemot vērā, ka aviācijas nelaimes gadījumu rezultātā, iespējama vairāku personu nāves iestāšanās, līdzīga rakstura jautājums analizējams arī attiecībā uz KL 257. panta otru daļu. Atšķirībā no KL 239. panta otrās daļas, maksimālais sods par KL 257. panta otrajā daļā paredzētā nodarījuma izdarīšanu ir lielāks nekā par divu vai vairāku personu prettiesisku nonāvēšanu aiz neuzmanības – brīvības atņemšana uz laiku līdz astoņiem gadiem.

Saskaņā ar KL 26. panta otro daļu personas izdarīts nodarījums, kas atbilst vairāku dažādu savstarpēji saistītu noziedzīgu nodarījumu sastāvu pazīmēm, veido noziedzīgu nodarījumu ideālo kopību. Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka ideālajai kopībai raksturīgi, ka noziedzīgas darbības rezultātā rodas tādas kaitīgas sekas, kuras neaptver viena noziedzīga nodarījuma sastāva pazīmes.²²² Prof. U. Krastiņš atzīmē, ka KL vērojama tendence samazināt noziedzīgu nodarījumu ideālās kopības gadījumus, veidojot atsevišķus (vienotus) saliktus nodarījumu sastāvus. Piemēram, paredzot smagu seku izraisīšanu kā kvalificējošo pazīmi.²²³

Līdz ar to secināms, ka kvalificējošās pazīmes „smagas sekas” ietveršana noziedzīgu nodarījumu sastāvā ir vērsta, tostarp, uz to gadījumu samazināšanu, kad nodarījumi būtu kvalificējami kā ideālā kopība. Norādams, ka KL ir nostiprināti vairāki noziedzīgu

²¹⁹ Zolitūdes traģēdijas sakarā sākts kriminālprocess par iespējamu būvniecības noteikumu pārkāpšanu. Pieejams: <http://www.focus.lv/latvija/112/zolitudes-tragedijas-sakara-sakts-kriminalprocess-par-iespejamu-buvniecibas-noteikumu-parkapsanu> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²²⁰ Zolitūdes traģēdijā cietušie lūdz pārkvalificēt traģēdijas krimināllietu. Pieejams: <http://nra.lv/latvija/110020-zolitudes-tragedija-cietusie-ludz-parkvalificet-tragedijas-kriminallietu.htm> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²²¹ Policija atteikusies pārkvalificēt Zolitūdes traģēdijas krimināllietu. Pieejams: <http://www.ir.lv/2014/2/5/policija-atteikusies-parkvalificet-zolitudes-tragedijas-kriminallietu> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²²² Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 275.lpp.

²²³ Turpat. 277.lpp.

nodarījumu sastāvi, kuros kā kvalificējošo pazīmi likumdevējs paredzējis cilvēka nāves iestāšanos vai plašāku jēdzienu smagas sekas. Piemēram, KL 107. panta otrajā daļā paredzēta meža tīša aizdedzināšana, ja tās vainīgā neuzmanības dēļ izraisījusi cilvēka nāvi vai citas smagas sekas. KL pantu, kuros ir paredzētas kvalificējošās pazīmes – cilvēka nāve vai smagas sekas, ir speciālie attiecībā pret KL 123. pantu. Par to liecina ne tikai īpašas papildu pazīmes noziedzīgā nodarījuma sastāvā, bet arī smagākas sankcijas, kas paredzētas sakarā ar iekļautajām pazīmēm.²²⁴ Atbilstoši noteikumiem par krimināltiesisko normu konkurenci, konkurējot vispārīgajai un speciālajai normai priekšroka tiek dota pēdējai.²²⁵

Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka noziedzīgu nodarījumu kvalificēšana pēc vairākiem KL pantiem, saskaņā ar noteikumiem par ideālo kopību, nav pieļaujama gadījumos, kad atbildības pastiprināšanai KL speciāli izveidots salikts noziedzīga nodarījuma sastāvs.

2014. gada 10. aprīlī Saeima pirmajā lasījumā atbalstīja KL grozījumus, kas paredz diferencēt atbildību par būvniecības un ugunsdrošības noteikumu pārkāpšanu, palielinot sankcijas gadījumos, kad tas izraisījis smagas sekas un vairāku cilvēku nāvi. Par celtni, tiltu, ceļu pārvadu un citu būvju celtniecības normu vai noteikumu pārkāpšanu, ja tā rezultātā sabrukusi būve vai tās daļa un ja tas izraisījis divu vai vairāku cilvēku nāvi, paredzēta brīvības atņemšana uz laiku līdz astoņiem gadiem.²²⁶ Šāda likumdevēja nostāja ļauj secināt, ka jēdziens „smagas sekas” neaptver divu vai vairāku cilvēku nāves iestāšanos. Autors uzskata, ka šāda pieeja, paredzot KL sevišķi kvalificētu sastāvu, gadījumos, kad izraisīta divu vai vairāku cilvēku nāve, būtu piemērojama arī KL 257. panta gadījumā, taču šādas izmaiņas KL nevar veikt kazuistiski atsevišķos KL pantos, jo tas būtu pretrunā KL sistēmai. Līdz ar to grozījumi būtu veicami arī citos KL pantos, kuros atbildība pastiprināta, ja ir izraisītas smagas sekas, bet nodarījuma rezultātā var tikt izraisīta divu vai vairāku cilvēku nāve.

Pirms 2010. gada 21. oktobra grozījumiem Krimināllikumā²²⁷, KL 257. panta otrajā daļā bija paredzēta pastiprināta atbildība, ja nodarījums izraisījis katastrofu, avāriju vai citas smagas sekas. Prof. V. Liholajas darbos tika vērsta uzmanība tam, ka šāds seku apzīmējums nesakrīt ar dzelzceļa, ūdens un gaisa transporta kustības drošību un ekspluatāciju regulējošos tiesību aktos noteikto, kur tādi jēdzieni kā „katastrofa” un „avārija” lietoti netiek, izņemot norādi uz smagu dzelzceļa avāriju.²²⁸ Balstoties uz prof. V. Liholajas pausto viedokli, ko

²²⁴ Krastiņš U. Vaina noziedzīgos nodarījumos ar saliktu sastāvu. Jurista Vārds, 2011. 19.jūlijs, Nr.29. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=233184> [aplūkots 2014.gada 20.aprīlī].

²²⁵ Liholaja V. Noziedzīgu nodarījumu kvalifikācijas teorētiskie pamati un prakse. Rīga: AFS, 2001, 81.lpp.

²²⁶ Saeima konceptuāli atbalsta palielināt atbildību par būvniecības un ugunsdrošības noteikumu pārkāpšanu. Pieejams: <http://www.saeima.lv/lv/aktualitates/saeimas-zinas/22082-saeima-konceptuali-atbalsta-palielinat-atbildibu-par-buvniecibas-un-ugunsdroshibas-noteikumu-parkapsa> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²²⁷ Grozījumi Krimināllikumā: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=220966> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²²⁸ Liholaja V. Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību). Pieejams: http://www.tm.gov.lv/files/archieve/lv_documents_petijumi_Petijums_CSN_Liholaja.doc [aplūkots 2014.gada 23.martā].

apliecina viņas atziņu citēšana grozījumu likumprojekta anotācijā²²⁹, likumdevējs ir atteicies no tādu vērtējuma jēdzienu lietošanas kaitīgo seku apzīmēšanā, paredzot pastiprinātu atbildību, kā „katastrofa” un „avārija”, saglabājot norādi vienīgi uz smagajām sekām.

Aviācijā tiek lietots jēdziens „aviācijas nelaimes gadījums”, kas aptver vismaz viena cilvēka nāves iestāšanos vai smagu miesas bojājumu nodarīšanu vismaz vienai personai. Jēdziens „smagas sekas” pēc būtības aptver transporta nozarēs lietotos jēdzienus „smaga dzelzceļa avārija” vai „aviācijas nelaimes gadījums”. Līdz ar to secināms, ka jēdziens „smagas sekas” aptver KL 257. panta otrajā daļā (redakcija, kas bija spēkā līdz 2010. gada 31. decembrim), paredzētās kaitīgās sekas „katastrofa” un „avārija”, bet ir juridiski korektāks. Līdz ar to vērtējuma jēdzienu „katastrofa” un „avārija” izslēgšana no KL 257. panta otrās daļas autoraprāt ir pamatota.

Ņemot vērā apakšnodaļā par gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas objektu secināto, ka gaisa transports ir KL 257. pantā paredzētā noziedzīga nodarījuma sastāva objektīvās puses papildpazīme - līdzeklis, analizējams jautājums par to, kādi transporta līdzekļu uzskatāmi par gaisa transportu KL 257. panta izpratnē.

Likumā „Par aviāciju” gaisa kuģis definēts kā lidaparāts, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav mijiedarbība ar gaisu, kas reflektēts no zemes vai ūdens virsmas. Šāda definīcija atbilst Čikāgas konvencijā un Starptautiskās aviācijas federācijas (*Fédération Aéronautique Internationale*) (turpmāk – FAI) kodeksa²³⁰ 2.2.1. punktā paredzētajai gaisa kuģa definīcijai.

Saskaņā ar FAI kodeksa 2.2.1. punktu gaisa kuģi ir iedalāmi divās kategorijās. Gaisa kuģi, kuri ir smagāki par gaisu (*aerodyne*), kuri paceļas gaisā galvenokārt pateicoties aerodinamiskiem spēkiem. Gaisa kuģi, kuri ir vieglāki par gaisu (*aerostat*), kuri var pacelties gaisā bez atsevišķu dzinēju palīdzības. Šāds iedalījums sastopams arī Čikāgas konvencijas pielikumos. FAI kodeksa 2.2.1 punktā paredzēti 17 gaisa kuģu veidi – gaisa balons, dirižablis, lidmašīna, planieris, helikopters, radio vadāmais lidmodelis, izpletņis, vertikālās pacelšanās un nolaišanās lidmašīna, cilvēka darbināms gaisa kuģis, kosmosa kuģis, leņķa spārna lidmašīna, īsās distances pacelšanās un nolaišanās lidmašīna, deltaplāns, kosmoplāns, ultravieglais gaisa kuģis, modeļu kosmosa kuģis, bezpilota gaisa kuģis.

Ņemot vērā vispārējo gaisa kuģu definīciju, secināms, ka pie gaisa kuģiem nav pieskaitāmi lidaparāti, kuri, lai arī var lidot atmosfērā, tomēr cēlējspēkam neizmanto gaisu,

²²⁹ Likumprojekta „Grozījumi Krimināllikumā” anotācija.

Pieejama: <http://titania.saeima.lv/LIVS/SaeimaLIVS.nsf/0/7318F47F694717E9C22576CB00505314?OpenDocument> [aplūkots 2014. gada 17. aprīlī].

²³⁰ The World Air Sports Federation. Sporting Code 2013 - General Section. Pieejams: <http://www.fai.org/fai-documents> [aplūkots 2014. gada 23. martā].

bet degvielas un oksidētāja ķīmiskās reakcijas rezultātā radīto reaktīvo plūsmu, piemēram, raķetes.²³¹ Savukārt lidaparāti ar raķešdzinēju, kas apgādāti ar spārniem (piemēram, raketoplāni vai kosmoplāni) un kurus, lidojot atmosfērā, gaisā notur aerodinamiskie spēki, bet, lidojot ārpus atmosfēras, - reķešdzinēji²³², autora ieskatā, atzīstami par gaisa kuģiem tiktāl, ciktāl tie atbilst gaisa kuģu definīcijai, tas ir, kamēr tie lido atmosfērā, izmantojot aerodinamiskus spēkus. Tāpat atbilstoši gaisa kuģa definīcijai par gaisa kuģiem nav uzskatāmi transportlīdzekļi, kuri kustas nelielā attālumā virs ūdens vai sauszemes virsmas, izmantojot gaisu kā gaisa spilvenu (transportlīdzeklis uz gaisa spilvena)²³³ vai ekrāna efektu (ekranoplāns)²³⁴.

Diskutējams ir jautājums par to, vai tādi „gaisa kuģi” kā izpletņi, radio vadāmais lidmodelis vai kosmosa kuģa modelis, kā arī bezpilota gaisa kuģis, var būt KL 257. pantā paredzētā noziedzīga nodarījuma līdzeklis. Pievēršoties KL 257. panta formulējumam, secināms, ka tajā tiek runāts par gaisa transportu. Līdz ar to gaisa kuģim jāatbilst ne tikai gaisa kuģa pazīmēm, bet jāpilda transporta funkcija.

Transporta funkcija izpaužas pasažieru vai kravas pārvietošanā no to pašreizējās atrašanās vietas uz vietu, kur tie vēlās vai kur tiem jāatrodas nākotnē.²³⁵ Attīstoties mūsdienu tehnoloģijām, bezpilota gaisa kuģu izmantošana kļūst arvien plašāka. Publiski tika pausta informācija, ka interneta mazumtirgotājs Amazon.com izmēģina sūtījumu piegādi, izmantojot miniatūros helikopterus.²³⁶ Eiropas Komisija prognozē, ka nākamo desmit gadu laikā civilie bezpilota lidaparāti varētu veidot 10% no aviācijas tirgus un aicināja noteikt stingrākus noteikumus civilo bezpilota lidaparātu izmantošanai.²³⁷

Čikāgas konvencijas 3. pants nosaka gaisa kuģu iedalījumu uz civilās aviācijas gaisa kuģiem un valsts gaisa kuģiem, t.i., militārajiem, muitas un policijas gaisa kuģiem. Saskaņā ar likumu „Par aviāciju” civilās aviācijas gaisa kuģis ir civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrēts gaisa kuģis, kuru neizmanto militārie, muitas vai Valsts robezsardzes dienesti. Militārās aviācijas gaisa kuģis ir Latvijas Republikas militārās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrēts gaisa kuģis, kuru Latvijas Nacionālie bruņotie spēki izmanto valsts aizsardzības funkciju veikšanai.

²³¹ Цандер Ф. Проблема полета при помощи ракетных аппаратов. Москва: «Книга по требованию», 1947, с.39.

²³² Couper H., Henbest N. The Space Atlas. London: Dorling Kindersley, 1992, p.7.

²³³ [b.a] Атлас по технике. Энциклопедическое издание. Москва: ОЛМА-ПРЕСС Экслибрис, 2003, с.65.

²³⁴ Сизов В.И., Банникова Н.Ф. История авиационной и космической науки, техники и промышленности России: учебное пособие. Самара: Самарский Государственный аэрокосмический университет, 2002, с.117.

²³⁵ Gubbins E.J. Managing transport operations. Third edition. London: Kogan Page Limited. 2003, p.6.

²³⁶ Amazon izmēģina preču piegādi pa gaisu. Pieejams: <http://www.tvnet.lv/tehnologijas/nozares/jaunumi/488573-amazon-izmegina-precu-piegadi-pa-gaisu> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²³⁷ EK vēlas stingrāk kontrolēt privātos bezpilota lidaparātus. Pieejams: <http://www.tvnet.lv/tehnologijas/nozares/jaunumi/505099-ek-velas-stingrak-kontrolet-privatos-bezpilota-lidaparatus> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

Krievijas krimināltiesību zinātnieki uzsver, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas priekšmets ir civilās aviācijas gaisa transports.²³⁸ Minētais ir izskaidrojams ar to, ka saskaņā ar Krievijas Federācijas kriminālkodeksu, militāro gaisa kuģu kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana veido Krievijas Federācijas kriminālkodeksa 351. pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu sastāvu.²³⁹

KL atsevišķi nav paredzēta atbildība par militāro gaisa kuģu lidojumu noteikumu pārkāpšanu. Autors uzskata, ka militārie gaisa kuģi neatbilst gaisa transporta definīcijai, jo nepilda transporta funkcijas. Līdz ar to atbildība par militāro gaisa kuģu kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu nevar iestāties arī saskaņā ar KL 257. pantu.

2.3. Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas subjekts

Krimināltiesībās ar noziedzīga nodarījuma subjektu apzīmē prettiesisku darbību izdarījušu vai bezdarbību pieļāvušu fizisko un pieskaitāmo personu, kas uz nodarījuma izdarīšanas dienu ir sasniegusi KL paredzētu vecumu.²⁴⁰ Atbilstoši KL 11. pantam pie kriminālatbildības saucama fiziska persona, kas līdz noziedzīga nodarījuma izdarīšanas dienai sasniegusi četrpadsmit gadu vecumu. Saskaņā ar KL 13. panta pirmo daļu pie kriminālatbildības nav saucama persona, kas nodarījuma izdarīšanas laikā atradusies nepieskaitāmības stāvoklī, tas ir, psihisko traucējumu vai garīgās atpalcības dēļ nav varējusi saprast savu darbību vai to vadīt.

Krimināltiesību doktrīnā izdala arī speciālā subjekta jēdzienu, kuram līdz ar subjekta pamatpazīmēm piemīt arī citas KL panta dispozīcijā paredzētās īpašības, kas ir konkrētā noziedzīgā nodarījuma sastāva subjekta obligātās pazīmes.²⁴¹

Speciālā subjekta īpašās pazīmes raksturo noziedzīgu nodarījumu izdarījušo personu no dažādiem aspektiem, un tās var iedalīt pazīmēs, kas raksturo: 1) personas demogrāfisko statusu; 2) vainīgā attiecības ar cietušo; 3) amata stāvokli; 4) profesiju vai nodarbošanos, kā arī veicamā darba raksturu; 5) personas juridisko statusu; 6) personas saistību ar militāro dienestu; 7) citus apstākļus.²⁴²

²³⁸ Коряковцев В.В., Питулько К.В. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2004, с.619.

²³⁹ Радченко В.И., Михлин А.С. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2008, с.555.

²⁴⁰ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 138. lpp.

²⁴¹ Turpat. 149. lpp.

²⁴² Liholaja V. Noziedzīgu nodarījumu kvalifikācija: likums, teorija, prakse. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2007, 50. – 51.lpp.

Persona var atbildēt par noziedzīgu nodarījumu, kurā paredzēts speciālais noziedzīgā nodarījuma subjekts, tikai tad, ja tai piemīt likumā noteiktās īpašās subjekta pazīmes.²⁴³ Gadījumos, kad persona tiek saukta pie kriminālatbildības saskaņā ar pantu, kurā paredzēts noziedzīga nodarījuma sastāvs ar speciālo subjektu, bet šai personai nepiemīt nodarījuma speciālā subjekta īpašības, veidojas šādas situācijas: 1) personas darbībā vai bezdarbībā nav nekāda noziedzīga nodarījuma sastāva, un tad kriminālprocess ir izbeidzams nodarījuma sastāva neesamības dēļ; 2) personas darbībā vai bezdarbībā ir cita noziedzīga nodarījuma sastāva pazīmes, un tad viņa atbild saskaņā ar to KL pantu vai panta daļu (punktu), kas paredz atbildību par šo nodarījumu.²⁴⁴

KL 257. pantā paredzēts speciālais subjekts – transporta darbinieks. Atbilstoši prof. V. Liholajas piedāvātajai speciālo subjektu klasifikācijai, transporta darbinieka īpašās pazīmes ir saistītas ar personas profesiju.

Gaisa transporta darbinieks ir persona, kuras darbība ir saistīta ar gaisa transporta kustības drošības organizēšanu (dispečers, lidojumu vadītājs u.c.) vai ar tā tiešo kustību un ekspluatāciju (pilots, gaisa kuģa kapteinis u.c.).²⁴⁵ Krievijas krimināltiesību zinātnieki atzīst, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas subjekts var būt persona, kura īsteno gaisa transporta kustību vai ekspluatāciju (piemēram, pilots), kā arī persona, kura organizē gaisa transporta kustību vai ekspluatāciju (piemēram, dispečers).²⁴⁶

Likumā „Par aviāciju” paredzēts jēdziens civilās aviācijas personāls – fiziskās personas ar funkciju pildīšanai civilās aviācijas jomā atbilstoši kvalifikāciju. Saskaņā ar Čikāgas konvencijas Pirmā pielikuma²⁴⁷ 1.2. punktu civilās aviācijas personāls iedalās: gaisa kuģa apkalpe (gaisa kuģu piloti, lidotājs stūrmanis, lidotājs inženieris) un cits personāls (gaisa kuģa tehniskās apkopes personāls (tehniķis/inženieris/mehāniķis), gaisa satiksmes vadības dispečers, lidojuma nodrošināšanas darbinieks/lidojuma dispečers, aviācijas stacijas operators). Saskaņā ar likumā „Par aviāciju” sniegto definīciju civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpe ir personas, kurām attiecīgās aviācijas institūcijas noteiktajā kārtībā uzdots gaisa kuģa lidojuma laikā veikt tā ekspluatāciju. Civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpes locekļi ir lidojumu apkalpes locekļi – kuru pienākumi ir saistīti ar gaisa kuģa vadīšanu – un salona apkalpes locekļi – kuru pienākumi ir saistīti ar pasažieru drošības interesēm un pasažieru apkalpošanu gaisa kuģī.

²⁴³ Liholaja V. Noziedzīgu nodarījumu kvalifikācija: likums, teorija, prakse. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2007, 50. – 51.lpp.

²⁴⁴ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 150.lpp.

²⁴⁵ Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 295.lpp.

²⁴⁶ Радченко В.И., Михлин А.С. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2008, с.622.

²⁴⁷ Personāla sertificēšana. Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas 1.pielikums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=222233> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

Likuma „Par aviāciju” 36. panta pirmā daļa noteic, ka civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpes darbu vada gaisa kuģa kapteinis. Gaisa kuģa kapteinis ir pilots, kas ir atbildīgs par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību tā lidojuma laikā. Ja civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpes sastāvā ir tikai viens pilots, viņš ir arī gaisa kuģa kapteinis. Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi paredzēti likuma „Par aviāciju” 37. pantā, bet tiesības – 36. pantā.

Saskaņā ar likumā „Par aviāciju” sniegto definīciju, otrais pilots ir pilots, kam izsniegta attiecīga apliecība un kas veic pilota funkcijas, izņemot gaisa kuģa kapteiņa funkcijas; izņēmums ir pilots, kas atrodas gaisa kuģī mācību nolūkā, vai pilots, kas lidojuma laikā noteiktā kārtībā pārņem gaisa kuģa kapteiņa tiesības un pilda viņa pienākumus, ja gaisa kuģa kapteinis veselības stāvokļa dēļ tos nevar pildīt.

Jautājumu par jēdziena aviācijas personāls robežām analizēja ASV Apelācijas tiesa 1999. gada 23. augusta spriedumā lietā *Abdullah v. American Airlines Inc.*. 1991. gada 28. augusta lidojuma no Ņujorkas uz Sanhuanu laikā sākās turbulence, kuras rezultātā daži pasažieri guvuši miesas bojājumus. Nedz gaisa kuģa apkalpes locekļi brīdinājuši pasažierus par turbulenci, nedz gaisa kuģa kapteinis ir mainījis kursu.

Tiesa, atsaucoties uz normu, kas noteic, ka nav pieļaujams gaisa kuģi ekspluatēt nevērīgi vai vieglprātīgi, apdraudot citu cilvēku dzīvību vai īpašumu, secināja, ka no minētās normas izriet – saprātīgās rūpības standarts (*reasonable standart of care*) – vadot lidaparātu. Konkrētajā gadījumā saprātīgās rūpības standarts ietvēris gaisa kuģa kapteiņa un apkalpes pienākumu izvērtēt iespēju izvairīties no turbulences un brīdināt pasažierus (ieslēdzot brīdinājuma uzrakstus „piesprādzēties” un arī mutiski to atgādinot). Minēto pienākumu tiesa attiecināja uz pilotiem, mehāniķiem un „lidojuma atbalsta personālu”, ko parasti apzīmē ar aviatoriem, un, kuri ir aviācijas „mugurkauls”.²⁴⁸

Likumā „Par aviāciju” paredzētā civilās aviācijas personāla definīcija uzsver, ka tam jābūt ar atbilstošu kvalifikāciju funkciju veikšanai aviācijas jomā. Saskaņā ar Čikāgas konvencijas Pirmā pielikuma 1.2.1. punktu persona nedrīkst veikt gaisa kuģa apkalpes locekļa pienākumus, ja tai nav spēkā esošas apliecības, kas ir piemērota personas veicamajiem pienākumiem. Turpmākie Čikāgas konvencijas Pirmā pielikuma punkti detalizēti noteic civilās aviācijas personāla sertificēšanas kārtību un prasības pretendentiem attiecībā uz veselības stāvokli, valodu zināšanām, pieredzi, u.c.

Eiropas Savienībā gaisa kuģa apkalpes sertificēšanas kārtību nosaka Komisijas 2011. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un

²⁴⁸ United States Court of Appeals for the Third Circuit. Case of *Abdullah v. American Airlines Inc.* Pieejams: <http://www2.ca3.uscourts.gov/opinarch/987055.txt> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008.²⁴⁹

Civilās aviācijas personālam izvirzāmajām prasībām, sagatavošanas un sertificēšanas kārtībai veltīta likuma „Par aviācijas” VI nodaļa. Likuma „Par aviāciju” 34. pants paredz gadījumus, kad civilās aviācijas personālam aizliegts pildīt savus pienākumus – 1) ja nevar uzrādīt attiecīgu civilās aviācijas personāla apliecību vai tajā trūkst noteiktās kvalifikācijas atzīmes, kas ļauj pildīt šādas funkcijas, vai noteiktā laikā nav pārbaudīta civilās aviācijas personāla locekļa atbilstība attiecīgajai kvalifikācijai; 2) ir slims, noguris vai citu apstākļu dēļ nevar pildīt savas funkcijas, garantējot gaisa kuģa lidojumu drošumu un civilās aviācijas drošību; 3) atrodas alkoholisko vielu ietekmē un alkohola koncentrācija asinīs pārsniedz 0,2 promiles; 4) atrodas narkotisko, psihotropo vai citu apreibinošu vielu ietekmē.

Prasības civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļa apliecības saņemšanai un tās derīguma termiņa uzturēšanai, kā arī prasības lidojumu apkalpes locekļa atbilstošas kvalifikācijas atzīmes iegūšanai un tās derīguma termiņa uzturēšanai noteic Ministru kabineta 2011. gada 18. janvāra noteikumi Nr.51 "Civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu sertificēšanas noteikumi".²⁵⁰ Kārtību, kādā sertificē, izsniedz un anulē gaisa satiksmes vadības dienesta dispečeru un gaisa satiksmes informatīvā dienesta operatoru apliecības vai aptur to darbību, noteic Ministru kabineta 2013. gada 21. maija noteikumi Nr.276 „Gaisa satiksmes vadības dienesta dispečeru, gaisa satiksmes informatīvā dienesta operatoru un to apmācību sniedzēju sertificēšanas kārtība.”²⁵¹

Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka **gaisa transporta darbinieki KL 257. panta izpratnē ir gaisa kuģa apkalpes locekļi, gaisa satiksmes vadības dienesta dispečeri un cits aviācijas personāls**, kuru tiesības un pienākumi gaisa satiksmes drošības jomā paredzēti likumā „Par aviāciju” un citos speciālos normatīvajos aktos.

Vienīgā Latvijas Republikas tiesu praksē esošā krimināllieta, kurā persona tika saukta pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 257. pantu par gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu un kura tika iztiesāta trijās instancēs ir krimināllieta D. K. apsūdzībā. Minētā krimināllieta aktualizēja jautājumu par gaisa kuģa īpašnieka un gaisa kuģa ekspluatanta²⁵² atbildību par gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas

²⁴⁹ Commission Regulation (EU) No.1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:311:0001:0193:en:PDF> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²⁵⁰ Civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu sertificēšanas noteikumi: Ministru kabineta 2011. gada 18. janvāra noteikumi Nr. 51. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=225424> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

²⁵¹ Gaisa satiksmes vadības dienesta dispečeru, gaisa satiksmes informatīvā dienesta operatoru un to apmācību sniedzēju sertificēšanas kārtība: Ministru kabineta 2013.gada 21.maija noteikumi Nr.276. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=257598> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

²⁵² Gaisa kuģa ekspluatants ir persona, kas nodarbojās ar gaisa kuģa ekspluatāciju vai piedāvā savus pakalpojumus šajā sfērā.

noteikumu pārkāpšanu, kas izpaudies kā pieļaušana vadīt gaisa kuģi personai, kurai nav šādu tiesību.

Tukuma rajona tiesas 2012. gada 22. oktobra spriedumā konstatēts, ka D. K., būdams SIA „KD” valdes loceklis, pieļāvis, ka gaisa kuģi pilotē G. V., kuram nebija atļaujas veikt noteiktas kategorijas lidojumus ar konkrēto gaisa kuģi. Tādā veidā D. K. pārkāpa likuma „Par aviāciju” 34. panta 1. punktu, kas noteic aviācijas speciālistam aizliegumu pildīt savas funkcijas, ja viņš nevar uzrādīt apliecību vai tajā trūkst noteiktās kvalifikācijas atzīmes, kas atļauj pildīt šādas funkcijas, vai noteiktā laikā nav pārbaudīta speciālista atbilstība noteiktai kvalifikācijai.²⁵³

Pirmstiesas kriminālprocesā Tukuma rajona prokuratūras virsprokurors pieņēmis lēmumu izbeigt kriminālprocesu, norādot, ka tieši gaisa kuģa kapteiņa G. V. rīcība, uzņemoties veikt un veicot patstāvīgu lidojumu ar gaisa kuģi, bez pietiekamām praktiskām iemaņām attiecīgā gaisa kuģa vadīšanai, bija tiešā cēloniskā sakarā ar aviācijas negadījumu un tā sekām. Likuma „Par aviāciju” 34. panta 1. punkts nosaka aizliegumu pašam aviācijas speciālistam pildīt savas funkcijas, ja viņam nav attiecīgās apliecības vai tajā trūkst noteiktas kvalifikācijas atzīmes.²⁵⁴ D. K. nav uzskatāms par transporta darbinieku, jo atbilstoši likuma „Par aviāciju” piektās nodaļas prasībām nav uzskatāms par aviācijas speciālistu un viņa pienākumi ir administratīva rakstura, tas ir, nodrošināt finanses.²⁵⁵ Zemgales apgabaltiesas Krimināllietu tiesu kolēģija pievienojās Tukuma rajona virsprokurora viedoklim, norādot, ka D. K. nevar uzskatīt par transporta darbinieku KL 257. panta izpratnē tikai tāpēc vien, ka viņš ir lidmašīnas īpašnieks. D. K. nav aviācijas speciālists, nav ieguvis aviācijas izglītību.²⁵⁶ Ar Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2013. gada 9. decembra lēmumu lietā Nr. SKK-0454-13 Zemgales apgabaltiesas 2013. gada 15. maija spriedums atstāts negrozīts.²⁵⁷

Personu, kuru sagatavotības līmenis neatbilst civilās aviācijas personālam izvirzītajām prasībām, pielaišanu pie gaisa kuģa vadības vai ekspluatācijas ilustrē šāds piemērs no tiesu prakses. Krievijas Federācijas Augstākās tiesas Krimināllietu tiesas kolēģijas 2009. gada 17. februāra lēmumā krimināllietā Nr.69-009-7 konstatēts, ka P. L. pārkāpa gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumus, saskaņā ar kuriem, gaisa kuģa komandieris pieņem lēmumu par izlidošanu, ņemot vērā gaisa kuģa apkalpes gatavību. Gaisa kuģa apkalpe

²⁵³ Tukuma rajona tiesas 2012.gada 22.oktobra spriedums krimināllietā Nr.11390052908.

²⁵⁴ Tukuma rajona prokuratūras virsprokurora 2010.gada 27.jūlija lēmums par kriminālprocesa Nr.11390052908 izbeigšanu. [publiski nav pieejams].

²⁵⁵ Tukuma rajona prokuratūras virsprokurora 2011.gada 31.janvāra lēmums par kriminālprocesa Nr.11390052908 izbeigšanu. [publiski nav pieejams].

²⁵⁶ Zemgales apgabaltiesas 2013.gada 15.maija spriedums krimināllietā Nr.11390052908.

²⁵⁷ Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2013.gada 9.decembra lēmumu lietā Nr.SKK-0454-13.

tiek veidota, ņemot vērā katra locekļa sagatavotības līmeni un morālajām īpašībām. Gaisa kuģa otrā pilota – stažiera iekļaušana apkalpē tika veikta, pārkāpjot iepriekš minētos noteikumus, jo viņa profesionālā sagatavotība nebija atbilstoša.

Jautājums par gaisa kuģa īpašnieka atbildību risināts arī ASV Augstākās tiesas 2005. gada 18. augusta spriedumā lietā *Coleman v. Windham Aviation Inc.*. 2003. gada 16. novembrī notika divu gaisa kuģu sadursme - *Christine Coleman* pilotēto gaisa kuģi Cessna 180 un *Brooks Kay* pilotēto *Windham Aviation Inc.* piederošo Piper-28-181. ASV Augstākā tiesa atzina *Windham Aviation Inc.* par subsidiāri atbildīgo gaisa kuģu sadursmē.²⁵⁸

Lai gan minētajā lietā risināts jautājums par pušu civiltiesisko atbildību, tas tomēr ļauj izdarīt zināmus secinājumus, ka gaisa kuģa īpašnieka atbildība nav pilnībā izslēgta. ASV Augstākā tiesa piemēroja ASV normatīvos aktus, kuri noteic gaisa kuģa īpašnieka un ekspluatanta atbildību, līdzīgi kā tā ir regulēta likumā „Par aviāciju” 96. – 97. pantā, kas paredz gaisa kuģa īpašnieka vai ekspluatanta, ja gaisa kuģi ekspluatē cita persona, atbildību par kaitējumu, kas nodarīts gaisa kuģa apkalpes loceklim vai trešajai personai.

Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka pieļaušana vadīt transportlīdzekli personai, kurai nav vadītāja tiesību vai tās atņemtas, uzskatāms par transportlīdzekļa ekspluatācijas noteikumu pārkāpumu. Pieļaušana ir atļaujas došana izbraukt reisā, labprātīga transportlīdzekļa vadības uzticēšana ceļā, pasākumu neveikšana, lai neatļautu vadīt transportlīdzekli personām, kas atrodas apreibinošu vielu ietekmē. Saskaņā ar KL 263. pantu un 264. pantu par šādām darbībām atbild persona, kura ir atbildīga par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli vai ekspluatāciju – uzņēmumu, iestāžu, organizāciju darbinieki, kuriem, saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, attiecīgiem rīkojumiem vai sava ieņēmama dienesta stāvokļa dēļ uzlikta atbildība par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli vai to ekspluatāciju, kā arī transportlīdzekļu īpašnieki un vadītāji.²⁵⁹

Attiecinot minētās doktrīnas atziņas uz KL 257. pantā paredzēto noziedzīgu nodarījumu, jāsecina, ka pieļaušana vadīt gaisa kuģi personai, kurai nav šādu tiesību (kura neatbilst civilās aviācijas personālam izvirzāmām prasībām), atzīstama par gaisa transporta ekspluatācijas noteikumu pārkāpumu. KL 257. pants neparedz atbildību personām, kuras ir atbildīgas par gaisa transporta tehnisko stāvokli vai ekspluatāciju, tostarp, gaisa kuģu īpašniekiem vai ekspluatantiem. Attiecībā uz gaisa kuģa vadīšanu alkohola reibumā, tiesību zinātnē, balstoties uz tiesību talākveidošanas metodi – argumentu par apjomu (*argumentum a*

²⁵⁸ Superior Court of United States of America. Case of *Coleman v. Windham Aviation Inc.* Pieejams: <http://www.napil.com/PersonalInjuryCaseLawDetail64053/Page1.htm> [aplūkots 2014. gada 23. martā].

²⁵⁹ Liholaja V. Krimināllikuma 263. panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 308.lpp.

fortiori), atzīts, ka, ja jau autovadītājiem ir aizliegts vadīt transportlīdzekli alkohola reibumā, vēl jo vairāk tas ir aizliegts pilotam, kuram jāuzņemas vēl lielāka atbildība par savu rīcību.²⁶⁰

Autors uzskata, ka līdzīga pieeja būtu piemērojama KL 257. panta gadījumā. KL 263. un 264. pants paredz atbildību par pieļaušanu vadīt transportlīdzekli personām, kurām nav šādu tiesību vai kuras ir alkohola vai citu apreibinošu vielu ietekmē. Ņemot vērā minēto, secināms, ka ja jau mehānisko transportlīdzekļu kustības jomā paredzēta šāda veida atbildība, vēl jo vairāk tai ir jābūt paredzētai gaisa transporta jomā. Pieļaušana vadīt gaisa transportu personai, kurai nav šādu tiesību vai kura ir apreibinošu vielu ietekmē, var novest pie daudz nopietnākām sekām, nekā līdzīgs nodarījums mehānisko transportlīdzekļu jomā.

Ņemot vērā iepriekš minēto, **autors piedāvā paredzēt, ka pie atbildības saskaņā ar Krimināllikuma 257. pantu būtu saucāmi ne tikai transporta darbinieki, bet arī personas, kuras ir atbildīgas par gaisa transportlīdzekļa tehnisko stāvokli vai ekspluatāciju, tostarp, gaisa transportlīdzekļa īpašnieki vai ekspluatanti.**

Krievijas Federācijas kriminālkodeksa komentāros norādīts, ka, lai gan vecums, no kura iestājas kriminālatbildība Krievijas Federācijā ir 16 gadi, tomēr gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas subjekts parasti ir vecāka persona, jo nepilngadīgās personas nevar ieņemt tādus amatus kā pilots vai dispečeris.²⁶¹

A. Rarogs uzskata, ka noziedzīgu nodarījumu, kas saistīti ar transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, subjekts var būt tikai pilngadīga persona. Minēto A. Rarogs pamato ar aizliegumu nodarbināt nepilngadīgos transporta jomā, kas zinātnieka ieskatā izriet no Krievijas Federācijas darba kodeksā paredzētā aizlieguma nodarbināt nepilngadīgos darbos, kuriem raksturīgi bīstamie darba apstākļi.²⁶²

Darba likumā²⁶³ 37. panta ceturrtā daļa noteic, ka aizliegts nodarbināt pusaudžus darbos īpašos apstākļos, kas saistīti ar paaugstinātu risku viņu drošībai, veselībai, tikumībai un attīstībai. Saskaņā ar Ministru kabineta 2002. gada 28. maijā noteikumu Nr.206 „Noteikumi par darbiem, kuros aizliegts nodarbināt pusaudžus, un izņēmumi, kad nodarbināšana šajos darbos ir atļauta saistībā ar pusaudža profesionālo apmācību” 1. pielikuma 29. punktu aizliegts nodarbināt pusaudžus darbā zem ūdens, zem zemes, gaisā, bez uzraudzības uz ūdens; jūras un upes flotē, aviācijā (gaisa un ūdens transportā).²⁶⁴

²⁶⁰ Višķere I., Mēkons I. Gaisa kuģu vadīšana alkohola reibumā. Likums un Tiesības, 2000. jūlijs, 2.sējums, Nr.7 (11), 222.lpp.

²⁶¹ Радченко В.И., Михлин А.С. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2008, с.556.

²⁶² Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, с.252.

²⁶³ Darba likums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=26019> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²⁶⁴ Noteikumi par darbiem, kuros aizliegts nodarbināt pusaudžus, un izņēmumi, kad nodarbināšana šajos darbos ir atļauta saistībā ar pusaudža profesionālo apmācību: Ministru kabineta 2002.gada 28.maija noteikumi Nr.206. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=62644> [aplūkots 2014.gada 17.aprīlī].

Čikāgas konvencijas Pirmajā pielikumā un citos ar civilās aviācijas personālu saistītajos normatīvajos aktos noteikts no kura vecuma persona var pildīt aviācijas personāla pienākumus. A. Korobejevs norāda, ka paaugstinātās prasības noteiktajās profesijās nav pamats tos uzskatīt par speciālā subjekta pazīmēm.²⁶⁵ Savukārt A. Rarogs uzsver, ka nepilngadīgais, kurš pretēji likumā paredzētajam aizliegumam, pieņemts darbā, kas saistīts ar transporta kustību un ekspluatāciju, nevar tikt saukts pie atbildības par nodarījumiem, kuros paredzēts speciālais subjekts – transporta darbinieks.²⁶⁶

Ņemot vērā, ka transporta darbinieka kā speciālā subjekta būtība izpaužas īpašajās prasībās, kas paredzētas konkrētai profesijai, secināms, ka transporta darbiniekam jāatbilst visām normatīvajos aktos paredzētajām prasībām konkrētajai profesijai un jābūt atbilstošā kārtībā sertificētam. Tikai tādā gadījumā persona var tikt atzīta par transporta darbinieku KL 257. panta izpratnē.

Šāda jēdziena „transporta darbinieks” interpretācija noved pie tā, ka atsevišķos gadījumos, kad gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu izdara persona, kura nav atzīstama par transporta darbinieku, par šī nodarījuma izdarīšanu nevarēs saukt nevienu personu. Minētais izraisa jautājumu par plašākas gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas subjekta definīcijas nepieciešamību.

Krievijas Federācijas kriminālkodeksa 263. pantā paredzētā noziedzīga nodarījuma subjekts ir persona, kuras pienākums ievērot attiecīgus gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumus, izriet no darba pienākumiem vai ieņemtā amata. A. Rarogs atzīst, ka šāda normas konstrukcija ļauj atzīt par nodarījuma subjektu kā transporta darbiniekus, tā jebkuru personu, kas faktiski īsteno gaisa transporta kustību vai ekspluatāciju. Šāda likumdevēja pieeja ir atbalstāma, ņemot vērā, ka pretējā gadījumā plašs personu loks netiktu aptverts ar noziedzīga nodarījuma sastāvā paredzēto subjektu.²⁶⁷

Prof. V. Liholaja norāda, ka Latvijas likumdevējs par KL 257. pantā paredzētā noziedzīgā nodarījuma subjektu vairākkārt mainījis savu nostāju, te norādot uz transporta darbinieku, te uz vispārīgo subjektu un atkal atgriežoties pie transporta darbinieka. Prof. V. Liholajas ieskatā, loģiskāks ir variants, ka pie atbildības arī par dzelzceļa, ūdens un gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu saucama būtu ikviena persona, līdzīgi kā tas noteikts KL 260. pantā, jo nav izslēgta iespēja, ka arī šos

²⁶⁵ Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003, с.108.

²⁶⁶ Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, с.253.

²⁶⁷ Там же. с.252.

transportlīdzekļus var vadīt ne tikai transporta darbinieks, pārkāpjot attiecīgos noteikumus un izraisot likumā paredzētās sekas.²⁶⁸

Autors pievienojās minētajiem zinātnieku viedokļiem un atzīst, ka pie atbildības par gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu **būtu saucāma ikviena persona, kura faktiski īsteno gaisa transporta kustību vai ekspluatāciju.**

Analizējot gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu objektīvo pusi, autors atsaucies uz normatīviem aktiem, kuri regulē specifisko „gaisa kuģu” veidu kustības un ekspluatācijas kārtību, tostarp, izpletņlecēju desantēšanas kārtību un bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas kārtību. Analizējot, vai personas, kuras vada minētos gaisa kuģus (izpletņlecēji un personas, kuras vada bezpilota gaisa kuģus), ir uzskatāmas par transporta darbiniekiem KL 257. panta izpratnē, autora ieskatā, jāņem vērā transporta funkcijas.

Autors uzskata, ka izpletņlecēji un personas, kuras vada bezpilota gaisa kuģus, nevar tikt uzskatīti par transporta darbiniekiem, jo viņu faktiskās darbības, vadot savus „gaisa kuģus”, nav vērstas uz transporta funkciju realizēšanu, t.i., personu vai kravas pārvadāšanu. Līdzīgi par KL 257. panta subjektu nevar tikt atzīti gaisa kuģu lidojumu drošībai bīstamo objektu īpašnieki un valdītāji, kuriem ir pienākums marķēt un aprīkot ar aizsarggaismām, viņu īpašumā vai valdījumā esošos objektus.

KL 266. pants paredz atbildību par transporta kustības kārtības vai drošības aizsardzības noteikumu pārkāpšanu, ja tā izraisījusi smagas sekas. Krimināltiesību doktrīnā norādīts, ka ar transportu KL 266. panta izpratnē jāsaprot visi transporta (autotransporta, pilsētas elektrotransporta, gaisa, dzelzceļa un ūdens transporta) veidi. Minētā nodarījuma subjekts ir fiziska un pieskaitāma persona, kas sasniegusi četrpadsmit gadu vecumu – gājēji, velosipēdisti, pasažieri un citi satiksmes dalībnieki, kas nav KL 257., 260., 262., 263. un 264. pantā paredzēto noziedzīgo nodarījumu subjekti.

Līdz ar to secināms, ka **gaisa satiksmes dalībnieki, kuri nav atzīstami par transporta darbiniekiem KL 257. panta izpratnē, bet, kuru darbības vai bezdarbības rezultātā tika pārkāpti gaisa transporta kustības drošības noteikumi, kā rezultātā iestājās smagas sekas, var tikt saukti pie kriminālatbildības saskaņā ar KL 266. pantu.**

²⁶⁸ Liholaja V. Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību). Pieejams: http://www.tm.gov.lv/files/archieve/lv_documents_petijumi/Petijums_CSN_Liholaja.doc [aplūkots 2014.gada 23.martā].

2.4. Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas subjektīvā puse

Noziedzīga nodarījuma subjektīvā puse ir nodarījuma iekšējā būtība, personas psihiska attieksme pret viņas izdarīto noziedzīgo nodarījumu un tā sekām.²⁶⁹ A. Rarogs norāda, ka ar noziedzīga nodarījuma subjektīvo pusi jāsaprot personas psihiskā darbība, kas ir tieši saistīta ar izdarīto nodarījumu.²⁷⁰ V. Nersesjans apgalvo, ka personas attieksmi pret viņas izdarīto sabiedriski kaitīgo nodarījumu veido savstarpēji saistītie personas psihiskās darbības elementi.²⁷¹ Prof. U. Krastiņš atzīst, ka subjektīvā puse ir identificējama ar vainīgās personas (nodarījuma subjekta) psihisko darbību, kas tieši saistīta ar izdarīto (objektu un objektīvo pusi), kas apvieno vienotā veselā personas psihiskās darbības intelektuālos un gribas procesus.²⁷²

Intelektuālos procesus raksturo personas izdarītās darbības vai pieļautas bezdarbības faktiskā satura un sociālās nozīmes apzināšanās, bet nodarījumos ar materiālu sastāvu arī kaitīgo seku paredzēšana vai iespēja tās paredzēt.²⁷³ Gribas procesus raksturo personas griba kā psiholoģisks kritērijs, kas raksturo apzinātu spēju reaģēt uz ārējās pasaules noteikumiem, kā arī spēju patstāvīgi spriest un rīkoties.²⁷⁴

A. Judins norāda, ka vainīgā psihiskā attieksme vērtējama pret personas izdarīto noziedzīgo nodarījumu un tā sekām.²⁷⁵ Jāatzīmē, ka noziedzīgi nodarījumi ar formāliem sastāviem satur vienīgi tādas pazīmes, kas raksturo pašu kaitīgo darbību, neatkarīgi no seku iestāšanās.²⁷⁶ Līdz ar to pieņemamāks ir viedoklis, ka nodarījumos ar materiālu sastāvu jāvērtē personas attieksme gan pret izdarīto darbību vai pieļauto bezdarbību, gan pret kaitīgajām sekām, savukārt nodarījumos ar formālu sastāvu – tikai pret darbību vai bezdarbību.²⁷⁷ Ņemot vērā minēto, konstatējot subjektīvo pusi, nodarījumā, kas kvalificējams saskaņā ar KL 257. panta pirmo daļu, jāvērtē vainīgā attieksme tikai pret darbību vai bezdarbību, ar kuru pārkāpti gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumi.

²⁶⁹ Judins A. Krimināltiesību terminu skaidrojošā vārdnīca. Rīga: RaKa, 1999, 119.lpp.

²⁷⁰ Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, с.52.

²⁷¹ Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, с.18.

²⁷² Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 151.lpp.

²⁷³ Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, с.66.

²⁷⁴ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 151.lpp.

²⁷⁵ Judins A. Krimināltiesību terminu skaidrojošā vārdnīca. Rīga: RaKa, 1999, 119.lpp.

²⁷⁶ Krastiņš U. Mācība par nozieguma sastāvu. Rīga: Zvaigzne ABC, 1994, 19.lpp.

²⁷⁷ Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, с.30.

Savukārt KL 257. panta otrajā daļā paredzētā nodarījuma gadījumā, jāvērtē vainīgā attieksme gan pret izdarīto darbību vai pieļauto bezdarbību, gan pret izraisītajām smagajām sekām.

Krimināltiesību teorija izdala subjektīvās puses pamatpazīmi – vainu – nodoma vai neuzmanības formā, kā arī papildpazīmes – motīvu un mērķi.²⁷⁸ Vainu raksturo intelektuālais un gribas moments, kurus veido vainas elementi – apziņa un griba. Dažādas intelektuālā un gribas momentu savstarpējas kombinācijas veido divas vainas formas – nodomu un neuzmanību.²⁷⁹ Krimināltiesību doktrīnā norādīts, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumus var pārkāpt kā ar nodomu, tā arī aiz neuzmanības.²⁸⁰

Saskaņā ar KL 9. panta pirmo daļu noziedzīgs nodarījums atzīstams par izdarītu ar nodomu (tīši), ja persona to izdarījusi ar tiešu vai netiešu nodomu. KL 9. panta otrā daļa skaidro, ka noziedzīgs nodarījums atzīstams par izdarītu ar tiešu nodomu, ja persona apzinājusies savas darbības vai bezdarbības kaitīgumu un to apzināti veikusi vai pieļāvusi vai arī apzinājusies savas darbības vai bezdarbības kaitīgumu, paredzējusi nodarījuma kaitīgās sekas un vēlējusies to iestāšanos. Saskaņā ar KL 9. panta trešo daļu noziedzīgs nodarījums atzīstams par izdarītu ar netiešu nodomu, ja persona apzinājusies savas darbības vai bezdarbības kaitīgumu, paredzējusi nodarījuma kaitīgās sekas un kaut arī šīs sekas nav vēlējusies, tomēr apzināti pieļāvusi to iestāšanos.

Darbības vai bezdarbības kaitīguma apzināšanās, kā arī kaitīgo seku iestāšanās iespējamības vai neizbēgamības apzināšanās raksturo tiešā nodoma intelektuālo momentu. Savukārt kaitīgo seku iestāšanās vēlēšanās raksturo tiešā nodoma gribas momentu. Netiešā nodoma intelektuālais moments sakrīt ar tiešā nodoma intelektuālo momentu, savukārt netiešā nodoma gribas momentu raksturo tas, ka vainīga persona nav vēlējusies kaitīgo seku iestāšanos, bet ir apzināti tos pieļāvusi vai ir bijusi vienaldzīga pret to iestāšanos.²⁸¹

Vainīgā attieksme pret gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas rezultātā izraisītajām sekām jāvērtē tikai tad, ja pastāv pamats kvalificēt nodarījumu saskaņā ar KL 257. panta otro daļu, proti, ja ir izraisītas smagas sekas. Attieksme pret gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas rezultātā izraisītajām sekām var būt tikai neuzmanības formā.²⁸²

Saskaņā ar KL 10. panta pirmo daļu noziedzīgs nodarījums atzīstams par izdarītu aiz neuzmanības, ja persona to izdarījusi aiz noziedzīgas pašpaļāvības vai noziedzīgas nevērības.

²⁷⁸ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 152.lpp.

²⁷⁹ Здравомыслов Б.В. Уголовное право России. Общая часть. Москва: Юристъ, 1996, с.163.

²⁸⁰ Liholaja V. Krimināllikuma 257. panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 295.lpp.

²⁸¹ Гаухман Л.Д., Колодкин Л.М., Максимов С.В. Уголовное право: Часть общая. Часть особенная. Москва: Юриспруденция, 1999, с.123.

²⁸² Liholaja V. Krimināllikuma 257. panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 295.lpp.

KL 10. panta turpmākās daļas skaidro, ka noziedzīgs nodarījums atzīstams par izdarītu aiz noziedzīgas pašpaļāvības, ja persona ir paredzējusi savas darbības vai bezdarbības kaitīgo seku iestāšanās iespēju, un tomēr vieglprātīgi paļāvusies, ka tās varēs novērst. Savukārt noziedzīgs nodarījums atzīstams par izdarītu aiz noziedzīgas nevērības, ja persona nav paredzējusi savas darbības vai bezdarbības kaitīgo seku iestāšanās iespēju, kaut gan pēc nodarījuma konkrētajiem apstākļiem tai vajadzēja un tā varēja minētās kaitīgās sekas paredzēt.

Pēdējo gadu tiesu prakses apkopojumos,²⁸³ kā arī krimināltiesību zinātnieku darbos²⁸⁴ norādīts, ka tiesu spriedumos bieži netiek pievērsta pietiekama uzmanība subjektīvās puses analīzei. Autors secina, ka subjektīvā puse ir arī vismazāk analizētais gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāva elements tiesas spriedumos.

Tukuma rajona tiesas 2012. gada 22. oktobra spriedumā sastopama atziņa, ka, izvērtējot D. K. liecības, tiesa secina, ka apsūdzētais cenšas rast attaisnojumu savai pašpaļāvībai, nolaidībai un pienākumu nepildīšanai, kas noveda pie smagajām sekām.²⁸⁵ Minētais ļauj secināt, ka Tukuma rajona tiesas ieskatā, D. K., pieļaujot, ka gaisa kuģi pilotē G. V., kuram nebija atļaujas veikt noteiktas kategorijas lidojumus ar konkrēto gaisa kuģi, ir aiz neuzmanības noziedzīgas pašpaļāvības formā izdarījis gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpumu.

Krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka kaitīgo seku paredzēšana (intelektuālais moments) pašpaļāvības gadījumā izpaužas abstraktā veidā, proti, persona paredz kaitīgo seku iestāšanās iespējamību līdzīgās situācijās, bet ne konkrētajā situācijā.²⁸⁶ Vainīgā vieglprātīga paļaušanās uz to, ka kaitīgās sekas neiestāsies tā iemesla dēļ, ka tās izdosies novērst ar kādu reālu spēku palīdzību, attiecināma uz gribas momentu.²⁸⁷

Atzīstot, ka vainīgā attieksme pret kaitīgajām sekām izpaudusies noziedzīgas pašpaļāvības veidā, svarīgi noskaidrot, vai viņam ir bijis pietiekams pamats cerēt, ka kaitīgo seku iestāšanās tiks novērsta.²⁸⁸ I. Tjažkova piedāvā izvērtēt, kā būtu jārikojas apzinīgam vidusmēra cilvēkam, kas ievēro sabiedrībā atzītos piesardzības noteikumus vai tehnikas izmantošanas gadījumā, specifiskos noteikumus, vainīgā vecumu, pieredzi, izglītību.²⁸⁹

²⁸³ Tiesu prakse krimināllietās par slepkavībām (Krimināllikuma 116.-118.pants). Pieejams: <http://www.at.gov.lv/lv/info/summary/2010/> [aplūkots 2012.gada 10.maijā].

²⁸⁴ Liholaja V. Vienveidīga krimināltiesību normu izpratne un tiesu loma tās nodrošināšanā. Jurista Vārds, 2010. 2.novembris, Nr.44, 6.-11.lpp.

²⁸⁵ Tukuma rajona tiesas 2012.gada 22.oktobra spriedums lietā Nr.11390052908.

²⁸⁶ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 172.lpp.

²⁸⁷ Liholaja V. Krimināllikuma 123.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 2. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007, 226.lpp.

²⁸⁸ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, с.24.

²⁸⁹ Там же.

Ņemot vērā minēto, secināms, ka nav pamatota tiesas atziņa, ka D. K. aiz noziedzīgās pašpaļāvības izdarījis gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, jo nevar konstatēt tādus apstākļus, uz kuriem D. K. varēja paļauties, uzskatot, ka viņš pats varēs novērst kaitīgas sekas, ņemot vērā, ka gaisa kuģi pilotēja G. V.

Noziedzīgas nevēlēšanās gribas momentu raksturo divi kritēriji - objektīvais (vajadzēja paredzēt) un subjektīvais (varēja paredzēt). Objektīvais kritērijs nozīmē, ka personai jāievēro savas profesijas, specialitātes vai nodarbošanās piesardzības noteikumi, kas tiek prasīts tādēļ, lai nepieļautu kaitīgo seku iestāšanos. Noziedzīgajos nodarījumos, kas saistīti ar noteikumu pārkāpumu, jāņem vērā, ka, saskaņā ar paļaušanās principu, persona, kura ievēro nepieciešamo rūpību, var paļauties, ka citi arī ievēros noteikumus.²⁹⁰ Subjektīvais kritērijs vērtējams, ievērojot to, vai konkrētā persona atbilstoši savām personiskajām īpašībām, kvalifikācijai, konkrētajiem apstākļiem, situācijai, kurā noziedzīgs nodarījums izdarīts, varēja paredzēt savas darbības vai bezdarbības kaitīgās sekas.²⁹¹

Krimināltiesību teorijā atzīts, ka noziedzīgu nodarījumu sastāvi, kuros pastāv norāde vismaz uz divām kaitīgām darbībām, diviem apdraudējuma objektiem, divām kaitīgām sekām, divām vainas formām u.tml. atzīstami par saliktajiem sastāviem.²⁹² Prof. U. Krastiņš norāda, ka saliktie sastāvi ir tikai viens no šādu sastāvu veidiem, bet kopumā tos būtu vēlams apzīmēt ar jēdzienu komplicētie noziedzīgu nodarījumu sastāvi.²⁹³

Krievijas krimināltiesību doktrīnā atzīts, ka gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas sastāvu raksturo saliktā vainas forma. Līdz ar to, analizējot gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas subjektīvo pusi, jākonstatē vainīgā psihisko attieksme nodoma vai neuzmanības formā pret kustības drošības noteikumu vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpumu un neuzmanību – pret izraisītajām sekām.²⁹⁴

KL 257. panta otrajā daļā paredzētais noziedzīgs nodarījums pieļauj atšķirīgu vainas formu pastāvēšanu pret gaisa transporta kustības drošības noteikumu vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpumu un pret šī pārkāpuma rezultātā radītajām smagajām sekām. Līdz ar to tas atzīstams par komplicētu noziedzīga nodarījuma sastāvu.

²⁹⁰ Schneider S. Das Täterschaftsattribut der Risikoherrschaft und die Beteiligungsformen der fahrlässigen Erfolgsdelikte. Dissertation. 2002, S.159. Pieejams: <http://www.db-thueringen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-1321/Dissertation.pdf> [aplūkots 2014.gada 11.aprīlī].

²⁹¹ Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008, 174.lpp.

²⁹² Turpat. 81.-82.lpp.

²⁹³ Krastiņš U. Vaina komplicētos noziedzīgos nodarījumos. Jurista Vārds, 2010. 11. maijs, nr.19. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=209385> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²⁹⁴ Радченко В.И., Михлин А.С. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2008, с.556.

Prof. U. Krastiņš norāda, ka tādos gadījumos, kad noteikta atšķirīga vainīgā subjektīvā attieksme, rodas jautājums, vai tādi nodarījumi uzskatāmi par izdarītiem tīši vai aiz neuzmanības. Tāds jautājums rodas vēl jo vairāk tāpēc, ka kaitīgās sekas objektīvi ir smagākas salīdzinājumā ar darbību (bezdarbību), kas šīs sekas ir izraisījusi. Krimināltiesību teorija un tiesu praksē tiek piedāvāts šādus nodarījumus uzskatīt par izdarītiem tīši (ar nodomu), kā arī tiek runāts par divējādo (divkāršo, dubulto) vainas formu, ierosinot iekļaut to krimināllikuma regulējumā kā patstāvīgu vainas formu.²⁹⁵

Jau 19. gadsimtā N. Tagancevs ir rakstījis par jaukto vainas formu, norādot, ka dzīvē iespējama sastapšanās ar komplicētākiem noziedzīgu nodarījumu veidiem, kad nodarījumā apvienojas divi nodomi, divas neuzmanības vai arī nodoms un neuzmanība.²⁹⁶ Iespējamā trešās vainas formas pastāvēšana analizēta V. Nersesjana²⁹⁷, I. Tjažkovas²⁹⁸ un A. Raroga²⁹⁹ darbos. Tiesību zinātnieku viedokļi jautājumā, vai pastāv trešā vainas forma, vai tomēr dažādas vainas formas patstāvīgi eksistē vienā noziedzīgā nodarījumā, dalās. Autora ieskatā, abas likumā paredzētās vainas formas – nodoms un neuzmanība nodarījumos ar komplicētiem sastāviem pastāv atsevišķi viena no otras, katra raksturojot vainīgās personas psihisko attieksmi pret dažādiem objektīvās puses elementiem.

Nolūkā ieviest skaidrību vainas formas noteikšanā noziedzīgos nodarījumos, kuros likumdevējs ir ietvēris dažādas vainas formas pret nodarījumu un pret sekām, prof. U. Krastiņš piedāvā normatīvi nostiprināt KL līdzīgu pieeju, kāda ir noteikta Krievijas Federācijas kriminālkodeksa 27. pantā un Baltkrievijas kriminālkodeksa 25. pantā.³⁰⁰

Īpašs noziedzīga nodarījuma komplicēta sastāva gadījums veidojas, ja komplicētais noziedzīga nodarījuma sastāvs ietverts pantā ar blanketu dispozīciju, norādot nodarījuma sastāvā arī kaitīgās sekas. Prof. U. Krastiņš uzsver, ka, vērtējot personas psihisko attieksmi nevis pret darbību vai bezdarbību, bet tieši pret noteikumu pārkāpumu, tiek pieļauta kļūda. Tādā gadījumā netiek ievērots, ka tiesību normā iekļautais priekšraksts tikai nosaka, vai attiecīgā darbība vai bezdarbība ir prettiesiska. Prettiesiskums nav noziedzīga nodarījuma sastāva pazīme, tāpēc pret šo nodarījuma pazīmi personas psihiskā attieksme nav jānosaka.³⁰¹

²⁹⁵ Krastiņš U. Vaina komplicētos noziedzīgos nodarījumos. Jurista Vārds, 2010. 11. maijs, nr.19. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=209385> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

²⁹⁶ Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Часть общая. Тула: Автограф, 2001, с.490.

²⁹⁷ Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, с.39.

²⁹⁸ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, с.49.

²⁹⁹ Здравомыслов Б.В. Уголовное право России. Общая часть. Москва: Юрист, 1996, с.187. – 188.

³⁰⁰ Krastiņš U. Vaina noziedzīgos nodarījumos ar saliktu sastāvu. Jurista Vārds, 2011. 19. jūlijs, nr.29. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=233184> [aplūkots 2014.gada 20. aprīlī].

³⁰¹ Krastiņš U. Vaina komplicētos noziedzīgos nodarījumos. Jurista Vārds, 2010. 11. maijs, nr.19. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=209385> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

Personas vaina attiecībā pret kaitīgajām sekām šādā komplicētā nodarījuma sastāvā, kas izpaužas darbības vai bezdarbības veidā, ar ko pārkāpti attiecīgie priekšraksti un iestājušās KL paredzētās kaitīgās sekas, var izpausties gan kā nodoms, gan kā neuzmanība. Lai nerastos personas vainas noteikšanas problēmas par KL normu blanketajās dispozīcijās paredzētajiem kompleksajiem noziedzīgiem nodarījumiem, KL vispārīgajā daļā būtu jāiekļauj norma, kurā jāparedz nosacījums, ka kriminālatbildība par nodarījumiem, kas izdarīti aiz neuzmanības, iestājas tikai KL sevišķajā daļā īpaši paredzētos gadījumos. Savukārt KL Sevišķās daļas attiecīgajās normās jābūt norādei, ka nodarījuma kaitīgās sekas iestājušās aiz neuzmanības.³⁰²

Ņemot vērā iepriekš minēto, secināms, ka, **konstatējot subjektīvo pusi KL 257. panta paredzētā noziedzīga nodarījuma gadījumā, jāvērtē vainīgā psihiskā attieksme pret vainīgā darbību vai bezdarbību, ar kuru tika pārkāpti gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumi. Vainīga psihiskā attieksme pret pašu noteikumu pārkāpumu nav jāanalizē subjektīvās puses ietvaros.**

Jautājums par to, vai KL 257. panta otrajā daļā paredzētais noziedzīgais nodarījums, kā arī citi KL paredzētie nodarījumi, kuros apvienotas divas vainas formas, kopumā uzskatāmi par izdarītiem ar nodomu vai aiz neuzmanības, ir diskutabls. Autora ieskatā, šādam jautājumam būtu jābūt risinātam krimināltiesību pamatprincipu līmenī, kurš būtu spēkā arī bez tā nostiprināšanas normatīvajā aktā. Tomēr tiesību teorijā atzīts, ka likumdevējs ir tiesīgs pozitīvēt tiesību principus.³⁰³ Līdz ar to autors piekrīt prof. U. Krastiņa ierosinājumam KL normatīvi nostiprināt principus, pēc kuriem nosakāma šādu nodarījumu vainas forma. Turklāt autors pievienojas prof. U. Krastiņa viedoklim, ka KL Sevišķās daļas normās, kurās paredzēta kaitīgo seku iestāšanās aiz neuzmanības, būtu veidojami vienveidīgi, norādot uz vainīgā psihisko attieksmi pret sekām.

³⁰² Krastiņš U. Vaina komplicētos noziedzīgos nodarījumos. Jurista Vārds, 2010. 11.maijs, Nr.19. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=209385> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³⁰³ Neimanis J. Ievads tiesībās. Rīga: zv. adv. J. Neimanis, 2004, 68. lpp.

3. GAISA TRANSPORTA KUSTĪBAS DROŠĪBAS UN EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMU PĀRKĀPŠANA ĀRVALSTU KRIMINĀLLIKUMOS

Ņemot vērā prof. U. Krastiņa un prof. V. Liholajas ieguldījumu salīdzināmo krimināltiesību attīstībā Latvijā, analizējot ārvalstu praksi gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanās krimināltiesiskajā regulējumā, autors izmantoja prof. U. Krastiņa un prof. V. Liholajas darbus (pārbaudot tajos aplūkoto ārvalstu krimināllikumu aktuālās redakcijas publiski pieejamajos resursos).

Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas regulējums ārvalstu krimināllikumos ir visai atšķirīgs. Jau Latvijas tuvāko kaimiņvalstu – Lietuvas un Igaunijas – krimināllikumos vērojamas būtiskas atšķirības no KL regulējuma. Igaunijas Sodu kodeksa³⁰⁴ 422. pantā paredzēta personas, kas vada mehānisko, gaisa vai ūdens transportlīdzekli, tramvaju vai dzelzceļa ritošo sastāvu, atbildība par transportlīdzekļu kustības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja nodarījums vainīgā neuzmanības dēļ izraisījis smagu kaitējumu veselībai vai cilvēka nāvi. Bargāks sods paredzēts, ja gājuši bojā divi vai vairāk cilvēku. Igaunijas Sodu kodeksa 423. pantā noteikts mīkstāks sods par tādu pašu nodarījumu aiz neuzmanības.

Igaunijas Sodu kodeksa 425. pantā ietverti noziedzīgo nodarījumu veido kustības drošības vai transportlīdzekļu ekspluatācijas prasību neizpildīšana, par ko pie atbildības saucama persona, kas atbildīga par dzelzceļa kustības, kustības pa ūdensceļiem, gaisa trasēm vai šosejām organizēšanu ar nosacījumu, ka nodarījums radījis briesmas cilvēka dzīvībai, veselībai vai mantai, vai apkārtējai videi. Bargāks sods paredzēts gadījumā, ja nodarījums izraisījis cilvēka nāvi, kaitējuma nodarīšanu veselībai vai ievērojamu zaudējumu.

Igaunijas Sodu kodekss atšķiras no KL, pirmkārt, ar to, ka atbildība par transportlīdzekļu kustības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu paredzēta vienā normā neatkarīgi no transporta veida. Otrkārt, atbildība par šo noteikumu pārkāpšanu tiek diferencēta atkarībā no tā, vai minētie noteikumi pārkāpti tīši vai aiz neuzmanības un, treškārt, pie atbildības par šo noteikumu pārkāpumu saucama persona, kas vadījusi transportlīdzekli, tāpat

³⁰⁴ Estonia Penal Code.

Pieejams: http://legislationline.org/download/action/download/id/4707/file/Estonia_Penal%20Code_am2013_en.pdf
[aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

neatkarīgi no tā, kāda - dzelzceļa, ūdens, gaisa vai mehāniskā transportlīdzekļa kustības vai ekspluatācijas noteikumi pārkāpti.³⁰⁵

Lietuvas kriminālkodeksā³⁰⁶ kriminalizēta tikai tāda ceļu satiksmes noteikumu un transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana aiz neuzmanības, ko izdarījusi persona, kas vadījusi visu veidu automobiļus, traktorus, citas pašgājējas mašīnas, trolejbusus, motociklus un citus mehāniskos transportlīdzekļus. Kriminālkodeksa 281. pantā sīki reglamentēti atbildības nosacījumi.³⁰⁷ Lietuvas Kriminālkodeksā 278. panta pirmajā daļā noteikta atbildība par dzelzceļa, ūdens vai gaisa transportlīdzekļu un ceļu, ceļu signalizācijas vai sakaru līdzekļu, gāzes vadu, naftas vadu līniju, elektrolīniju un sakaru līniju nekvalitatīvu apkopi vai remontu, kas izdarīts aiz neuzmanības, par kriminālatbildības nosacījumu izvirzot smaga kaitējuma nodarīšanu cilvēka veselībai vai lielu materiālu zaudējumu kā nodarījuma kvalificējošām pazīmēm.

Igaunijas Sodu kodeksa 427. pantā un Lietuvas kriminālkodeksa 279. pantā noteikta atbildība par starptautisko lidojumu noteikumu pārkāpšanu, ielidojot valstī vai izlidojot no tās.³⁰⁸ Atbildība par gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu Lietuvas kriminālkodeksā nav paredzēta.

Noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību KL, Šveices, Austrijas un Vācijas kriminālkodeksos izvietoti dažādās sevišķu daļu sadaļās, visai atšķirīgs ir arī kriminālatbildības regulējums.³⁰⁹ Ja KL ir izveidota visai plaša patstāvīga nodaļa „Noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību”, tad Šveices kriminālkodeksā sadaļā „Noziegumi un kriminālpārkāpumi pret sabiedrisko transportu” ir ietverti tikai divi sastāvi. Arī Austrijas Kriminālkodeksā uz šo nodarījumu grupu attiecināmi divi paragrāfi, kuri iekļauti sadaļā par vispārbīstamajiem nodarījumiem, bet Vācijas kriminālkodeksā noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību klasificēti kā nodarījumi, kas vērsti pret sabiedrisko kārtību.³¹⁰

Vācijas kriminālkodeksa³¹¹ 315. paragrāfā „Dzelzceļa, jūras vai gaisa transporta bīstams apdraudējums” atbildība noteikta tam, kurš tīši vai aiz neuzmanības nodara kaitējumu sliežu, ritošā dzelzceļa, jūras vai gaisa transporta drošībai, tādējādi, ka iznīcina, bojā vai likvidē pārvaldīšanas iekārtas vai līdzekļus, liek šķēršļus vai padod viltus zīmes vai signālus un ar to

³⁰⁵ Liholaja V. Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību). Pieejams: http://www.tm.gov.lv/files/archieve/lv_documents_petijumi_Petijums_CSN_Liholaja.doc [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³⁰⁶ Republic of Lithuania Criminal Code. Pieejams: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=366707 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³⁰⁷ Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004, 195.lpp.

³⁰⁸ Turpat. 197.lpp.

³⁰⁹ Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija, Austrija, Šveice, Vācija. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2006, 207.lpp.

³¹⁰ Turpat.

³¹¹ German Criminal Code. Pieejams: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

pakļauj briesmām cita cilvēka veselību vai dzīvību, vai svešas lietas ar ievērojamu vērtību. Sods ir bargāks, ja persona rīkojas ar nodomu izraisīt nelaimes gadījumu, izdarīt citu sodāmu nodarījumu vai slēpt to, vai ar savām darbībām nodara smagu kaitējumu cita cilvēka veselībai vai kaitējumu daudzu cilvēku veselībai.

Saskaņā ar Vācijas Kriminālkodeksa 315.a paragrāfu sodāms 1) tas, kurš vada sliežu transportu, gaisa vagoniņu, kuģi vai lidmašīnu, kaut arī viņš nav spējīgs droši vadīt transportlīdzekli sakarā ar alkoholisko dzērienu vai citu apreibinošu vielu lietošanu vai sakarā ar saviem psihiskiem vai fiziskiem trūkumiem un 2) persona, kura, būdama tāda transportlīdzekļa vadītājs, vai cita persona, kura ir atbildīga par drošību, ar savu prettiesisko uzvedību rupji pārkāpj tiesiskos priekšrakstus, kas regulē sliežu, gaisa vagoniņa, ūdens vai gaisa transporta drošību. Vācijas kriminālkodeksā noteiktais kriminālatbildības nosacījums ir cita cilvēka veselības, dzīvības vai svešas lietas ar ievērojamu vērtību apdraudējums. Vācijas likumdevējs atbildību par analizējamo nodarījumu diferencē atkarībā no vainas formas.³¹²

Šveices kriminālkodeksa³¹³ 237. pantā paredzēta atbildība par ceļu, gaisa un ūdens transporta darbības traucēšanu vai tās apdraudēšanu, tādējādi pakļaujot briesmām cilvēku dzīvību un veselību. Mazāks sods paredzēts, ja nodarījums izdarīts aiz neuzmanības. Par vispārbīstamu noziedzīgu nodarījumu Austrijas likumdevējs atzinis tīšu gaisa lidojumu drošības apdraudēšanu, kas Latvijā nav kriminalizēta.³¹⁴ Austrijas kriminālkodeksa³¹⁵ 186. paragrafā paredzēta atbildība tam, kurš pielieto vardarbību pret personu, kas atrodas gaisa kuģī vai draud viņai ar spēka pielietošanu, bojā lidojumā esošu gaisa kuģi vai iznīcina to, bojā gaisa kuģa iekārtas vai padara tās nederīgas tādā veidā, ka tā rezultātā gaisa kuģa drošība lidojuma laikā var tikt nopietni apdraudēta, iznīcina lidojumā esošu gaisa kuģi vai nodara tam tādu kaitējumu, kas padara to par nelietojamu vai apdraud gaisa kuģa drošību, pārraidot apzināti nepatiesu ziņojumu.

Visai būtiskas atšķirības vērojamas Krimināllikuma, Beļģijas, Dānijas un Nīderlandes Kriminālkodeksos atbildības regulējumā par noziedzīgiem nodarījumiem, kas apdraud satiksmes drošību.³¹⁶

Dānijas kriminālkodeksa³¹⁷ 184. paragrāfs paredz, ka sodāma persona, kura nodara kaitējumu dzelzceļu, kuģu, autotransporta līdzekļu vai līdzīgu transportlīdzekļu ekspluatācijas drošībai vai kura nodara kaitējumu transporta drošībai uz valsts ceļiem.

³¹² Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija, Austrija, Šveice, Vācija. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2006, 208.lpp.

³¹³ Swiss Criminal Code. Pieejams: <http://www.admin.ch/ch/e/rs/3/311.0.en.pdf> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³¹⁴ Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija, Austrija, Šveice, Vācija. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2006, 210.lpp.

³¹⁵ Gesamte Rechtsvorschrift für Strafgesetzbuch. Pieejams: <http://legislationline.org/documents/section/criminal-codes> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³¹⁶ Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija, Beļģija, Dānija, Nīderlande. Rīga: Latvijas Universitāte, 2008, 127.lpp.

Nīderlandes kriminālkodeksa³¹⁸ 162. pants paredz atbildību personai, kura tīši iznīcina vai sabojā jebkādu sabiedriskā vai gaisa transporta iekārtu, bloķē jebkuru valsts vai ūdens ceļu vai izjauc drošības pasākumu veikšanu attiecībā uz šādām iekārtām vai ceļiem, diferencējot atbildību atkarībā no tā, vai šāda rīcība, iespējams, tikai pakļaus riskam ceļu kustības drošību, vai arī tas, iespējams, izraisīs cilvēka nāvi, bet 163. pants paredz atbildību par tādām pašām darbībām aiz neuzmanības. Nīderlandes kriminālkodeksa 162.a pantā paredzēta atbildība par lidostā izdarīta tīša gaisa kuģa, kas neatrodas lidojumā, iznīcināšanu vai bojāšanu, kā arī par lidostas dienestu darba dezorganizēšanu.

Nīderlandes kriminālkodeksa 166. un 167. pantā paredzēta atbildība par zīmju, signālu vai iekārtu, kas uzstādītas ūdens vai gaisa kuģu izmantošanas drošībai, tīšu vai neuzmanīgu iznīcināšanu, bojāšanu, noņemšanu vai pārvietošanu, kā arī par viltus zīmes vai signāla uzstādīšanu, attiecīgi diferencējot sodu atkarībā no tā, vai tas, iespējams, apdraudēs kuģošanas vai kustības pa gaisu drošību, vai tā rezultātā kuģis vai gaisa kuģis, iespējams, nogrims, uzsēdīsies uz sēkļa vai ies bojā, vai arī tā rezultātā, iespējams, iestāsies cilvēka nāve. Nīderlandes kriminālkodeksa 168. pantā noteikta atbildība par tīšu ūdens vai gaisa kuģa nogremdēšanu, nosēdināšanu uz sēkļa, tā tīšu iznīcināšanu vai bojāšanu, savukārt 169. pantā – par tādām pašām darbībām, kas izdarītas aiz neuzmanības.

Azerbaidžānas kriminālkodeksa³¹⁹ 262. pantā, Kazahstānas Republikas kriminālkodeksa³²⁰ 295. pantā, Uzbekijas Republikas kriminālkodeksa³²¹ 260. pantā un Gruzijas kriminālkodeksa³²² 275. pantā atbildība gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu.

Uzbekistānas kriminālkodeksā pastiprināta atbildība paredzēta, ja nodarījuma rezultāts ir cilvēku upuri, katastrofa un citas smagas sekas. Azerbaidžānas, Kazahstānas un Gruzijas kriminālkodeksos atbildība pastiprināta, ja nodarījums izraisīja divu vai vairāku personu nāvi. Gruzijas likumdevējs kriminālkodeksa 275. pantā kā kvalificējošu pazīmi ietvēris nodarījuma

³¹⁷ Уголовный кодекс Дании.

Pieejams: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1241524&subID=100096345,100096366,100096653,100097084#text> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³¹⁸ Уголовный кодекс Голландии.

Pieejams: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1242430&subID=100100457,100100459,100100477,100100913#text> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³¹⁹ Уголовный кодекс Азербайджанской Республики.

Pieejams: legislationline.org/download/action/.../id/.../Azerbaijan_CC_am2013_ru.pdf [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³²⁰ Уголовный кодекс Республики Казахстан. Pieejams: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1008032 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³²¹ Уголовный кодекс Республики Узбекистан. Pieejams: http://www.lex.uz/pages/GetAct.aspx?lact_id=111457 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³²² Уголовный кодекс Грузии. Pieejams:

<http://www.law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1241370&subID=100095257,100095259,100095268,100095573,100095633#text> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

izdarīšanu reibuma stāvoklī, diferencējot atbildību par nodarījuma izdarīšanu reibuma stāvoklī atkarībā no noteikumu pārkāpšanas rezultātā izraisītajām sekām.³²³

Baltkrievijas kriminālkodeksa³²⁴ 314. pantā pirmajā daļā paredzēta atbildība par dzelzceļa, gaisa vai ūdens transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja to izdarījusi persona, kuras darba vai amata pienākumos ietilpa šo noteikumu ievērošana un kā rezultātā aiz neuzmanības nodarīti smagi vai mazāk smagi miesas bojājumi, vai nodarīti zaudējumi lielā apmērā. Panta otrajā daļā atbildība pastiprināta, ja aiz neuzmanības iestājās cilvēka nāve, bet panta trešajā daļā – ja aiz neuzmanības iestājās divu vai vairāku cilvēku nāve.

Ukrainas kriminālkodeksa³²⁵ 276. pantā paredzēta atbildība par dzelzceļa, ūdens vai gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu. Saskaņā ar Ukrainas kriminālkodeksa 276. panta pirmo daļu dzelzceļa, ūdens vai gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana, kā arī transportlīdzekļu, ceļu, sakaru līdzekļu nekvalitatīvu remontu, ja to izdarījis transporta darbinieks, un tas radīja bīstamību cilvēku dzīvībai vai citas smagas sekas. Panta otrajā daļā atbildība pastiprināta, ja cietušajam radīti vidēja smaguma vai smagi miesas bojājumi vai nodarīti lieli materiālie zaudējumi, bet panta trešajā daļā – ja rezultātā iestājās cilvēku nāve. Ukrainas likumdevējs kriminālkodeksa 276. pantā atbildību par dzelzceļa, ūdens un gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikšanu paredz jau tad, ja tas radījis briesmas cilvēku dzīvībai vai citu smagu seku iestāšanās briesmas.³²⁶

Bulgārijas Republikas kriminālkodeksa³²⁷ 342. panta pirmajā daļā noteikts sods personai, kura, vadot ritošo dzelzceļa sastāvu, gaisakuģi, mehānisko pārvadāšanas līdzekli, kuģi, kaujas vai speciālo transportlīdzekli, pārkāpusi kustības noteikumus un nodarījusi citai personai miesas bojājumus vai izraisījusi tās nāvi. Panta otrajā daļā tāds pats sods paredzēts transporta darbiniekam vai kalpotājam, kurš pieļāvis šo transportlīdzekļu ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu. Abu subjektu – gan vispārīgā, gan speciālā atbildība diferencēta 1) atkarībā no iestājušos seku smaguma – ievērojams mantiskais kaitējums, vidēja smaguma vai smags miesas bojājums vienai vai vairākām personām, viena vai vairāku cilvēku bojāeja;

³²³ Liholaja V. Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību). Pieejams: http://www.tm.gov.lv/files/archieve/lv_documents_petijumi_Petijums_CSN_Liholaja.doc [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³²⁴ Уголовный кодекс Республики Беларусь. Pieejams: <http://pravo.kulichki.com/vip/uk/00000023.htm#g28> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³²⁵ Уголовный кодекс Украины. Pieejams: <http://meget.kiev.ua/kodeks/ugolovniy-kodeks/razdel-1-11/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³²⁶ Liholaja V. Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību). Pieejams: http://www.tm.gov.lv/files/archieve/lv_documents_petijumi_Petijums_CSN_Liholaja.doc [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³²⁷ Уголовный кодекс Болгарии. Pieejams: <http://ugolovnykodeks.ru/2011/11/ugolovnyj-kodeks-bolgarii/170/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

2) atkarībā no vainīgā subjektīvās attieksmes pret šīm sekām un 3) atkarībā no tā, vai nodarījums izdarīts reibuma stāvoklī vai pēc narkotisko vielu (to analogu) lietošanas vai nē.³²⁸

Krievijas Federācijas kriminālkodeksa³²⁹ 263. un 264. pantā, kuru saturs atbilst KL 257. pantā paredzētajam noziedzīgajam nodarījumam, atbildība par dzelzceļa, ūdens vai gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, kā arī par tehniski bojāta dzelzceļa, ūdens vai gaisa transportlīdzekļa laišanu ekspluatācijā paredzēta tikai tad, ja šis nodarījums aiz neuzmanības izraisījis smagu kaitējumu cilvēka veselībai, kas atbilst smagam miesas bojājumam (panta pirmā daļa). Kā kvalificējoša pazīme šo pantu otrajā daļā norādīta cilvēka nāves izraisīšana aiz neuzmanības, savukārt pantu trešajā daļā - divu vai vairāku personu nāves izraisīšana aiz neuzmanības.

Atbildība par gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu paredzēta Moldovas Republikas kriminālkodeksa³³⁰ 263. pantā, Kirgīzijas Republikas kriminālkodeksa³³¹ 280. pantā, Tadžikistānas Republikas³³² 211. pantā. Moldovas kriminālkodeksā atbildība pastiprināta, ja nodarījums izraisīja cilvēka nāvi vai citas smagas sekas, savukārt Kirgīzijas un Tadžikistānas kriminālkodeksos – ja nodarījums izraisīja personas nāvi. Kā sevišķi pastiprinošs apstāklis Kirgīzijas un Tadžikistānas kriminālkodeksos.

Līdz ar to secināms, ka kriminālatbildība par gaisa transporta kustības un drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu paredzēta gandrīz visās autora aplūkotajās ārvalstīs, taču atbildības regulējums ir visai atšķirīgs. Ņemot vērā ārvalstu praksi, **autors ierosina papildināt KL 257. pantu ar sevišķi kvalificētu nodarījuma sastāvu, kas paredzētu atbildību par KL 257. panta pirmajā daļā paredzētā noziedzīga nodarījuma izdarīšanu, ja tā rezultātā iestājas divu vai vairāku personu nāve.**

³²⁸ Liholaja V. Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību). Pieejams: http://www.tm.gov.lv/files/archieve/lv_documents_petijumi_Petijums_CSN_Liholaja.doc [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³²⁹ Уголовный кодекс Российской Федерации. Pieejams: <http://www.uk-rf.com/glava27.html> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³³⁰ Уголовный кодекс Республики Молдова. Pieejams: <http://lex.justice.md/ru/331268/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³³¹ Уголовный кодекс Кыргызской Республики. Pieejams: http://online.adviser.kg/Document/?doc_id=30222833 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

³³² Уголовный Кодекс Республики Таджикистан.

Pieejams: http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=237375#LinkTarget_3626 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

SECINĀJUMI

Maģistra darba „Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana” izstrādes rezultātā autors ir formulējis šādus secinājumus:

1. Gaisa telpas izmantošanas tiesiskā režīma noteikšana ir valsts suverenitātes izpausme, kas ir cieši saistīta ar valsts robežas neaizskaramības aizsardzību. Krimināllikums neparedz atbildību par valsts robežas nelikumīgu šķērsošanu, ja tā izdarīta, izmantojot gaisa transportlīdzekli. Minētais nodarījums neietilpst nedz Krimināllikuma 257. panta, nedz Krimināllikuma 284. panta dispozīcijā.
2. Ņemot vērā Krimināllikuma 257. panta dispozīcijas blanketo raksturu, kvalificējot noziedzīgu nodarījumu saskaņā ar šo pantu, precīzi jānorāda, kādi tieši gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumi ir pārkāpti vainīgā darbības vai bezdarbības rezultātā. Minētie noteikumi var būt paredzēti kā nacionālajos, tā arī starptautiskajos tiesību aktos.
3. Ievērojamo daļu spēkā esošo gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu satur 1944. gada 7. decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (turpmāk – Čikāgas konvencijas) pielikumi. Čikāgas konvencijas pielikumos paredzētie starptautiskie standarti un ieteicamā prakse ir atzīstami par gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumiem Krimināllikuma 257. panta izpratnē, ja tos apstiprināja Saeima un Latvijas Republika nav paziņojusi par atkāpēm no attiecīgiem starptautiskiem standartiem un ieteicamās prakses.
4. Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas galvenais tiešais objekts ir sabiedriska drošība gaisa transporta funkcionēšanas, t.i., kustības un ekspluatācijas, jomā. Objekta sašaurināšana līdz sabiedriskās drošības interesēm tikai gaisa transporta kustības vai tikai ekspluatācijas jomā ir nepamatota. Sabiedriska drošība ir sabiedrisko attiecību sistēma, kuras mērķis ir nodrošināt sabiedrības mieru un samazināt jebkāda kaitējuma nodarīšanas risku sabiedrības locekļiem.
5. Gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas rezultātā var tikt nodarīts kaitējums dabas videi, taču nevar apgalvot, ka tas konstatējams vienmēr. Līdz ar to dabas vides aizsardzības intereses nav atzīstamas par Krimināllikuma 257. pantā paredzētā noziedzīga nodarījuma papildu tiešo objektu. Gadījumā, ja tiek nodarīts kaitējums dabas videi, izvērtējams jautājums par nodarījuma kvalifikāciju saskaņā ar Krimināllikuma 257. pantu kopībā ar attiecīgo Krimināllikuma XI nodaļā paredzēto normu, kas paredz atbildību par nodarījumu pret dabas vidi
6. Gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas gadījumā, kaitīgs nodarījums nav vērsts tieši pret gaisa transportu, kā ārējā pasaulē objektīvi eksistējošo lietu.

Gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumi tiek pārkāpti, izmantojot gaisa transportu, nevis iedarbojoties uz to. Līdz ar to gaisa transports atzīstams par Krimināllikuma 257. pantā paredzētā noziedzīga nodarījuma līdzekli, nevis šī nodarījuma priekšmetu.

7. Gaisa transports Krimināllikuma 257. panta izpratnē ir civilās aviācijas gaisa kuģi, kuri var būt smagāki vai vieglāki par gaisu un kurus atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav mijiedarbība ar gaisu, kas reflektēts no zemes vai ūdens virsmas. Militārās aviācijas gaisa kuģi, kā arī citi gaisa kuģi, kuri nepilda transporta funkcijas, nav uzskatāmi par gaisa transportu Krimināllikuma 257. panta izpratnē.
8. Gaisa transporta kustības drošības noteikumu pārkāpšana var izpausties kā noteikumu par sagatavošanos lidojumam neievērošana, tostarp, lidojumu plāna nesagatavošana vai neievērošana, pacelšanās vai nosēšanās noteikumu neievērošana, minimālo un atļauto lidojuma augstumu neievērošana, sadursmju novēršanas noteikumu vai lidojuma procedūras noteikumu neievērošana, kā arī īpašo lidojumu veikšanas kārtības noteikumu neievērošana, kas paredzēta atsevišķiem gaisa kuģu veidiem vai atsevišķiem lidojumu veidiem un aviācijas darbiem.
9. Gaisa transporta ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana var izpausties kā noteikumu par nepieciešamo ekspluatācijas aprīkojumu neievērošana vai kā gaisa kuģa ekspluatācija neatbilstoši tā lidojumderīguma sertifikāta noteikumiem, kā arī pieļaušana vadīt gaisa kuģi personai, kura neatbilst civilās aviācijas personālam izvirzāmām prasībām.
10. Paredzot Krimināllikuma 257. panta pirmajā daļā pazīmi „būtiski traucēts transporta darbs”, likumdevējs apzināti nav vēlējis konstruēt materiālu noziedzīga nodarījuma sastāvu, bet normatīvi nostiprināt gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanas prezumējamās sekas, kas nav objektīvās puses obligātā pazīme. Līdz ar to Krimināllikuma 257. panta pirmajā daļā paredzētā noziedzīga nodarījuma sastāvs atzīstams par formālu.
11. Būtisks traucējums transporta darbam var izpausties kā ievērojams mantisks zaudējums pārvadātājam, kura dēļ traucēta transporta funkciju izpilde, kā arī reisu atcelšana, atlikšana vai laika grafīku neievērošana.
12. Noziedzīgu nodarījumu kvalificēšana pēc vairākiem Krimināllikuma pantiem, saskaņā ar noteikumiem par ideālo kopību, nav pieļaujama gadījumos, kad atbildības pastiprināšanai Krimināllikumā speciāli izveidots salikts noziedzīga nodarījuma sastāvs, tostarp, paredzēta kvalificējošā pazīme – smagas sekas.
13. Gaisa transporta darbinieki Krimināllikuma 257. panta izpratnē ir gaisa kuģa apkalpes locekļi, gaisa satiksmes vadības dienesta dispečeri un cits aviācijas personāls, kuru tiesības un

pienākumi gaisa satiksmes drošības jomā paredzēti likumā „Par aviāciju” un citos speciālos normatīvajos aktos.

14. Konstatējot subjektīvo pusi Krimināllikuma 257. panta paredzētā noziedzīga nodarījuma gadījumā, jāvērtē vainīgā psihiskā attieksme pret darbību vai bezdarbību, ar kuru tika pārkāpti gaisa transporta kustības drošības vai ekspluatācijas noteikumi. Vainīga psihiskā attieksme pret pašu noteikumu pārkāpumu subjektīvās puses ietvaros nav jāanalizē.
15. Kriminālatbildība par gaisa transporta kustības un drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu paredzēta gandrīz visās autora aplūkotajās ārvalstīs, taču atbildības regulējums ir visai atšķirīgs. Vairākos ārvalstu krimināllikumos kā sevišķi kvalificējošs apstāklis paredzēta divu vai vairāku cilvēku nāves iestāšanās.

PRIEKŠLIKUMI

Ņemot vērā, ka maģistra darbā tika analizēta vienīgi gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana, priekšlikumi Krimināllikuma 257. panta pilnveidošanai netiks izteikti konkrēto normu redakciju veidā. Maģistra darba izstrādes rezultātā autors piedāvā šādus priekšlikumus:

1. Ņemot vērā, ka valsts robežas nelikumīga šķērsošana, izmantojot gaisa transportlīdzekli, apdraud ne tikai robežu neaizskaramību, bet arī valsts suverenitāti, kā arī to, ka neviena Krimināllikuma Sevišķās daļas norma neparedz atbildību par šādu nodarījumu, autors piedāvā izdarīt šādus grozījumus Krimināllikumā: **papildināt 284. panta otro daļu aiz vārdiem „izmantojot transportlīdzekli” ar vārdiem „vai gaisa transportlīdzekli”.**
2. Ņemot vērā, ka Krimināllikuma 257. pantā paredzētais speciālā subjekta apzīmējums „transporta darbinieks” neaptver to personu loku, kuri var faktiski īstenot gaisa transporta kustību vai ekspluatāciju, vai kuri ir atbildīgi par gaisa transporta tehnisko stāvokli, autors piedāvā paredzēt, ka pie atbildības saskaņā ar Krimināllikuma 257. pantu, būtu saucāmi **transporta darbinieki vai personas, kuras ir atbildīgas par gaisa transportlīdzekļa tehnisko stāvokli vai ekspluatāciju, vai personas, kuras faktiski īsteno gaisa transporta kustību vai ekspluatāciju.**
3. Ņemot vērā izdarīto secinājumu par noziedzīgu nodarījumu kvalifikāciju saskaņā ar noteikumiem par ideālo kopību gadījumos, kad atbildības pastiprināšanai Krimināllikumā speciāli izveidots salikts noziedzīga nodarījuma sastāvs, kā arī balstoties uz ārvalstu praksi, autors piedāvā izdarīt šādus grozījumus Krimināllikumā: **papildināt 257. pantu ar trešo daļu šādā redakcijā: „(3) Par šā panta pirmajā daļā paredzētajām darbībām, ja tās izraisījušas divu vai vairāku cilvēku nāvi, —”.**

IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI

Literatūra

1. Amazon izmēģina preču piegādi pa gaisu. Pieejams: http://www.tvnet.lv/tehnologijas/nozares_jaunumi/488573-amazon_izmegina_precu_piegadi_pa_gaisu [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
2. Bojārs J. Starptautiskās publiskās tiesības. Otrā daļa. Rīga: Zvaigzne ABC, 2006.
3. Būtiski palielinājusies Krievijas militāro lidmašīnu aktivitāte Latvijas gaisa telpas tuvumā. Pieejams: <http://nra.lv/latvija/politika/96640-butiski-palielinajusies-krievijas-militaro-lidmasinu-aktivitate-latvijas-gaisa-telpas-tuvuma.htm> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
4. EK vēlas stingrāk kontrolēt privātos bezpilota lidaparātus. Pieejams: http://www.tvnet.lv/tehnologijas/nozares_jaunumi/505099-ek_velas_stingrak_kontrolet_privatos_bezpilota_lidaparatus [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
5. Hamkova D. Profesora U. Krastiņa ieguldījums vērtējuma jēdziena „būtisks kaitējums” izpratnes attīstībā
6. Hamkova D., Liholaja V. Būtiska kaitējuma izpratne: likums, teorija, prakse. Jurista Vārds, 2012. 10.janvāris, Nr.2.(701).
7. <http://www.delfi.lv/news/national/politics/latvijas-pierobeza-atkal-mana-divas-krievijas-lidmasinas-pern-fiksets-kaujas-lidojumu-rekords.d?id=44249575#ixzz2wWZCfZW5> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
8. Iljanova D. Vispārējo tiesību principu nozīme un piemērošana. Rīga: Ratio iuris, 2005.
9. Judins A. Krimināltiesību terminu skaidrojošā vārdnīca. Rīga: RaKa, 1999.
10. Klūga A. Aeronavigācija. Rīga: RTU, 2000.
11. Krastiņš U. Mācība par nozieguma sastāvu. Rīga: Zvaigzne ABC, 1994.
12. Krastiņš U. Noziedzīgi nodarījumi pret dabas vidi. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2001
13. Krastiņš U. Noziedzīgs nodarījums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2000.
14. Krastiņš U. Vaina komplicētos noziedzīgos nodarījumos. Jurista Vārds, 2010. 11. maijs, nr.19. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=209385> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
15. Krastiņš U. Vaina noziedzīgos nodarījumos ar saliktu sastāvu. Jurista Vārds, 2011. 19. jūlijs, nr.29. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=233184> [aplūkots 2012.gada 21. aprīlī].
16. Krastiņš U. Vērtējuma jēdzieni krimināllikuma normās. Jurista Vārds, 2012. 12.jūnijs, Nr.24(723).
17. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Igaunija, Latvija, Lietuva. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2004.

18. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija, Austrija, Šveice, Vācija. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2006.
19. Krastiņš U., Liholaja V. Salīdzināmās krimināltiesības. Latvija. Beļģija. Dānija. Nīderlande. Rīga: Latvijas Universitāte, 2008.
20. Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Sevišķā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2009.
21. Krastiņš U., Liholaja V., Niedre A. Krimināltiesības. Vispārīgā daļa. Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2008.
22. Lapinskis Z., Šestakovs V. Dažādu drošības aspektu analīze gaisa kuģu lidojumos. Rīga: RTU izdevniecība, 2005.
23. Latviešu valodas skaidrojošā vārdnīca. Pieejama: <http://www.tezaurs.lv/> [aplūkots 2014.gada 22.martā].
24. Latvijas krimināltiesībās. Grām.: Tiesību interpretācija un tiesību jaunrade – kā rast pareizo līdzsvaru. Latvijas Universitātes 71. zinātniskās konferences rakstu krājums. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 2013.
25. [b.a.]. Latvijas Padomju Sociālistiskās Republikas kriminālkodekss: oficiālais teksts ar pielikumiem, kuros ievietoti pa pantiem sistematizēti materiāli. Rīga: Avots, 1984.
26. Latvijas pierobežā atkal mana divas Krievijas lidmašīnas; pērn fiksēts kaujas lidojumu rekords. Pieejams:
27. Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas mājas lapa.
28. Leja M. Noziedzīga nodarījuma izdarīšana aiz neuzmanības. Jurista Vārds, 2011. 14. jūnijs, nr.24. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/index.php?menu=DOC&id=231486> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
29. Lidmašīnu sadursme Vācijā prasījusi 52 bērnu dzīvības. Pieejams: <http://www.delfi.lv/news/world/other/lidmasinuu-sadursme-vacija-prasijusi-52-bernu-dzivibas.d?id=3470743> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
30. Liholaja V. Krimināllikuma 123.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 2. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007.
31. Liholaja V. Krimināllikuma 257.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007.
32. Liholaja V. Krimināllikuma 260.panta komentārs. Grām.: Krimināllikuma zinātniski praktiskais komentārs 3. Sevišķā daļa. Rīga: AFS, 2007.
33. Liholaja V. Noziedzīgu nodarījumu kvalifikācija: likums, teorija, prakse. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2007.

34. Liholaja V. Noziedzīgu nodarījumu kvalifikācijas teorētiskie pamati un prakse. Rīga: AFS, 2001, 81. lpp.
35. Liholaja V. Pētījums par atsevišķu Krimināllikuma pantu piemērošanas problēmām (noziedzīgi nodarījumi pret satiksmes drošību). Pieejams: http://www.tm.gov.lv/files/archieve/lv_documents_petijumi_Petijums_CSN_Liholaja.doc [aplūkots 2014.gada 23.martā].
36. Liholaja V. Vienveidīga krimināltiesību normu izpratne un tiesu loma tās nodrošināšanā. Jurista Vārds, 2010. 2. novembris, nr.44, 6.-11. lpp.
37. Likumprojekta „Grozījumi Krimināllikumā” anotācija. Pieejama: <http://titania.saeima.lv/LIVS/SaeimaLIVS.nsf/0/7318F47F694717E9C22576CB00505314?OpenDocument> [aplūkots 2014.gada 17.aprīlī].
38. Maxima traģēdija: Atrasti jau 54 mirušie, visi atpazīti. Pieejams : <http://www.diena.lv/latvija/zinas/maxima-tragedija-atrasti-jau-54-mirusie-visi-atpaziti-14033795> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
39. Mekons I. Aviācija un gaisa telpa – de lege ferenda. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. janvāris, 4. sējums, Nr. 1 (29).
40. Mekons I. Aviācija un gaisa telpa – de lege ferenda. Starptautisko tiesību akcenti. Likums un Tiesības, 2002. februāris, 4.sējums, Nr.2 (30).
41. Mincs P. Krimināltiesību kurss. Vispārēja daļa. Ar U. Krastiņa komentāriem. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2005.
42. Neimanis J. Ievads tiesībās. Rīga: zv. adv. J. Neimanis, 2004.
43. Neimanis J. Tiesību tālākveidošana. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2006.
44. Niedre A. Latvijas Kriminālkodekss. Komentāri pie atsevišķiem Kriminālkodeksa pantiem. Rīga: Latvijas Republikas Tieslietu ministrijas Tiesiskās informācijas centrs, 1995.
45. Ņikuļceva I. Likums un tā grozījumi. Jurista vārds, 2008. 8.aprīlis. Nr.14 (519). Pieejams: <http://www.juristavards.lv/doc/173466-likums-un-ta-grozijumi/> [aplūkots 2014.gada 23.martā]. Pieejama: <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=189> [aplūkota 2014.gada 2.aprīlī].
46. Policija atteikusies pārkvalificēt Zolitūdes traģēdijas krimināllietu. Pieejams: <http://www.ir.lv/2014/2/5/policija-atteikusies-parkvalificet-zolitudes-tragedijas-kriminallietu> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
47. [b.a] Rokasgrāmata gaisa kuģu elektronisko iekārtu ekspluatācijas prakses veikšanai. Rīga: RTU Aviācijas institūts, 2006
48. Rudevskis J. Ikvienam ir tiesības zināt savas tiesības. Grām.: Latvijas Republikas Satversmes komentāri: VIII nodaļa: cilvēka pamattiesības. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2011.

49. Saeima konceptuāli atbalsta palielināt atbildību par būvniecības un ugunsdrošības noteikumu pārkāpšanu. Pieejams: <http://www.saeima.lv/lv/aktualitates/saeimas-zinas/22082-saeima-konceptuali-atbalsta-palielinat-atbildibu-par-buvniecibas-un-ugunsdroshibas-noteikumu-parkapsa> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
50. Slaņķe G. Tiesību tālākveidošana krimināltiesībās. Jurista Vārds, 2012. 11.septembris, Nr. 37 (336).
51. [b.a] 1903.gada 22.marta Sodu likumi. Tulkojums ar paskaidrojumiem un ar motīviem par Latvijas valdības laikā izdotiem grozījumiem. Rīga: [b.i], 1930, 102. – 103.lpp.
52. Starptautiskā lidosta „Rīga”. Lidosta „Rīga” sagaida septiņmiljono tranzīta/transfēra pasažieri. Pieejams: <http://www.riga-airport.com/lv/main/zinas/aktuali/lidosta-riga-sagaida-septinmiljono-tranzita-transfera-pasazieri> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
53. Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs. Aviācijas nelaiemes gadījumu un nopietnu incidentu ziņojumu reģistrs 2013.gads. [publiski nav pieejams].
54. Valsts aģentūra „Civīlās aviācijas aģentūra”. Latvijas aviācijas vēsture īsumā. Pieejams: <http://www.caa.lv/lv/civila-aviacija/latvijas-aviācijas-vesture-īsumā> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
55. Valsts aģentūra „Civīlās aviācijas aģentūra”. Publikācijas, statistika. Pieejama: <http://www.caa.lv/lv/lidojumu-drosiba/publikācijas-statistika> [aplūkots 2013.gada 10.aprīlī].
56. Višķere I., Mēkons I. Gaisa kuģu vadīšana alkohola reibumā. Likums un Tiesības, 2000.jūlijs, 2. sējums, Nr. 7 (11).
57. Vīnkalna E. Cēloņsakarības izpratne krimināltiesībās. Grām.: Inovāciju juridiskais nodrošinājums. Latvijas Universitātes 70. konferences rakstu krājums. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 2012.
58. Zolitūdes traģēdijas sakarā sākts kriminālprocess par iespējamu būvniecības noteikumu pārkāpšanu. Pieejams: <http://www.focus.lv/latvija/112/zolitudes-tragedijas-sakara-sakts-kriminalprocess-par-iespejamu-buvniecibas-noteikumu-parkapsanu> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
59. Zolitūdes traģēdijā cietušie lūdz pārkvalificēt traģēdijas krimināllietu. Pieejams: <http://nra.lv/latvija/110020-zolitudes-tragedija-cietusie-ludz-parkvalificet-tragedijas-kriminallietu.htm> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
60. Airports Council International (ACI). 2012 World Airport Traffic Report. Pieejams: <http://www.aci.aero/News/Releases/Most-Recent/2013/09/03/ACI-Releases-its-2012-World-Airport-Traffic-Report-Airport-Passenger-Traffic-Maintains-Momentum--Cargo-Growth-Remains-Almost-flat-for-Second-Year--as-Advanced-Economies-Face-Austerity-> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

61. Bureau of Aircraft Accidents Archives. Pieejams: <http://www.baaa-acro.com/general-statistics/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
62. Causes of Fatal Accidents. Statistics. Pieejams:<http://www.planecrashinfo.com/cause.htm> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
63. Cherif Bassiouni M. International Criminal Law. Third Edition. Sources, Subjects and Contents. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2008
64. Couper H., Henbest N. The Space Atlas. London: Dorling Kindersley, 1992.
65. Crabb G. English Synonymes explained, in alphabetical order. London: Baldwin, 1826.
66. Diederiks-Verschoor I. H. P. An Introduction to Air Law, The Hague: Kluwer Law International, 2006
67. Dow P. Criminal law. California: Brooks/Cole Publishing Company, 1985.
68. EUROCONTROL Performance Review Report 2010. Pieejams: <http://www.eurocontrol.int/prc> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
69. German Federal Bureau of Aircraft Accidents Investigation. Investigation Report. Pieejams: http://www.bfu-web.de/EN/Publications/Investigation%20Report/2002/Report_02_AX001-1-2_Ueberlingen_Report.pdf?__blob=publicationFile [aplūkots 2014.gada 23.martā].
70. Gubbins E.J. Managing transport operations. Third edition. London: Kogan Page Limited. 2003.
71. Hoof G.J.H. Rethinking the Sources of International Law. Deventer: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1983.
72. [b.a] Instrument Flying Handbook. Washington: Transportation Department, Federal Aviation Administration, 2008.
73. Jarvis R.M., Crouse J.T., Fox J.R., Walden G.S. Aviation Law. Cases and Materials. Durham: Carolina Academic Press, 2006.
74. Larsen P.B., Sweeney J.C., Gillick J.E. Aviation Law: Cases, Laws, and Related Sources: Second Edition, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012
75. Malanczuk P. Akehurst's Modern Introduction to International Law. Seventh Revised Edition. London and New York: Taylor and Francis, 1997.
76. Mencik Van Zebinsky A. A. European Union External Competence and External Relations in Air Transport. The Hague: Kluwer Law International, 1996.
77. Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008
78. Needham J., Rohan C.A. The Shorter Science and Civilisation in China. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.
79. Ryanair Route Map. Pieejams : <http://www.ryanair.com/lv/cheap-flight-destinations> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

80. White N.D. The Law of International Organisations. Manchester: Manchester University Press, 2005
81. Wise J. A System of Aeronautics, Comprehending its Earliest Investigations, and Modern Practice and Art. Philadelphia: Joseph A. Speel, 1850.
82. Fischer T. Strafgesetzbuch und Nebengesetze. München: Verlag C.H.Beck, 2001.
83. Schneider S. Das Täterschaftsattribut der Risikoherrschaft und die Beteiligungsformen der fahrlässigen Erfolgsdelikte. Dissertation. 2002, S. 159. Pieejams: <http://www.db-thueringen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-1321/Dissertation.pdf> [aplūkots 2014.gada 11.aprīlī].
84. [b.a] Атлас по технике. Энциклопедическое издание. Москва: ОЛМА-ПРЕСС Экслибрис, 2003.
85. Гаухман Л.Д., Колодкин Л.М., Максимов С.В. Уголовное право: Часть Общая. Часть Особенная. Москва: Юриспруденция, 1999.
86. Гринберг М.С. Преступления против общественной безопасности Pieejams: http://library.nulau.edu.ua/POLN_TEXT/KNIGI_2013/Grinberg_1974.pdf [aplūkots 2014.gada 23.martā].
87. Здравомыслов Б.В. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть. Москва: Юристъ, 1996.
88. Комментарий к статье 271 Уголовного кодекса Российской Федерации. Pieejams: <http://www.vuzlib.org/beta3/html/1/13884/14194/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
89. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003.
90. Коряковцев В.В., Питулько К.В. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2004.
91. Коряковцев В.В., Питулько К.В. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2004.
92. Куделич А.В. Уголовно-правовая охрана общественного порядка в современной России. Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук. Pieejama: <http://www.dissercat.com/content/ugolovno-pravovaya-okhrana-obshchestvennogo-poryadka-v-sovremennoi-rossii> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
93. Култаева А. Установлено, что упавший самолет нанес ущерб экологии Pieejams: http://www.gezitter.org/politic/20549_ustanovleno_chno_upavshiy_samolet_nanes_uscherb_ekologii/ [aplūkots 2014.gada 23.martā].
94. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. Москва: Юридическая литература, 1976.

95. Лебедев В.М., Игнатов А.Н., Красиков Ю.А. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Москва: Норма, 2007.
96. Малинин В.Б., Парфенов А.Ф. Объективная сторона преступления. Санкт-Петербург: Издательство Юридического института(Санкт-Петербург), 2004.
97. Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002.
98. Осадший В.И. Воздушная навигация. Москва: «Книга по требованию», 2012.
99. Радченко В.И., Михлин А.С. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Санкт-Петербург: Питер, 2008.
100. Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003.
101. Сизов В.И., Банникова Н.Ф. История авиационной и космической науки, техники и промышленности России: учебное пособие. Самара: Самарский Государственный аэрокосмический университет, 2002.
102. Скуратов Ю.И., Лебедев В.М. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации Издание 2-е измененное и дополненное. Москва: НОРМА-ИНФРА, 1999
103. Суд вынес приговор менеджерам Skyguide. Pieejams: http://news.bbc.co.uk/1/hi/russian/international/newsid_6978000/6978324.stm [aplūkots 2014.gada 23.martā].
104. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Часть общая. Тула: Автограф, 2001.
105. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002.
106. Цандер Ф. Проблема полета при помощи ракетных аппаратов. Москва: «Книга по требованию», 1947.

Normatīvie akti

1. Convention on International Civil Aviation.
Pieejams: http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
2. Starptautiskās gaisa satiksmes tranzīta nolīgums: starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=52353> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
3. Statute of the International Court of Justice. Pieejams: <http://www.icj-cij.org/documents/index.php?p1=4&p2=2&p3=0> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].

4. Cilvēka tiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencija: starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=43859> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
5. Personāla sertificēšana. Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas 1.pielikums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=222233> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
6. Lidojumu noteikumi. Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 2. pielikums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=204458> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
7. Gaisa kuģu ekspluatācija. Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6. pielikums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=204458> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
8. Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации. Pieejams: <http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
9. The World Air Sports Federation. Sporting Code 2013 - General Section. Pieejams: <http://www.fai.org/fai-documents> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
10. Latvijas Republikas valdības un Izraēlas Valsts valdības līgums par gaisa satiksmi: Starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=205177> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
11. Latvijas Republikas valdības un Ukrainas valdības līgums par gaisa satiksmi: Starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=38374> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
12. Latvijas Republikas valdības un Horvātijas Republikas valdības līgums par gaisa satiksmi: Starptautisks dokuments. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=15044> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
13. Padomes 1992. gada 23. jūlija regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas gaisa pārvadātāju piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem. Pieejama: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992R2408:20040501:LV:PDF> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
14. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr.1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK. Pieejama: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2008R0216:20091214:LV:PDF> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
15. Commission Regulation (EU) No.1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:311:0001:0193:en:PDF> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

16. Latvijas Republikas Satversme: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=57980> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
17. Civillikums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=225418> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
18. Par tiesu varu: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=62847> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
19. Par aviāciju: LR likums: Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=57659> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
20. Krimināllikums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=88966> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
21. Par Krimināllikuma spēkā stāšanās un piemērošanas kārtību: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=50539> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
22. Par piesārņojumu: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=6075> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
23. Darba likums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=26019> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
24. Vides aizsardzības likums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=147917> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
25. Latvijas Republikas valsts robežas likums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=201364> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
26. Grozījumi Krimināllikumā: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=220966> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
27. Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likums: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=249322> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
28. Grozījumi Krimināllikumā: LR likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=253698> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
29. Noteikumi par darbiem, kuros aizliegts nodarbināt pusaudžus, un izņēmumi, kad nodarbināšana šajos darbos ir atļauta saistībā ar pusaudža profesionālo apmācību: Ministru kabineta 2002.gada 28.maija noteikumi Nr.206. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=62644> [aplūkots 2014.gada 17.aprīlī].
30. Ceļu satiksmes noteikumi: Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnijā noteikumi Nr.571. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=90585> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
31. Noteikumi par civilo zemskaņas reaktīvo gaisa kuģu ekspluatācijas ierobežojumiem lidlaukos: Ministru kabineta 2006.gada 20.jūnija noteikumi Nr.487. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=138157> [aplūkots 2014.gada 23.martā].

32. Speciālo aviācijas darbu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 2006.gada 4.jūlija noteikumi Nr.557. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=139504> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
33. Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veida lidaparātu lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi: Ministru kabineta 2006.gada 15.augusta noteikumi Nr.656. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=141998> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
34. Noteikumi par izpletņlēcēju desantēšanu un izpletņlēcēju desantēšanas atļaujas izsniegšanas kārtību: Ministru kabineta 2007.gada 17.jūlija noteikumi Nr.493. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=160670> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
35. Noteikumi par atļaujas izsniegšanu aviācijas skates organizēšanai un norisei un aviācijas skates organizēšanas un norises kārtību: Ministru kabineta 2007.gada 4.decembra noteikumi Nr.819. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=167537> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
36. Bīstamo izstrādājumu un bīstamo kravu gaisa pārvadājumu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 2008.gada 26.februāra noteikumi Nr.123. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=171817> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
37. Gaisa kuģu akrobātisko lidojumu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 2009.gada 7.aprīļa noteikumi Nr.306. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=190519> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
38. Aerostatu lidojumu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 2009.gada 15.septembra noteikumi Nr.1050. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=197879> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
39. Kārtība, kādā starptautisko publisko tiesību subjektiem piešķir atļauju izmantot Latvijas Republikas gaisa telpu publisko funkciju veikšanai paredzēto ārvalstu gaisa kuģu lidojumiem 1944.gada 7.decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 3.panta izpratnē: Ministru kabineta 2010.gada 21.septembra noteikumi Nr. 877. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=218355> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
40. Noteikumi par gaisa kuģu lidojumiem bīstamu objektu uzskaiti: Ministru kabineta 2008.gada 8.aprīļa noteikumi Nr.250. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=173772> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
41. Civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu sertificēšanas noteikumi: Ministru kabineta 2011. gada 18. janvāra noteikumi Nr. 51. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=225424> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
42. Gaisa satiksmes vadības dienesta dispečeru, gaisa satiksmes informatīvā dienesta operatoru un to apmācību sniedzēju sertificēšanas kārtība: Ministru kabineta 2013.gada 21.maija noteikumi Nr.276. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=257598> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
43. Par Latvijas Republikas kārtējo ziņojumu par 1966.gada Starptautiskā pakta par pilsoniskajām un politiskajām tiesībām izpildi Latvijā laikā no 1995.gada līdz 2002.gada

- 1.janvārim: Ministru kabineta rīkojums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=67717> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
44. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Pieejams: <http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/BJNR001950896.html> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
45. Estonia Penal Code.
Pieejams:
http://legislationline.org/download/action/download/id/4707/file/Estonia_Penal%20Code_am2013_en.pdf [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
46. German Criminal Code. Pieejams: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
47. Gesamte Rechtsvorschrift für Strafgesetzbuch. Pieejams:
<http://legislationline.org/documents/section/criminal-codes> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
48. Republic of Lithuania Criminal Code. Pieejams:
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=366707 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
49. Swiss Criminal Code. Pieejams: <http://www.admin.ch/ch/e/rs/3/311.0.en.pdf> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
50. Воздушный кодекс Российской Федерации. Pieejams:
http://www.consultant.ru/popular/air/25_11.html#p791 [aplūkots 2014.gada 20.martā].
51. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики. Pieejams:
legislationline.org/download/action/.../id/.../Azerbaijan_CC_am2013_ru.pdf [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
52. Уголовный кодекс Болгарии. Pieejams: <http://ugolovnykodeks.ru/2011/11/ugolovnyj-kodeks-bolgarii/170/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
53. Уголовный кодекс Голландии. Pieejams:
<http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1242430&subID=100100457,100100459,100100477,100100913#text> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
54. Уголовный кодекс Грузии. Pieejams:
<http://www.law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1241370&subID=100095257,100095259,100095268,100095573,100095633#text> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
55. Уголовный кодекс Дании. Pieejams:
<http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1241524&subID=100096345,100096366,100096653,100097084#text> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
56. Уголовный кодекс Кыргызской Республики. Pieejams:
http://online.adviser.kg/Document/?doc_id=30222833 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

57. Уголовный кодекс Республики Беларусь. Pieejams: <http://pravo.kulichki.com/vip/uk/00000023.htm#g28> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
58. Уголовный кодекс Республики Казахстан. Pieejams: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1008032 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
59. Уголовный кодекс Республики Молдова. Pieejams: <http://lex.justice.md/ru/331268/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
60. Уголовный Кодекс Республики Таджикистан. Pieejams: http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=237375#LinkTarget_3626 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
61. Уголовный кодекс Республики Узбекистан. Pieejams: http://www.lex.uz/pages/GetAct.aspx?lact_id=111457 [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
62. Уголовный кодекс Российской Федерации. Pieejams: <http://www.uk-rf.com/glava27.html> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
63. Уголовный кодекс Украины. Pieejams: <http://meget.kiev.ua/kodeks/ugolovniy-kodeks/razdel-1-11/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

Juridiskās prakses materiāli

1. ANO Starptautiskās tiesas 1950. gada 20. novembra spriedums lietā: Asylum Case (Colombia v. Peru). Pieejams: <http://www.icj-cij.org/docket/files/7/1849.pdf> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
2. ANO Starptautiskās tiesas 1951. gada 18. decembra spriedums lietā: Fisheries Case (United Kingdom v. Norway). Pieejams: <http://www.icj-cij.org/docket/files/5/1809.pdf> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
3. ANO Starptautiskās tiesas 1984. gada 26. novembra spriedums lietā: Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America). Pieejams: <http://www.icj-cij.org/docket/files/70/6485.pdf> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
4. Eiropas Cilvēktiesību tiesas spriedums lietā: 67335/01 Achour v. France, para. 41. Pieejams: <http://echr.ketse.com/doc/67335.01-en-20041110/view/> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
5. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2007.gada 21.februāra lēmums lietā Nr. SKK-7/2007.
6. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Senāta Krimināllietu departamenta 2008.gada 1.septembra lēmumā lietā SKK – 351/2008.
7. Latvijas Republikas Augstākās tiesa Senāta Krimināllietu departamenta 2013. gada 9. decembra lēmumu lietā Nr. SKK-0454-13.

8. Zemgales apgabaltiesas 2013. gada 15. maija spriedums krimināllietā Nr. 11390052908.
9. Daugavpils tiesas 2012. gada 20. februāra spriedums krimināllietā Nr. 11181168710.
10. Tukuma rajona tiesas 2012. gada 22. oktobra spriedums krimināllietā Nr. 11390052908.
11. Sūdzība par Tukuma rajona prokuratūras virsprokurora 2010.gada 27. jūlija lēmumu par kriminālprocesa izbeigšanu. [publiski nav pieejama].
12. Tukuma rajona prokuratūras virsprokurora 2011.gada 31.janvāra lēmums par kriminālprocesa Nr. 11390052908 izbeigšanu. [publiski nav pieejams].
13. Superior Court of United States of America. Case of Coleman v. Windham Aviation Inc. Pieejams: <http://www.napil.com/PersonalInjuryCaseLawDetail64053/Page1.htm> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
14. United States Court of Appeals for the Third Circuit. Case of Abdullah v. American Airlines Inc. Pieejams: <http://www2.ca3.uscourts.gov/opinarch/987055.txt> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
15. Court of Appeals of Wisconsin. Case of United States Aviation Underwriters Inc. v. National Insurance Underwriters Inc. Pieejams: http://www.leagle.com/decision/1984534117Wis2d417_1498 [aplūkots 2014.gada 23.martā].
16. Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда Российской Федерации от 25 мая 2010 года по уголовному делу №46-О10-47. Pieejams: http://www.supcourt.ru/stor_pdf.php?id=297796 [aplūkots 2014.gada 23.martā].
17. Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда Российской Федерации от 28 января 2014 года по уголовному делу № 53-004-34. Pieejams: http://www.supcourt.ru/stor_pdf.php?id=99956 [aplūkots 2014.gada 23.martā].
18. Апелляционное определение Верховного суда Российской Федерации от 28 января 2014 года по уголовному делу 53-АПУ13-56. Pieejams: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ARB;n=377493> [aplūkots 2014.gada 23.martā].
19. Tiesu prakse krimināllietās par slepkavībām (Krimināllikuma 116.-118.pants). Pieejams: <http://www.at.gov.lv/lv/info/summary/2010/> [aplūkots 2012.gada 10.maijā].

DOKUMENTĀRĀ LAPA

Maģistra darbs „Gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšana”
izstrādāts Latvijas Universitātes Juridiskajā fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie
informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autors:

Maksims Miņejevs

Rekomendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītāja: docente Dr.iur. Diāna Hamkova

Recenzents:

Darbs iesniegts Latvijas Universitātes Juridiskās fakultātes Krimināltiesisko zinātņu katedrā
22.04.2014.

Dekāna pilnvarota persona:

Darbs aizstāvēts maģistra gala pārbaudījuma komisijas sēdē

Komisijas sekretāre: