

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS  
VIEŠOJO SAUGUMO AKADEMIJA

**MODESTAS ALEKNA**  
APLINKOSAUGOS TEISĖ ATkmis21-1

**JŪRŲ SAUGA: TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJA  
IR REGULIAVIMAS**

**Magistro baigiamasis darbas**

**Vadovas: Prof. dr. Violeta  
Vasiliauskiene**

**Kaunas, 2023**

## TURINYS

|                                                                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ĮVADAS .....                                                                                                         | 3  |
| 1. JŪRŲ VANDENŲ TARPTAUTINIS TEISINIS REGLAMENTAVIMAS IR<br>PROBLEMINIAI ASPEKTAI TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJOJE ..... | 7  |
| 1. 1. Jungtinių Tautų dokumentai, susiję su taršos iš laivų prevencija ir reguliavimu.....                           | 8  |
| 2. EUROPOS SĄJUNGOS REGLAMENTAVIMO TEISINIAI ASPEKTAI TARŠOS IŠ<br>LAIVŲ PREVENCIJOJE .....                          | 37 |
| 3. EUROPOS SĄJUNGOJE VEIKIANČIŲ INSTITUCIJŲ VEIKLA TARŠOS IŠ LAIVŲ<br>PREVENCIJOS KONTEKSTE.....                     | 47 |
| 3.1. Tarptautinių konvencijų komisijos veikiančios Europos Sąjungos regione.....                                     | 49 |
| 4. TARPTAUTINIŲ TEISĖS AKTŲ REGLAMENTUOJANČIŲ TARŠOS IŠ LAIVŲ<br>PREVENCIJĄ ĮGYVENDINIMAS LIETUVOJE.....             | 58 |
| IŠVADOS .....                                                                                                        | 65 |
| LITERATŪRA .....                                                                                                     | 67 |
| SANTRAUKA.....                                                                                                       | 74 |
| SUMMARY .....                                                                                                        | 75 |
| PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ .....                                                                | 77 |

## IVADAS

***Tiriama problema ir temos aktualumas:*** Laivyba - tai vis plačiau ir intensyviau naudojama transporto sritis, kuri užtikrina prekių judėjimą tarp Europos ir kitų žemynų. Pasak Lietuvos enciklopedija laivyba apibrėžiama kaip tai reguliarus susisiekimas vandens keliais, kuris užtikrina prekių judėjimą, keleivių pervežimą bei pramoginių ir ūkinių reisų vykdymą.<sup>1</sup> Tai viena svarbiausių transporto sričių užtikrinanti saugų prekių ir žmonių judėjimą tarp geografiškai nutolusių partnerių.

Laivyba ir jūrų transportas vis dažniau yra aptarinėjami Europos kontekste, nes tai yra labai svarbi ir neatskiriama ekonomikos dalis. Kiekvienais metais jūrų keliais pervežama milijonai tonų krovinių. Taip pat šis kelias užtikrina ne tik ekonomikos stabilumą, bet ir regiono saugumą bei energetinę nepriklausomybę. Todėl svarbu atsižvelgti į šią sritį ir plėtoti ją atrandant balansą tarp ekonomikos augimo ir ekologijos.

Vis dėlto, laivyba taip pat yra ir labai taršus transporto būdas. Pasak Europos Komisijos, 2012 m. net 2,5 % visų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų pasaulyje teko laivybos sektoriui<sup>2</sup>. Šis išmetamas teršalų kiekis ne tik žymiai blogina pasaulio klimatą, bet ir tiesiogiai veikia Arkties klimatą. Viena didžiausių jūrų aplinkos apsaugos problemų yra tyčinis neteisėtas naftos ir kitų cheminių medžiagų išleidimas į jūrą. Tokia problema pastebima atsižvelgiant į tai, jog šalys nevienodai griežtai prižiūri savo regionines jūras ir nevienodai perkelia ir taiko tarptautinės teisės reglamentavimą.

1970 m. Jungtinių Tautų Organizaciją nustatė, kad laivybai taikomos prevencinės priemonės turi būti suderintos tarp visų valstybių. Šios priemonės turi sustabdyti taršą iš laivų nelaimės ar neteisėto teršimo atveju ir eksploatacinę taršą.<sup>3</sup> Svarbu išanalizuoti, kokios prevencinės priemonės yra taikomos tarptautiniame ir Europos Sąjungos kontekste bei kokios problemos kyla jas taikant praktikoje.

Pagrindas norint užtikrinti prevencinių priemonių laikymąsi laivybos srityje ir efektyvinti jį yra teisinis reglamentavimas. Būtent iš jo kyla reikalavimai užtikrinantys taršos valdymą ir sustabdymą. Tarptautinė bendruomenė priėmė kelis teisės aktus siekdama užkirsti

---

<sup>1</sup> Visuotinė Lietuvių enciklopedija. Žiūrėta 2022-12-20: <https://www.vle.lt/straipsnis/laivyba/>

<sup>2</sup> 2022 m. Europos parlamentas. Priimti ir svarstyti teisės aktai. Žiūrėta 2023-01-12 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2022:184:FULL&from=EN>

<sup>3</sup> Jungtinių tautų rezoliucija 2749 (xxv). JUNGTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA. 1970 m.

kelią taršai nustatydamas, kad šie susitarimai atvers daugiau galimybių šalims bendradarbiauti siekiant bendrų tikslų ir reguliuojant taršą iš laivų.<sup>4</sup>

Jungtinių Tautų Organizacija, supratusi taršos iš laivų prevencijos svarbą, 1973 m. patvirtino tarptautinę konvenciją dėl taršos iš laivų prevencijos, kurią jau dabar yra ratifikavusios 99% visų jūrinių valstybių, kas parodo, kokią didelę svarbą laivininkystei ir jūros apsaugai turi ši konvencija.<sup>5</sup> Daugiau negu kelis dešimtmečius šios konvencijos galiojimas priverčia ir įvertinti jos sukurtus rezultatus tarptautinėje ir nacionalinėse teisėse.

Pagrindinės laivo taršos priežastys yra netinkama laivo eksploatacija ir avarijos. Pavyzdžiui, naftos tanklaivių avarijos gali sukelti didelius naftos išsiliejimus, kurie kenkia jūros gyvūnams ir augalams bei sutrikdo vietos ekosistemas. Laivai taip pat gali teršti vandenynus ir jūras per šiltnamio efektą sukeliančias dujas, kurias išskiria jų varikliai. Šios dujos gali būti kenksmingos atmosferai ir didinti klimato kaitos poveikį.

Tarša iš laivų yra problema, kurią reikia spręsti, siekiant išsaugoti jūrų ir vandenynų ekosistemas ir užtikrinti žmonių gerovę. Tam naudojamos įvairios priemonės, taršos kontroliavimo ir prevencijos taisyklės, taršos išteklių apmokestinimas, technologijų pažanga, prevencinės priemonės numatytos teisiniame reglamentavime.

Pagrindinis teisės aktas reguliuojantis jūrų vandenų apsaugos politiką Europos Sąjungoje yra 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva) (toliau – Jūrų direktyva)<sup>6</sup>, kurios paskutiniai atnaujinimai buvo atlikti 2017 m. Taigi, svarbu išanalizuoti, kaip dabartiniai griežti reikalavimai įgyvendinami remiantis direktyvos nuostatomis, ar direktyva atsižvelgia į tarptautinių konvencijų normas ir koks šios direktyvos taikymas taršos iš laivų ir jūrų saugos prevencijos kontekste.

Darbe taip pat svarbu aptarti ir skirtingų institucijų esančių geografinėje Europoje darbą. Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA), kaip pagrindinė Europos Sąjungos institucija jūros taršos srityje, privalo užtikrinti MARPOL ir kitų tarptautinių konvencijų, bei direktyvų laikymąsi visame Europos Sąjungos regione. Darbe bus aptariama kokiomis priemonėmis EMSA vykdo taršos iš laivų prevencijos užtikrinimą ir kokios kitos institucijos prižiūri Europos regiono jūrų taršą.

---

<sup>4</sup> JUNGTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. Valstybės žinios, 2003-11-13, Nr. 107-4786

<sup>5</sup> MARPOL at 50 – our commitment goes on: IMO releases the world maritime theme for 2023. Žiūrėta 2023-02-22 : <https://www.ibanet.org/marpol-imo-maritime-theme>

<sup>6</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva) su paskutiniais pakeitimais 2017-06-07 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02008L0056-20170607> Žiūrėta 2023-01-30

Tarša iš laivų Lietuvoje suprantama kaip medžiagos arba energija, kurios dėl žmogaus veiklos tiesiogiai arba netiesiogiai patenka į jūrą ir gali sukelti pavojų žmogaus sveikatai, pakenkti gyviesiems ištekliams ir jūrinėms ekosistemoms, kliudyti verstis teisėta veikla jūroje, įskaitant žvejybą, pabloginti naudojimui skirtos jūros vandens kokybę ir sumažinti poilsavimo galimybes.<sup>7</sup> Šios medžiagos gali būti skirtingos rūšies, pavyzdžiui, nafta, anglis, chemikalai, plastikas ir kt.

Lietuva, besiribojanti su Baltijos jūra, taip pat turi įgyvendinti daugelį tarptautinių susitarimų ir jų laikytis. Svarbu atsižvelgti ir į tai, kad Baltijos jūra yra vidinė jūra, dėl ko tarša šioje jūroje užsilieka daugiau negu tris dešimtmečius.<sup>8</sup> Taip pat Baltijos jūrai yra taikomi ir išskirtiniai tarptautiniai standartai aprašyti MARPOL konvencijoje ir vien šiai jūrai skirtame tarptautiniame susitarime, Helsinkio konvencijoje. MARPOL konvencijoje Baltijos jūra pripažinta kaip ypač jautrus jūros regionas su specialiomis savo taisyklėmis. Lietuvai šie susitarimai yra be galo svarbūs dėl veikiančio Klaipėdos jūrų uosto, kuris yra pagrindinis regiono uostas užtikrinantis įvairių krovinių pervežimą dideliais mastais. Tai įrodo, kad laivybos sektorius Lietuvos valstybės ekonominiai ir saugumo plėtrai yra ypatingai svarbus. Taip pat verta paminėti ir tai, kad Baltijos jūra yra viena labiausiai užterštų Europos Sąjungos jūrų<sup>9</sup>. Taigi, svarbu atsižvelgti ne tik kokios tarptautinės normos yra taikomos Baltijos jūros regione, bet ir kaip Lietuva integruoja šias normas į savo nacionalinius teisės aktus ir kokie praktiniai įgyvendinimo iššūkiai kyla. Šiame darbe bus aptariamos taikomos prevencinės priemonės taršos užkardymui. Norint sukurti veiksmingą teisinę sistemą, kiekviena prevencinė priemonė turi būti pritaikoma numatant atitinkamą pavojų, kuris gali kilti dėl žmogaus atliekamų veiksmų, ir siekti kuo greičiau užkardyti šiuos veiksmus, nelaukiant, kol atsirastų žala aplinkai.

**Darbo objektas** – taikomi tarptautiniai reikalavimai taršos iš laivų prevencijos srityje ir jų įgyvendinimas skirtinguose regionuose.

**Darbo tikslas** – išanalizuoti jūros vandenų taršos iš laivų reglamentavimo teisinius reikalavimus ir praktinį įgyvendinimą.

#### **Darbo uždaviniai:**

1. Išanalizuoti tarptautinį teisinį reglamentavimą taršos iš laivų prevencijos srityje

---

<sup>7</sup> LIETUVOS RESPUBLIKOS JŪROS APLINKOS APSAUGOS ĮSTATYMAS 1997 m. Valstybės žinios, 1997-11-28, Nr. 108-2731

<sup>8</sup> 1973 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TERŠIMO IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS. . Žiūrėta 2023-02-22. : <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.241363?jfwid=oizvyq6v>

<sup>9</sup> Klaipėdos universitetas. Baltijos jūra – viena iš labiausiai užterštų pasaulyje: ką mokslininkai joje randa? Žiūrėta 2023-03-01: <http://apc.ku.lt/index.php/baltijos-jura-viena-is-labiausiai-uzterstu-pasaulyje-ka-mokslininkai-joje-randa/>

2. Išnagrinėti Europos Sąjungos jūrų taršos prevencijos teisinį reglamentavimą
3. Ištirti Europos sąjungoje veikiančių institucijų sistemą skirtą jūros vandens apsaugai
4. Pateikti tarptautinių teisės aktų, reglamentuojančių taršos iš laivų prevenciją įgyvendinimą Lietuvoje

**Tyrimo metodika.** Norint pasiekti nustatytą darbo tikslą ir uždavinius buvo naudojami lingvistinis, analitinis, lyginamasis ir teleologinis metodai. Lingvistinis tyrimo metodas buvo naudojamas atskleisti darbe naudojamų sąvokų prasmę. Taip pat išaiškinti tarptautinių ir nacionalinių dokumentų, sutarčių, susitarimų normas. Analitinis metodas naudotas teisės normų ir institucijų analizei, hipotezių išaiškinimui bei formuluojant išvadas. Lyginamasis metodas buvo naudotas lyginant skirtingą reglamentavimą tarp tarptautinių ir nacionalinių teisės normų taršos iš laivų prevencijos srityje. Taip pat lyginamasis metodas naudotas lyginant skirtingų tarptautinių institucijų teisės normas. Teleologinis metodas buvo naudotas tarptautinių ir nacionalinių teisės normų, reglamentuojančių taršą iš laivų, priėmimo tikslui išaiškinti.

**Tyrimo struktūra.** Darbas susideda iš įvado, trijų tiriamųjų dalių, išvadų ir pasiūlymų bei literatūros sąrašo. Pirmojoje dėstomojo dalyje atskleidžiamas tarptautinis teisinis reglamentavimas taršos iš laivų prevencijos srityje ir kylanti jo taikymo problematika. Antrojoje dalyje aptariama Europos Sąjungos ir jos institucijų vaidmuo Europos regiono jūrų taršos apsaugoje. Trečioje dalyje aptiriamos Baltijos jūros reglamentavimo gairės ir tarptautinių teisės normų susijusių su tarša iš laivų įgyvendinimas Lietuvoje.

**Ginamasis teiginys.** Jūrų taršos iš laivų reguliavime problemos kyla iš nekonkrečių ir per mažai apibrėžtų teisinių nuostatų.

# 1. JŪRŲ VANDENŲ TARPTAUTINIS TEISINIS REGLAMENTAVIMAS IR PROBLEMINIAI ASPEKTAI TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJOJE

Aplinkos apsaugoje vienas iš pagrindinių tikslų yra užkirsti kelią žalos atsiradimui prieš jai atsirandant, dėl to tarptautinėse ir nacionaliniuose teisės aktuose dominuoja sąvoka taršos prevencija. Žodis prevencija [lot. *praeventio*] pagal lingvistinį aiškinimą Tarptautinių žodžių žodyne suprantamas kaip išankstinis kelio užkirtimas, užbėgimas už akių<sup>10</sup>. Tiek Europos Sąjungos, tiek tarptautiniai teisės aktai yra susipynę taršos prevencijos klausimu. Pavyzdžiui, jūrų ir jūrų uostų klausimu tiek tarptautiniai, tiek Europos Sąjungos teisės aktai yra taikomi bendrai, nes tik taip pavyks pasiekti bendrų prevencinių tikslų.<sup>11</sup> Tarptautiniai teisės aktai nustato pagrindines gaires, kuriomis valstybės turi remtis taršos iš laivų prevencijoje, todėl verta atkreipti dėmesį į tarptautinių teisės aktų pritaikymą nacionalinėse teisės sistemose ir kaip tai praktiškai įgyvendinama.

Jūros tarša iš laivų susideda iš kelių veiksnių: laivų sukeltos taršos, atliekų taršos ir kitų žmogaus veiksmų sukeltos taršos. Istorija parodė, kad laivų sukeliama tarša gali būti milžiniška, tiek avarijos atveju, tiek neteisingai ar nelegaliai gabenant krovinius. Vis labiau skatinant naftos gabenimą jūromis atsirado didelis pavojus užteršti jūros vandenį.

Svarbu atsižvelgti ir į tai, jog jūros ir vandenynai skalauja daugelį pasaulio valstybių, dėl to jūrų apsauga yra veiksminga ir įmanoma tik tuomet, kai tai daroma kuo platesniu, globalesniu mastu. Dėl šių priežasčių tarptautinė bendruomenė susitarė dėl bendrų teisės normų ir priėmė tarptautines sutartis, susijusias su tarša iš laivų, o viena jų yra 1982 m. „Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija“.<sup>12</sup> Jungtinių Tautų valstybės paskatintos tarpusavio supratimo ir bendradarbiavimo dvasia suderinti visus klausimus, susijusius su jūrų teise, ir suprasdamos šios Konvencijos, kaip svarbaus indėlio į taikos, teisingumo ir pažangos visoms pasaulio tautoms palaikymą, istorinę reikšmę, nusprendė sukurti bendras taisykles jūrų aplinkos apsaugos srityje. Priėmus šią konvenciją ji atliko viena pagrindinių funkcijų dėl laivų kontrolės

---

<sup>10</sup> Tarptautinis žodžių žodynas. Žiūrėta 2023-02-14. Priega per internetą: <https://www.zodziai.lt/reiksme&word=Prevencija&wid=15968>

<sup>11</sup> 5 109 Ringbom H. *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, Dordrecht, the Netherlands, 1997. P. 163.

<sup>12</sup> Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. Žiūrėta 2023-02-16: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.221141>

tarptautinių mastu, šios konvencijos nuostatos yra aktualios iki pat šių dienų ir yra naudojamos plačiai taikant prevencines priemones užkirsti kelią dėl iš laivų sukeltos taršos.

### **1. 1. Jungtinių Tautų dokumentai, susiję su taršos iš laivų prevencija ir reguliavimu**

Tarptautinė bendruomenė 1970 m. Jungtinių Tautų Rezoliucijoje 2749 (XXV), priėmė konsensuą ir paskelbė, kad jūrų ir vandenynų dugnas bei jo gelmės, esantys už nacionalinės jurisdikcijos ribų, taip pat jų išteklių yra bendras žmonijos paveldas, ir šių išteklių tyrinėjimas ir eksploatavimas turi būti atliekami visos žmonijos naudai, nesvarbu, kokia būtų valstybių geografinė padėtis.<sup>13</sup> Visgi ši rezoliucija nėra privaloma, tačiau aiškiai apibrėžė valstybių valią ir apsisprendimą imtis veiksmų jūrų taršos klausimu. Taip tarptautinė bendruomenė pirmą kartą nubrėžė aiškias ribas, kokių valstybinių veiksmų turi būti imtasi dėl jūrų ir kitų vandens telkinių būklės ir jų tinkamo funkcionavimo visam žmonijos egzistavimui. Atsižvelgiant į tai tarptautinė bendruomenė sutarė nustatyti bendras taisykles jūrų apsaugai, aktualias ne tik jūrinėms valstybėms, bet ir visoms Jungtinių Tautų narėms. Šiais teisės aktais buvo imtasi veiksmų ir būdų apsaugoti jūros paviršinius vandenius ir jų dugną.<sup>14</sup>

Visgi jūrų kaip bendrojo turto suvokimas buvo išplėtotas daug anksčiau negu tai padarė Jungtinių Tautų generalinė asamblėja. Dar 1608 m. teoretikas, tarptautinės teisės žinovas Hugo Grotius, nubrėžė gaires, kurios nurodo, kad pasaulio vandenynai ir jūros priklauso visiems ir sudaro taip vadinamą bendrą visų turtą („common resource“<sup>15</sup>). Ši teorija šiuolaikinėje teisėje žinoma kaip „laisvosios jūros doktrina“. Remiantis šia doktrina yra formuojama ir šiuolaikinė tarptautinė teisė apsaugoti jūrai ir jos ištekliams. Taip pat Grotius numatė, kad viena valstybė vykdydama savo veiklą, tokią kaip žvejyba, iškasenų išgavimas ar laivyba, negali trukdyti kitai valstybei atlikti to paties, nes jūros išteklių yra bendras visuomenės turtas nepriklausantis vienos valstybės valdžiai.<sup>16</sup>

Visgi Laisvosios jūros doktrina tapo nebeaktuali Antrojo pasaulinio karo kontekste, kuomet 1945 m. tuometinis Jungtinių Amerikos Valstijų (toliau – JAV) prezidentas Harry S. Truman paskelbė, kad visi išteklių esantys JAV kontinentiniame šelfe<sup>17</sup> priklauso JAV

---

<sup>13</sup> Jungtinių tautų rezoliucija 2749. JUNGTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA. 1970 m.

<sup>14</sup> JUNGTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. Valstybės žinios, 2003-11-13, Nr. 107-4786

<sup>15</sup> Hugo Grotius, *The Freedom of the Seas or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in East Indian Trade*, disertacija vert. Ralph Van Deman Magoffin, Ph.D., NY Oxford University Press 1916 m., *The Marsi and Clefrin Frelock Book Series*, 2008.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Kontinentinis šelfas - Pakrantės valstybės kontinentinis šelfas apima jūros dugną ir jo gelmes tų povandeninių rajonų, kurie tęsiasi už tos valstybės teritorinės jūros per visą jos sausumos teritorijos natūralų tęsinį iki žemyno



vyriausybei ir jos žmonėms, dėl to jokia kita valstybė negali naudotis šiais ištekliais, taip sukurdamas praktišką, kad kiekviena uosto valstybė turi savo teises į jūras ir pakrantes esančias šalia valstybės žemės, tačiau Laisvosios jūros doktrina išliko kaip atvirosios jūros sąvoka, jūra kuri niekam nepriklauso ir yra bendras visų žmonių turtas.<sup>18</sup>

Jūrų teisės konvencijos nuostatos neapsiriboja tik aplinkosauginiu aspektu numatant tam tikras nuostatas. Dokumente apibrėžiama ir tai, kad konvencijos nuostatos padeda siekti ir kitų Jungtinių Tautų tikslų, tokių kaip saugumas, taika, bendradarbiavimas ir draugiški santykiai tarp valstybių. Taip pat skatina ekonominę ir socialinę pažangą besivystančiuose regionuose.<sup>19</sup>

Konvencijos tikslas yra, tinkamai atsižvelgiant į visų valstybių suverenitetą, nustatyti jūrų ir vandenynų teisinį režimą, kuris palengvintų tarptautinius santykius ir skatintų taikų jūrų ir vandenynų naudojimą, teisingą ir veiksmingą jų išteklių panaudojimą, jų gyvųjų išteklių išsaugojimą, taip pat jūrų aplinkos tyrimus, apsaugą ir išsaugojimą.<sup>20</sup> Kaip ir kitų tarptautinių konvencijų, jūrų teisės konvencijos tikslas sudaryti kuo aiškesnius ir vienodus įstatymus visoms pasirašiusioms šalims. Žvelgiant iš prevencijos pusės, šie klausimai yra apibrėžti dispozityviomis normomis, tai reiškia, kad kiekviena pakrantės valstybė, pati gali nuspręsti ir priimti nacionalinius teisės aktus, nepažeidžiant konvencijos normų, kokia apimtimi bus vykdoma prevencinė priežiūra. Šioje konvencijoje pakrančių valstybėms nacionaliniais teisės aktais leidžiama vykdyti prevenciją šiose srityse: žvejyboje, pakrantės teršimo, pakrantės valstybės muitinės, mokesčių, imigracijos ar sanitarijos įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimo prevencijos.<sup>21</sup> Taip pat šios konvencijos 21 str. 4 d. numatyta, kad „užsienio laivai, naudodamiesi taikaus plaukimo teritorine jūra teise, turi laikytis visų tokių įstatymų ir kitų teisės aktų bei visų visuotinai pripažįstamų tarptautinių taisyklių, skirtų susidūrimams jūroje išvengti.“<sup>22</sup>

Jūrų teisės konvencija gana smulkiai reglamentuoja laivybos sektorių ir teršalų išmetimą į jūras. Atsižvelgiant į reglamentavimo gaires ir į taikymo mastą, tai yra pagrindinis dokumentas reglamentuojantis taršą iš laivų. Valstybės narės kurdamos savo nacionalinius

---

povandeninio krašto išorinės ribos arba 200 jūrmylių nuo bazinių linijų, nuo kurių yra matuojamas teritorinės jūros plotis, jei žemyno povandeninio krašto išorinė riba nesiekia šio atstumo. (JUNGTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. Valstybės žinios, 2003-11-13, Nr. 107-4786. 76 str.)

<sup>18</sup> Policy of the United States With Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf, Procl No 2667 (Sept 28, 1945), 1945 Pub Papers 150

<sup>19</sup> JUNGTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. Valstybės žinios, 2003-11-13, Nr. 107-4786.

<sup>20</sup> Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. Preambulė. . Žiūrėta 2023-02-16. : <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.221141>

<sup>21</sup> *Ibid.* 21 str.

<sup>22</sup> *Ibid.*

teisės aktus privalo atsižvelgti į šio dokumento nuostatas ir neperžengti šio dokumento nustatytų ribų.

Šios konvencijos nuostatos apibrėždamos saugią ir ekonomišką laivybą prevenciškai numatė ir taršos iš laivų nuostatas. Taršai iš laivų yra skirtas atskiras 211 straipsnis. Šis straipsnis numato, kad prevencinės priemonės turi nustatyti pačios valstybės narės bendru sutarimu per diplomatinis ryšius.<sup>23</sup> Taip skatinamas šalių bendradarbiavimas tarpusavyje bei bendrų sprendimų priėmimas, kurie visiems būtų priimtini ir taikomi plačiąja prasme.<sup>24</sup> Konvencija taip pat numato ir savarankišką valstybių įstatymų leidybą. Šie įstatymai turi neprieštarauti jau esamoms šios ar kitų konvencijų normoms ir būti skirti „išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų, plaukiojančių su jų vėliava ar registruotų jose. Tokie įstatymai ir kiti teisės aktai turi būti tiek pat veiksmingi, kaip ir visuotinai pripažįstamos tarptautinės normos bei standartai, nustatyti kompetentingų tarptautinių organizacijų arba visuotinių diplomatinių konferencijų metu.“<sup>25</sup> Šia nuostata numatyta, kad uosto valstybės, pakrantės valstybė ir valstybės, po kurių vėliava plaukioja laivas, turi skirtas pareigas ir įsipareigojimus. Šios konvencijos 211 str. 2 d. numatytos tik vėliavos valstybės teisės, kurios turi rūpintis laivo išmetama tarša ir nustatyti tam tikras aiškias taisykles taikoma laivui, kad sumažinti sukeliama taršą.

Kita Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostata skirta uosto valstybėms pritaikyti prevencines taršos priemones. Tai yra apibrėžta konvencijos 211 str. 3 d. kuris nustato, kad šios šalys gali taikyti tam tikras prevencinės priemonės dėl įplaukimo į uostus, vidaus vandenį, ar sustoti jūros terminaluose, tačiau šie reikalavimai turi būti deramai paskelbti ir argumentuotai pateikti tarptautinėms organizacijoms.<sup>26</sup> Visgi ir ši straipsnio dalis neapsiriboja vien tik vienos valstybės narės interesais ir numato, kad, jeigu norima vienos valstybės laivams įplaukti į daugiau negu vieno uosto teritoriją, turi vykti bendradarbiavimas ir pateikiama bendra pozicija, kodėl tokios išimtis yra nustatomos. Šis draudimas atsižvelgdamas į taršos ar kitus aspektus negali riboti konvencijoje apibrėžtos taikaus plaukimo teisės, kuri užtikrina, kad taikus laivai gali naudotis jūromis ir jas praplaukti, jeigu tai nekeltų grėsmės uosto ar kitoms susijusioms valstybėms.

---

<sup>23</sup> *Ibid.* 211 str.

<sup>24</sup> MO Impications of the United Nations Convention on the Law of Sea for the Interational Maritime Organization/31-01-2007, LEG/MISC.5.// Žiūrėta 2023-02-12: <http://www.imo.org/>

<sup>25</sup> JUNGTTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. Valstybės žinios, 2003-11-13, Nr. 107-4786. 211 str.

<sup>26</sup> *Ibid* 211 str. 3 d.

Ketvirtoji aptariamo straipsnio dalis kalba apie pakrantės valstybės suverenumo svarbą.<sup>27</sup> Ši dalis numato, kad pakrantės valstybė atsižvelgdama į taršos aspektus gali priimti įstatymus ar kitus teisės aktus ir nustatyti užsienio laivų ribojimą prie kontroliuojamos pakrantės. Visgi, kaip ir trečiojoje dalyje, taip ir šioje taikoma taikių laivų išlyga ir nurodyta, kad šie nacionaliniai įstatymai ar kiti ribojimai negali trukdyti užsienio laivams taikiai plaukti pagal šios konvencijos nuostatas.<sup>28</sup> Šios nuostatos išplečiamos šio straipsnio penktojoje dalyje ir yra taikomos ir valstybių narių išskirtinėje ekonominėje zonoje, tačiau tai turi būti taikoma tik šioje zonoje ir tik norint sumažinti taršą iš laivų.<sup>29</sup> Prevenciniai įstatymai turi būti suderinti su tarptautiniais standartais ir negali jiems prieštarauti, taip pat pabrėžtina ir tai, kad ši nuostata taikoma tik norint prevenciškai išvengti ar sumažinti taršą tam tikruose valstybei priklausančiuose regionuose.<sup>30</sup>

Konvencijos 211 str. 6 dalis numato pakrantės valstybėms teise imtis specialiųjų priemonių, skirtų teršimui iš laivų išvengti tam tikruose valstybės valdomose teritorijose.<sup>31</sup> Šios specialiosios priemonės gali būti taikomos tada, kai valstybių narių dokumentai neapibrėžia susidariusios ypatingos situacijos savo normose. Visgi šioms priemonėms taikyti numatyti ir tarptautiniai saugikliai. Norint pritaikyti šias priemones užkardant taršą iš laivų, pakrantės valstybės turi kreiptis į Tarptautinę jūrų organizaciją, kuri per 12 mėn. išnagrinėja pateiktą prašymą ir gali priimti sprendimą dėl šios priemonės taikymo.<sup>32</sup> Gavus teigiamą atsakymą, pakrantės valstybė turi išleisti įstatymą ar kitą teisės aktą priemonėms taikyti. Visgi konvencija numato ir ribas, kokiais atvejais ir kokiam laikotarpiui šios priemonės gali būti pritaikytos užsienio laivams.<sup>33</sup> Tai turi būti atsižvelgta į valstybės šalies aplinkosauginį ir sveikos aplinkos kokybės kriterijų, taip pat į laivų judėjimo kryptis ir naudojamų išteklių regione svarbą ir mastą. Atsižvelgiant į šiuos kriterijus valstybei narei pateikus prašymą dėl laivų taršos mažinimo ar panaikinimo regione ir tarptautinėms organizacijoms sutikus su specialiųjų ribojimų įvedimu, pasak konvencijos nuostatų, šie ribojimai nebus taikomi užsienio laivams anksčiau negu 15 mėnesių nuo prašymo pateikimo datos. Toks terminas yra paliktas užtikrinti sklandžią ir apgalvotą teisėkūrą pakrantės valstybėje.

---

<sup>27</sup> Churchill R. R., Love H. V. *The Law of the Sea*. Manchester University Press, 1988. P. 51-58

<sup>28</sup> JUNGTTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. Valstybės žinios, 2003-11-13, Nr. 107-4786. 211 str. 4 d.

<sup>29</sup> *Ibid* 211 str. 5 d.

<sup>30</sup> MO Implications of the United Nations Convention on the Law of Sea for the International Maritime Organization/31-01-2007, LEG/MISC.5// Žiūrėta 2023-02-17: <http://www.imo.org/>

<sup>31</sup> JUNGTTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. *op. cit.*. 211 str. 6 d.

<sup>32</sup> MO Implications of the United Nations Convention on the Law of Sea for the International Maritime Organization/ *op. cit.*

<sup>33</sup> *Ibid.*

Šios tarptautinės konvencijos nuostatos yra skirtos stabdyti, mažinti ir prevenciškai likviduoti taršą iš laivų įtraukiant tiek pačią laivybą, tiek pakrantės ir uosto valstybės teisėkūrą. Visgi šios nuostatos negali būti taikomos vienasmeniškai ir susitarus su kitomis valstybėmis. Bendradarbiavimas konvencijos nuostatuose pabrėžiamas kaip viena prioritetinių pareigų. Tai reiškia, kad norint užtikrinti nedidelę taršą iš laivų, visų tipų valstybės privalo įsitraukti į šį procesą, ypač kai kalbama apie uždaru jūrų ekosistemą.<sup>34</sup>

Taip pat ši konvencija numato ir nustatytų normų priežiūrą laivuose. Konvencijos 217 straipsnis numato, kad valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, turi užtikrinti taikytinų tarptautinių normų ir specialiųjų normų, taikymą.<sup>35</sup> Teisės aktas apibrėžia, kad valstybės narės turi atsižvelgti ne tik į tarptautines nuostatas, kurios yra priimtos įgaliotų tarptautinių institucijų, bet ir į pakrančių ir uostų valstybių nacionalinius teisės aktus, kurie skirti reguliuoti taršą iš laivų jų kontroliuojamoje zonoje.

Taip pat laivų valstybės turi prižiūrėti su jų vėliava plaukiojančius laivus ir atlikti jų aktyvią kontrolę. Valstybės turi užtikrinti, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai neišplauktų į jūrą tol, kol neatitinka tarptautinių ir valstybių, pro kurias planuojama plaukti nacionalinių standartų numatytų tiek šioje konvencijoje, tiek kitose teisės aktuose.<sup>36</sup> Valstybės narės, su kurios vėliava plaukioja laivas, taip pat yra įpareigosios tirti atvejus, kuomet laivas su tos valstybės vėliava atlieka tam tikrus taršą reglamentuojančių teisės aktų pažeidimus, neatsižvelgiant į tai, kurioje teritorijoje toks pažeidimas buvo padarytas. Taip konvencija įpareigoja valstybes nars nuolat stebėti savo laivų taršos būklę.<sup>37</sup>

Taip pat Konvencijos 217 str. siekiama užtikrinti ir tai, jog atsakomybę ir tyrimo išlaidas prisiimtu ne uosto ar pakrantės valstybė, prie kurios galimai buvo padarytas pažeidimas, bet laivo valstybė, kuri yra pilnai atsakinga už laivo taršos rodiklius, laivo techninės būklės priežiūrą ir kontrolės mechanizmus, užtikrinant kuo mažesnę taršą iš<sup>38</sup>. Nors pagrindinį tyrimą atlieka valstybė, su kurios vėliava laivas pažeidėjas plaukioja, tačiau valstybė, kuri užfiksuoja pažeidimą gali pradėti tyrimą susijusi su kitų valstybių laivais ir prisidėti prie jo, bei atlikti tam tikrus veiksmus, bet tai turėtų būti tik kvalifikuota pagalba nustatant aiškesnes normas.<sup>39</sup>

---

<sup>34</sup> Isokaitė, I. Baltijos regiono valstybių jūros erdvių reglamentavimo teisiniai ypatumai. Teisė, 2009, 73. P. 75

<sup>35</sup> JUNGTTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. *Supra note*. 217 str. 1 d

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.* 4 d.

<sup>38</sup> *Ibid* 3 d.

<sup>39</sup> *Ibid* 5 d.

Valstybė, su kurios vėliava plaukioja laivas, pradėti tyrimą gali savo iniciatyvą turėdama tam tikrų įrodymų, kad buvo padarytas taršos pažeidimas arba kitai valstybei paprašius. Kitai valstybei paprašius atlikti tyrimą dėl taršos pažeidimų, tyrimas turi būti atliekamas nedelsiant, nepriklausomai nuo pažeidimo masto.<sup>40</sup> Dėl pažeidimo uosto arba pakrantės valstybė privalo kreiptis raštu į valstybę, su kurios vėliava plaukioja laivas. Vėliavos valstybė tiria bet kokio taršos dydžio pažeidimus. Atlikus tyrimą ir nustatius pažeidimą, valstybė, kurioje registruotas laivas, privalo skirti sankciją ir iškelti bylą pagal savo įstatymus prieš laivą. Valstybė, atlikusi tyrimą, turi pareigą nedelsiant pranešti apie pažeidimo mastą ir aplinkybes besikreipiančiai valstybei ir tarptautinėms organizacijoms, taip pat reikalinga pranešti ir apie toliau planuojamus atlikti veiksmus dėl incidento ar taršos mažinimo ir bylos nagrinėjimo. Taip uosto ir pakrančių valstybės yra apsaugomos nuo nepageidaujamos taršos ir užtikrinamas bendradarbiavimas tarp valstybių siekiant bendro tikslo - taršos stabdymo jūros regione.

Bausmės, kurios bus skiriamos laivams už taršos incidentus privalo būti griežtos ir atitikti teisės aktuose numatytus kriterijus.<sup>41</sup> Bausmė turi būti proporcinga, tam kad skatintų asmenis nedaryti pažeidimų ateityje, ir užtikrintų teisingumo principą.<sup>42</sup> Taigi, konvencija numato, kad bausmės griežtumas privalo būti proporcingas atliktam taršos pažeidimui ir atgrasantis, taip užtikrinant, kad ateityje toks pažeidimas nepasikartotų. Konvencijos nuostata veikia ne tik kaip bausmės taikymo nuostata, bet ir kaip prevencinė priemonė dėl taršos iš laivų.

Kita priemonė dėl taršos iš laivų Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatuose yra apibrėžta konvencijos 219 str. Ši nuostata numato, kad valstybė, kuri nustato taršą iš laivų ar kitą taršos pažeidimą iš laivų, privalo imtis visų privalomų priemonių tokiai taršai stabdyti ir kontroliuoti. Kitaip tariant, jeigu laivas pažeidžia tam tikrus išmetamos taršos reikalavimus ir šiuo metu yra viename iš uostų, tokiam laivui turi būti draudžiama išplaukti iš uosto tol, kol nebus panaikintas taršos šaltinis ar kiti aspektai, dėl kurių gali kilti nepageidautina tarša iš laivo. Tai turi užtikrinti uosto valstybės nepriklausomai ar taršos incidentus nustatė pačios, ar kitos šalys pateikė tokią informaciją. Svarbu atsižvelgti tik į tarptautinių teisės normų nesilaikymą.<sup>43</sup> Svarbu pabrėžti, kad tarša turi būti likviduota neatsižvelgiant į taršos mastą. Toks reikalavimas tarptautinėje teisėje galioja dėl to, nes net ir mažiausia tarša jautriuose jūros rajonuose gali sukelti itin dideles problemas. Šitaip siekiama valdyti bet kokią taršą ir taikyti

---

<sup>40</sup> *Ibid* 6 d.

<sup>41</sup> *Ibid* 8 str.

<sup>42</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas. Valstybės žinios. 2000, Nr. 89-2741. 41 str. 2. d.

<sup>43</sup> JUNGTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. *Supra note*. 219 str.

vienodas priemones visoms taršos grupėms, neatsižvelgiant į taršos mastus ar vietą, bei uosto valstybėms taikyti griežtas sankcijas taršioms laivams.<sup>44</sup>

Konvencija taip pat įpareigoja uosto valstybes bendradarbiauti tiriant bylas arba imtis iniciatyvos ir pačioms iškelti bylą dėl taršos atvejų kylančių iš laivų. Tai numato konvencijos 220 str., kurio 1 dalis kalba apie tai, kad “uosto valstybė gali iškelti bylą dėl bet kokių jos įstatymų ir kitų teisės aktų, priimtų pagal šią Konvenciją, ar taikytinų tarptautinių normų ir standartų, skirtų išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų, pažeidimų, jei tokie pažeidimai vykdomi tos valstybės teritorinėje jūroje arba išskirtinėje ekonominėje zonoje.” Taip yra su efektyvinama sistema, kad ir pati uosto valstybė galėtų ginti savo interesus, neperduodant jų kitai valstybei, su kurios vėliava plaukioja laivas. Nors ši konvencija skatina stiprų bendradarbiavimą tarp valstybių, visgi pagrindinis tikslas yra apsaugoti jūrų vandenį nuo laivų daromos taršos, taip įgalinant kuo daugiau valstybių ir atliekant veiksmus maksimaliai greitai.<sup>45</sup> Toks mechanizmas konvencijoje skirtas pažaboti įvairias politines diskusijas ir ekonominius siekius, kurie galimai sukeltų trikdžius sklandžiam ir nebiurokratiniam procesui.<sup>46</sup> Nors ir yra numatytas procesas užkardyti biurokratinis procesams, visgi yra paliekama teisė valstybių bendradarbiavimui. Konvencijos 228 str. numato, kad valstybė, su kurios vėliava plaukioja laivas gali įsikišti ir perimti bylos nagrinėjimą kuomet atitinka tam tikras sąlygas.<sup>47</sup> Viena iš tokių sąlygų yra numatytas terminas 6 mėnesiai, per kurį pakrantės valstybė gali perimti bylos nagrinėjimą ir iškelti bylą pati, jeigu tai nėra susiję su plataus masto tarša. Vėliavos valstybei perėmus bylą, uosto valstybė užtikrina sklandų bendradarbiavimą bylos nagrinėjimo metu ir taršos likvidavimo arba panaikinimo momentu.<sup>48</sup> Visgi konvencija stengiasi apsaugoti visas šalis, dėl to numatė, kad didelės taršos atveju, valstybė, su kurios vėliava plaukioja laivas negali perimti nagrinėjimo ir byla lieka uosto valstybei, nes būtent jai yra padaryta didelė žala, kurią turės atlyginti.<sup>49</sup>

Taigi JT jūrų teisės konvencija taršai skiria daug dėmesio ir išskiria kelis labai svarbius aspektus. Visų pirma, ši konvencija numato, kad tarša turi būti pažabota glaudžiai šalims bendradarbiaujant tarptautiniu mastu. Pasak konvencijos, yra kelių lygių šalių klasifikavimas,

---

<sup>44</sup> Klumbytė, S. Saugomos Baltijos jūros teritorijos tarptautinėje, Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos teisėje. Jurisprudencija. Mokslo darbai 2006 3(81); p. 45

<sup>45</sup> Aktualiausių tarpinių ir pakrantės vandenų valdymo ir apsaugos problemų apžvalga. Tarpinių ir pakrantės vandenų būklė. Jūrinių tyrimų centras, Klaipėda, 2007. Žiūrėta 2022-02-22: [http://www.jtc.lt/private/vandens\\_problemos\\_bukle.pdf](http://www.jtc.lt/private/vandens_problemos_bukle.pdf)

<sup>46</sup> Platzöder R., Verlaan P. The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1996. P. 97.

<sup>47</sup> JUNGTTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. *op. cit.* 228 str.

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> *Ibid.*

tai yra pakrantės valstybė, kuri turi savo saugomas zonas ir jose prižiūri laivų taršą, taip pat uosto valstybės, kurios atsakingos už įplaukiančių ir išplaukiančių laivų taršą, ir valstybės, su kurių vėliava plaukioja laivai, kurios atsakingos už savo laivų techninę būklę bei įvykių tyrimą.

Konvencija numato pareigas, kurios svarbios taršos prevencijai užtikrinti, visų pirma, tai yra laivų techninės būklės užtikrinimas. Valstybės, su kurių vėliavomis plaukioja laivai, privalo atlikti laivų techninę kontrolę ir taip užkardyti galimus pažeidimus. Kitas svarbus aspektas prevencijai atlikti tai griežtų baudų nustatymas ir taikymas. Ši priemonė veikia tiek prevenciškai, tiek baudžiamąja prasme, visgi numatant didelę neišvengiamą bausmę duodama ir požiūrio faktorius, kuriuo siekiama užtikrinti, kad laivai vengtų daryti pažeidimus atsižvelgiant į numatomas sankcijas. Dar viena prevencinė priemonė naudojama konvencijoje yra tarptautinės ir nacionalinės teisėkūros bendradarbiavimas. Kitaip tariant, kiekviena valstybė, nustatant prevencines priemones laivų taršai, privalo atsižvelgti į tarptautinius reikalavimus ir derinti tai su tarptautinėmis organizacijomis. Taip užtikrinama jūrų priežiūra plačiu mastu suvienodinant sąlygas kiekvienai valstybei ir problema sprendžiama ne lokaliai, o tarptautiniu mastu.

Kitas svarbus konvencijos aspektas yra tai, kad konvencija turi būti taikoma tiesiogiai ir šiai nuostatai negali būti daromos jokios išlygos. Pati konvencija savo 309 str. numato, kad dėl šios konvencijos įgyvendinimo jokios išlygos negali būti taikomos, nebent pati konvencija tai aiškiai numato. Tai yra dar viena svarbi prevencinė priemonė, kuri užtikrina, jog pasirašiusios šalys taiko vienodas taisykles taršos prevencijoje ir plaukiojantys laivai privalo laikytis vienodų taršos standartų, nepriklausomai, kuriame regione vyksta plaukiojimas.<sup>50</sup> Taip pat konvencija savo 310 str. apibrėžia tai, kad šalys prisijungdamos, pasirašydamos konvenciją gali daryti tam tikrus pareiškimus, bet yra nubrėžiamos ribos, kad pareiškimai nepažeistų konvencijoje numatytų nuostatų.

Taigi Konvencija stengiasi užtikrinti tiek pavienių valstybių, tiek tarptautinės teisės ir visų bendrų tikslų. Visgi daugelis nuostatų yra ganėtinai plačiai apibrėžiamos ir jos sunkiai gali būti įgyvendinamos be nacionalinės teisės įsikišimo. Taigi, nors ir konvencija apibrėžia tikslus ir normas ganėtinai toliaregiškai ir inovatyviai, visgi be valstybės mechanizmo jos nėra vykdomos, dėl ko dažnu atveju kyla problemų normų taikyme.<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> *Ibid.* 309 str.

<sup>51</sup> Isokaitė, I. Straipsnis Lietuvos, kaip pakrantės valstybės, teisių ir pareigų pagal 1982 metų jūrų teisės konvenciją įgyvendinimo problemos ISSN 1392-1274. Teisė 2008 Nr. 68 p. 98.

## 1.2. 1973 m. Tarptautinės konvencijos “Dėl teršimo iš laivų prevencijos” teisinis taršos reglamentavimas ir probleminiai aspektai

Kita labai svarbi konvencija susijusi su prevencijos vykdymu jūrų vandenyse yra 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (ang. MARPOL). Konvencijos priėmimą įtakojo 1972 m. Stokholmo konferencija dėl žmogaus aplinkos.<sup>52</sup> Nors ir šios konferencijos normos nei pakankamai konkrečios, nei pakankamai įsakmios, tačiau jos nubrėžė gaires, kurias įpareigojo valstybes nares priimti tam tikrus veiksmus dėl žmogaus aplinkos.<sup>53</sup> Šios deklaracijos normos buvo perkeltos ir į MARPOL konvencijos nuostatas, kurios užtikrina sveiką ir netaršią jūros aplinką visiems konvencijos šalims.

Iš šios konvencijos kyla daugybė teisės normų susijusių su kontrole laivų taršos kontekste. Visų pirma, konvencija įpareigoja valstybes ją taikyti tiesiogiai arba priimti nacionalinius teisės aktus, kurie vykdytų konvencijos normas ir tikslus.<sup>54</sup> Pagrindinis tikslas MARPOL konvencijoje, išsaugoti žmonių gyvenamąją aplinką apskritai ir jūros aplinką konkrečiai.<sup>55</sup> Taip pat šis teisės aktas buvo sukurtas papildyti jau galiojančios 1954 m. Tarptautinės konvencijos „Dėl jūros teršimo nafta prevencijos“ papildymas ir pakeitimas. Visgi buvo nutarta, kad norint sustabdyti taršą jūros regione, negalima apsiriboti tik taršos iš naftos produktų kontroliavimu, o į situaciją būtina pažvelgti kiek plačiau. Taigi 1973 m. konvencija klabant apie laivų taršą jūros vandenyse išliko aktualiausia iki pat šių dienų. Ši konvencija buvo priimta kartu su 1974 m. protokolu ir įsigaliojo 1983 m.<sup>56</sup> Šios konvencijos tikslas kuo mažiau sumažinti taršą iš laivų taikant prevencines ir kitas priemones. Konvencijos gairės apibrėžia beveik visas įmanomas laivų taršas ir numato kokios prevencinės priemonės tai gali suvaldyti. Taip pat kartu su konvencija buvo priimti 6 priedai, kurie turi tokią pačią galią kaip ir konvencijos nuostatos. Prieduose stengiamasi apibrėžti taršos objektus kuo plačiau ir išsamiau, kad visa tarptautinė bendruomenė turėtų bendras gaires kaip valdyti taršą. Tačiau

---

<sup>52</sup> Isokaitė, I. Daktaro disertacija, „JŪROS ERDVIŲ REGLAMENTAVIMAS TARPTAUTINĖJE IR LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISĖJE. Vilniaus universitetas. 2010 m. p. 45.

<sup>53</sup> Nordquist M., Norton J., Mahmoudi S. The Stockholm Declaration and the Law of the Marine Environment. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 289.

<sup>54</sup> Dickinson, H. Maritime pollution by ships. A guide to International Conventions applicable to an incident involving pollution by a ship. [interaktyvus]. [žiūrėta 2023-02-22] Prieiga per internetą: <http://www.hilldickinson.com/pdf/guide%209%20-%20Maritime%20Pollution%20hi-res.pdf>.

<sup>55</sup> 1973 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TERŠIMO IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS, *supra note*.

<sup>56</sup> International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol - Annex VI); Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II).[interaktyvus] [žiūrėta 2023-02-22] Prieiga per internetą: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-thePrevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-thePrevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)



pati konvencija numato, kad remiantis šia konvencija negali būti siaurinama ar išplečiamos suverenios teisės leidžiančios į jų skalaujamų krantų ir žemės gelmių turimus resursus ir jų naudojimą.<sup>57</sup> Ši konvencija Lietuvoje įsigaliojo nuo 2003 m. ir nuo to laiko Lietuva daugiausiai dėmesio skiria jūros vandenų prevencijai ir stebėjimui pagal šios konvencijos nuostatas.

Šiuo metu MARPOL konvenciją yra ratifikavusios apie 99 proc. laivybos šalių, kas parodo, kokią svarbą ši konvencija turi laivyboje ir kad jos nuostatos apima daugelio šalių regionus.<sup>58</sup> Valstybės šalys, pasirašiusios šią konvenciją, įsipareigoja užkirsti kelią numatytai naftos ir kitų kenksmingų medžiagų taršai taikant konvencijos ir jos priedų nuostatas. Siekiant valdyti taršą, konvencija prie kiekvienos valstybės krantų numatė ir bendradarbiavimo aspektus. Numatoma, kad kiekviena valstybė privalo laikytis konvencijos nuostatų ir jas integruoti į nacionalinę teisę kiek tai yra reikalinga, taip pat nacionalinėje teisėje numatyti tam tikras sankcijas proporcingas pažeidimui pagal konvencijos nuostatas.<sup>59</sup> Taip pat valstybėms narėms privaloma imtis veiksmų numatytų taršos atveju t. y. visų pirma, nustačius pažeidimą pakrantės valstybė turi pradėti bylą pagal savo teisę, kurioje turi būti nustatytos aiškios procedūros, kaip sumažinti taršą kuo greičiau užkertant jai kelią, ir sankcijos proporcingos padarytai žalai. Antra byla pradėjusi valstybė turi pateikti informaciją laivo valstybės (valstybei, su kurios vėliava plaukioja laivas) administracijai, kuri privalo įvertinti atliekamus procesus.<sup>60</sup> Taip pat pabrėžtina ir tai, kad konvencija reikalauja, kad būtų užtikrinta, jog baudmės būtų vienodai griežtos nepriklausomai nuo to, kur pažeidimas būtų padarytas.<sup>61</sup>

Šeši konvencijos priedai yra skirti aprašyti kiekviena sritį, kurioje kyla tarša ir laivų. Tai apima tokias sritis kaip:

1. naftos išsiliejimas;
2. oro tarša;
3. kitų skystų medžiagų išsiliejimas į jūros vandenį;
4. kenksmingų medžiagų gabenimas jūros keliais;
5. nuotekų išleidžiamų iš laivų prevencija;
6. šiukšlių išmetimo iš laivų prevencija.

---

<sup>57</sup> 1973 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TERŠIMO IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS. Valstybės žinios, 2004-09-14, Nr. 138-5030 3 str.

<sup>58</sup> MARPOL at 50 – our commitment goes on: IMO releases the world maritime theme for 2023.[interaktyvus] [žiūrėta 2023-02-22] Prieiga per internetą: <https://www.ibanet.org/marpol-imo-maritime-theme>

<sup>59</sup> *Ibid* 4 str,

<sup>60</sup> *Ibid*.

<sup>61</sup> Isokaitė, I. Daktaro disertacija., JŪROS ERDVĪŲ REGLAMENTAVIMAS TARPTAUTINĖJE IR LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISĖJE. Vilniaus universitetas. 2010 m. p. 45.

Visos šios sritys yra smulkiai aptartos pačios konvencijos prieduose. Taip stengiamasi paruošti ne tik pagrindines gaires, bet ir kuo plačiau apžvelgti tam tikras situacijas. Šiuo metu konvenciją yra ratifikavusios 159 valstybės, tai reiškia, kad kartu jos ratifikavo ir konvencijos priedus.<sup>62</sup>

### **1.2.1. 1973 m. tarptautinės konvencijos “Dėl teršimo iš laivų prevencijos” priedų teisinis reglamentavimas ir probleminiai taikymo aspektai**

MARPOL konvencijos pirmasis priedas, kalba apie jūros taršą, kurią sukelia nafta.<sup>63</sup> Kalbama apie prevencines priemones, kurios turi būti taikomos tiek incidento atveju, tiek naftos produktų išleidimo į jūrą vykdant laivo eksploatacinius procesus atveju. Šis priedas yra privaloma visoms valstybėms ratifikavusios konvencijos nuostatas ir šio priedo gairės turi būti integruotas į šalių nacionalinę teisę. Šį priedą nuspręsta integruoti į konvenciją, nes buvo nustatyta, kad tarša naftos produktais vis dar yra vienas iš pagrindinių taršos šaltinių, kuris nėra pakankamai kontroliuojamas ir jo kontrolę reikalinga praplėsti.<sup>64</sup>

I priedas yra suskirstytas į keturis skyrius, kurie plačiai reglamentuoja kiekvienos srities naftos taršą. Pirmajame skyriuje yra apibrėžtos bendrosios nuostatos, taikymo sritys ir kitos bendros teisės aktui būdingos gairės. Antrajame šio priedo skyriuje kalbama šiek tiek plačiau, apibrėžiami taikymo kontrolės mechanizmai ir reikalavimai bei jų taikymas.<sup>65</sup> Trečioje priedo dalyje kalbama apie laivų ir tanklaivių įrangos būklę. Yra nustatoma, kokie reikalavimai turi būti įgyvendinti, norint laivuose gabenti naftą ir jos produktus. Taip pat kalbama apie eksploatacinės naftos išleidimo į jūrą atvejus, kuriuos reglamentuoja pati MARPOL konvencija ir nacionaliniai teisės aktai.<sup>66</sup> Ketvirtas skyrius kalba apie reikalavimus naftos tanklaiviams, kurie pritaikyti gabenti naftos produktus, tinkamumą tai daryti.<sup>67</sup> Šis skyrius, kaip ir daugelis kitų, yra dažnai atnaujinamas pritaikant skyriaus dalis prie šiuolaikinių reikalavimų, kurie užtikrina saugiausią būdą gabenti naftos produktus. Už konvencijos atnaujinimą yra atsakingas Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komitetas, kuris savo siūlymus teikia

---

<sup>62</sup> IMO, “Status of Ratifications”, [interaktyvus] [žiūrėta 2023-02-26] prieiga per internetą: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

<sup>63</sup> 1973 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TERŠIMO IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS. Valstybės žinios, 2004-09-14, Nr. 138-5030 I priedas.

<sup>64</sup> IMO, “MARPOL Annex I- Prevention of Pollution by Oil” [interaktyvus] [žiūrėta 2023-02-28] prieiga per internetą: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/OilPollution-Default.aspx>

<sup>65</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Pataisytas MARPOL 73/78 I priedas) TAR, 2015-05-18, Nr. 7597 2 dalis.

<sup>66</sup> *Ibid.* 3 dalis.

<sup>67</sup> *Ibid.* 4 dalis.

šalims, kurios turi juos patvirtinti ir pradėti naudoti savo nacionalinėje teisėje.<sup>68</sup> Penktasis priedo skyrius išskyrė svarbą taršos prevencijai avarinių naftos išsiliejimų atveju.<sup>69</sup> Kitaip tariant, šiame skyriuje yra numatytos gairės, kuriomis vadovaujantis nacionalinėje teisėje privalo būti parengtas planas, kaip turi būti likviduojama naftos išsiliejimo atveju padaryta žala. Šeštasis skyrius nustato prievolę, kad kiekviena konvencijos valstybė privalo turėti priėmimo įrenginius savo uostuose, kurie reikalingi surinkti naftos likučius, kuriuos laivai privalo išleisti. Taip pat apibrėžiama ir šių įrenginių techninė dalis ir kiti svarbūs aspektai.<sup>70</sup> Septintasis skyrius glaudžiai aptaria specialius reikalavimus, taikomus fiksuotoms ar plūduriuojančioms platformoms. Mokslas pastebi, kad būtent tinkamas būdas ir lengvai prieinami surinkimo įrenginiai daro didelę pažangą taršos iš laivų prevencijoje.<sup>71</sup>

Šiame priede yra nustatoma ypač jautrių regionų sąvoka. Tai yra toks regionas, kuriam dėl savo nevaldomos arba didelės taršos reikalingas tarptautinių organizacijų įsikišimas ir apsauga. Regionas turi būti pripažintas atliktais moksliniais tyrimais, kai jo ekosistema gali būti pažeidžiama dėl laivybos aspektų vyraujančių regione. Vertinant ir nustatant tokį regioną viskas turi būti susieta su tarptautinės teisės gairėmis, kurios užtikrintų tokio regiono apsaugą nuo identifikuotų grėsmių.<sup>72</sup> Ši sąvoka ypatingą svarbą turi ir Baltijos jūros regionui, kuris yra vienas labiausiai užterštų jūrų regionų Europoje.<sup>73</sup>

Visgi prie ypatingai jautrių regionų priskiriamas ne tik Baltijos regionas. Taip pat tarp saugomų jūrų su ypatingai jautraus regiono sąvoka pagal šią konvenciją yra Šiaurės jūra, Raudonoji jūra ir Juodoji jūra.<sup>74</sup>

Kalbant apie MARPOL konvencijos pirmo priedo konvencijos probleminius aspektus, vertėtų išskirti kelis: netinkamas šalių požiūris į priedo nuostatas, netinkamas jų taikymas ir laivų baudmės išvengiamumas klastojant dokumentus ar kitaip pažeidžiant šias normas.<sup>75</sup>

---

<sup>68</sup> Tarptautinė jūrų organizacija. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-02-28] prieiga per Internetą:

<https://www.urm.lt/default/lt/uzsienio-politika/tarptautines-sutartys/konvencijos/tarptautine-juru-organizacija>

<sup>69</sup> *Ibid.* 5 dalis.

<sup>70</sup> *Ibid.* 6 dalis.

<sup>71</sup> Abdulaziz H. Abuzinada, Benno Böer. Protecting the Gulf's Marine Ecosystems from Pollution. Olandija: Springer, 2008.

<sup>72</sup> IMO Resolution A.982 (24) "Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas". [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-01] Prieiga per internetą:

[2005//http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D14373/982.pdf](https://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D14373/982.pdf)

<sup>73</sup> Klaipėdos universitetas. Baltijos jūra – viena iš labiausiai užterštų pasaulyje: ką mokslininkai joje randa? [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-01] Prieiga per internetą: <http://apc.ku.lt/index.php/baltijos-jura-viena-is-labiausiai-uzterstu-pasaulyje-ka-mokslininkai-joje-randa/>

<sup>74</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Pataisytas MARPOL 73/78 I priedas) TAR, 2015-05-18, Nr. 7597 1 skyrius, 1 str.

<sup>75</sup> K. Statman, "To Comply or Not to Comply?" An Argument in Favour of Increasing Investigation and Enforcement of MARPOL Annex I Violations' (2014) 5 (1) Wash. & Lee Journal of Energy, Climate & Environment. p. 263

Viena tokių bylų 2018 m. buvo iškelta Jungtinių Amerikos Valstijų prieš Portugalijos bendrovę Portline Bulk International S.A.<sup>76</sup> Ši bendrovė atplaukė į vieną JAV uostų su žymiai perkrautu kiekiu naftos. Pateikdami suklastotus dokumentus, jie argumentavo, kad buvo laikomasi visų MARPOL konvencijos standartų. Ši byla iliustruoja, kad dokumentų klastojimas taikymo srityje yra gana opi problema, kuria laivai piktnaudžiaujama, nes ne visos šalys atkreipia dėmesį į faktinį pakrovimo dydį, o peržiūri tik dokumentuose pateiktą informaciją.

Panaši byla 2019 m. buvo iškelta ir Nyderlandų kompanijai Chartworld Shipping Corporation, kurioje nurodoma, kad buvo nesilaikyta MARPOL konvencijos I priedo reikalavimų ir atplaukta į JAV uostą su naftos perkrova.<sup>77</sup> Kadangi šios abi bylos buvo iškeltos Jungtinių Amerikos Valstijų biuro, kyla klausimas, ar ši šalis ne per griežtai taiko konvencijos normas ir ar kaltinimai teisingi. Tačiau JAV teismas išaiškino, kad JAV federalinio biuro kaltinimai buvo teisingi ir pripažino laivus pažeidusius konvenciją.

Kita rezonansinė byla formavusi MARPOL konvencijos I priedo praktiką yra Jungtinės Amerikos Valstijos prieš Royal Caribbean Cruises, Ltd, kuri buvo iškelta 1998 m.<sup>78</sup> Šioje byloje minėtos bendrovės laivas plaukiojantis su Norvegijos vėliava išleido naftos produktus prie JAV krantų ir uoste. Laivas argumentavo tuo, kad tai buvo daryta pagal konvencijos nuostatas ir pateikė tam tikrus tai įrodančius dokumentus. Visgi teismas nustatė, kad dokumentai buvo neteisėtai padirbti ir laivas pažeidė konvencijos nuostatas. Taip pat laivas pateikė prašymą panaikinti JAV kaltinimus, dėl to, kad tokie kaltinimai turėtų būti teikiami iš valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, dėl ko buvo neteisėtai sulaikytas JAV uoste. Teismas padarė išvadą, kad, kadangi įvykis įvyko JAV teritoriniuose vandenyse, dėl to pati valstybė ginanti savo interesus gali iškelti bylą ir taikyti priemones žalai sumažinti, kas ir buvo padaryta JAV atveju.<sup>79</sup> Taigi šie atvejai įrodo, kad, nors konvencijos nuostatos aiškiai apibrėžia kuo platesnę numatomų įvykių sritį, ir pačios valstybės savo nacionaliniai teisės aktais privalo prižiūrėti taršą jūrose ir pakrantėse pagal savo galimybes.

### **1.2.2. 1973 m. tarptautinės konvencijos “Dėl teršimo iš laivų prevencijos” II priedo teisinis reglamentavimas ir probleminiai taikymo aspektai**

---

<sup>76</sup> United States v. Portline Bulk International S.A., et al., No. 2:19-CR-00434 (D.S.C.) 2018.

<sup>77</sup> United States of America, Plaintiff, v. Chartworld Shipping Corporation, Nederland Shipping Corporation, and Vasileios Mazarakis, Defendants.” United States v. Chartworld Shipping Corp., Criminal Action No. 1:19-cr-00058-RGA, (D. Del. Sep. 17, 2019)

<sup>78</sup> United States v. Royal Caribbean Cruises, Ltd. (Royal Caribbean II), 24 F. Supp. 2d 155, 1998 AMC 1841 (D.P.R. 1997); United States v. Petraia Mar., Ltd., 483 E Supp. 2d 34, 2007 AMC 2783 (D. Me. 2007); United States v. Royal Caribbean Cruises, Ltd. (Royal Caribbean I), 11 E Supp. 2d 1358, 1998 AMC 1817 (S.D. Fla. 1998)

<sup>79</sup> *Ibid.*

Antrasis konvencijos priedas kontroliuoja ir nustato prevencines priemones dėl taršos iš laivų susijusios su kenksmingomis skystomis medžiagomis.<sup>80</sup> Kaip ir pirmasis konvencijos priedas, taip ir šis yra privalomas visoms pasirašiusioms valstybėms. Kitaip tariant, negalima priimti tik dalies konvencijos be jos priedų, o priedai turi būti taikomi pilna apimtimi.

Antrasis konvencijos priedas pasidarė ypač aktualus pastaruosiu metu, nes per pastaruosius 20 metų ypač išaugo prekyba kenksmingomis cheminėmis medžiagomis ir jų gabenimas laivais.<sup>81</sup> Tai ypač aktualu Baltijos jūros regionui ir kitoms Europos jūroms, nes būtent šiuo taršos objektu Baltijos jūra yra labiausiai užteršta ir toliau teršiama.<sup>82</sup> Prie to prisidėjo ir Lietuvai saugumo garantu tapęs suskystintu dujų terminalas Klaipėdos uoste, kuris padeda užtikrinti energetinę nepriklausomybę nuo pavojingų valstybių ne tik Lietuvai, bet ir kitoms Baltijos regiono valstybėms. Šiam terminalui aprūpinti ištekliai yra gabenami laivais, kurie privalo atitikti šios konvencijos antrojo priedo reikalavimus. Šiame konvencijos priede aptariama ne tik kaip turi būti vykdomas gabenimas, bet ir tokie aspektai kaip cheminių medžiagų klasifikavimas, išmetamų medžiagų kenksmingumas ekosistemoms ir jūros vandeniui, nustatomas ir reikalingų dokumentų sąrašas, norint gabenti tokias medžiagas, bei nurodoma, kokie reikalavimai taikomi laivų talpoms, gabenančioms skystas chemines kenksmingas medžiagas. Visų pirma, kalbant apie šio priedo nuostatas, labai svarbu atsižvelgti į tai, jog priede skystos kenksmingos medžiagos yra suskirstytos į keturias kategorijas:

1. X kategorija: nuodingos skystos medžiagos, kurios, išmestos į jūrą valant cisterną arba iškraunant balastą, kelia didelį pavojų jūros ištekliams arba žmonių sveikatai ir tai pateisina draudimą jas išmesti į jūros aplinką;<sup>83</sup>
2. Y kategorija: nuodingos skystos medžiagos, kurios, išmestos į jūrą valant cisterną arba iškraunant balastą, kelia pavojų jūros ištekliams arba žmonių sveikatai arba daro žalą jūros aplinkai ar kitoms teisėtoms jūros naudmenoms ir tai pateisina į jūros aplinką leidžiamų išmesti kiekių ribojimą;<sup>84</sup>

---

<sup>80</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Pataisytas MARPOL 73/78 II priedas). TAR, 2015-05-28, Nr. 8235

<sup>81</sup> Jani M Häkkinen and Antti I Posti, "Review of Maritime Accidents Involving Chemicals – Special Focus on the Baltic Sea" (2014) 8 (2) International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation 295, 296

<sup>82</sup> *Ibid.*

<sup>83</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Pataisytas MARPOL 73/78 II priedas). TAR, 2015-05-28, Nr. 8235. 6 taisyklė

<sup>84</sup> *Ibid.*

3. Z kategorija: nuodingos skystos medžiagos, kurios, išmestos į jūrą valant cisterną arba iškraunant balastą, kelia didelį pavojų jūros ištekliams arba žmonių sveikatai ir tai pateisina nedidelį į jūros aplinką leidžiamų išmesti kiekių ribojimą,<sup>85</sup>
4. Kitos medžiagos, kurios nepatenka į anksčiau aprašytas kategorijas, nes tarptautiniu mastu nustatyta, kad jų išleidimas į jūros vandenį nedaro jokios žalos jūros ekosistemai ar žmonių sveikatai. Skystoms medžiagoms priklausančioms šiai kategorijai konvencijos nuostatos nėra taikomos.

Taigi konvencija suskirstydamas skystas medžiagas į kategorijas numato, kad jūros teršimas šiomis medžiagomis yra draudžiamas, išskyrus tam tikrus konvencijoje numatytus atvejus taikomus Y ir Z kategorijos teršalams.

Konvencija taip pat numato draudimą vežti skystas kenksmingas medžiagas, jeigu jos nėra įvardintos konvencijos priedo priedėlyje. Tokiu atveju pačios valstybės, kurios vykdo eksploataciją, turi susitarti dėl medžiagų kenksmingumo ir kokiomis sąlygomis, pagal kurią iš minėtų kategorijų bus vykdomi procesai. Kol šalys nesusitarė ir nepasiekė konsensuso, draudžiama gabenti tokias medžiagas jūrų keliais.<sup>86</sup>

Konvencijos antrojo priedo šeštasis skyrius numato kontrolės priemones, kurių turi imtis uosto valstybės, norint užkirsti kelią atsirandančiai taršai.<sup>87</sup> Tai yra viena svarbiausių prevencinių priemonių šiems teršalams sulaikyti, nes nuspręsta, kad kontrolę atlieka ne vėliavos valstybė, o arčiausiai esanti uosto valstybė. Nors uosto valstybė inspektuoja laivus, esančius uoste, ir prižiūri skystų kenksmingų medžiagų perdavimą ar išleidimą, tam tikras prevencines priemones vykdo ir valstybė, su kurios vėliava plaukioja laivai. Viena iš tokių priemonių yra užtikrinti ir inicijuoti tai, kad kiekvienas laivas plaukiojantis su tos valstybės vėliava turėtų parengtą ir praktiškai įgyvendinamą avarinį taršos planą, kuris turi būti patvirtintas atsakingų tos šalies institucijų.<sup>88</sup>

Kaip ir konvencijos pirmojo priedo nuostatos, taip ir antrojo priedo nuostatos susiduria su įgyvendinimo problemomis. Šių teisės aktų veiksmingumas priklauso nuo to, kaip jas vykdo pasirašiusios šalys ir kaip tai buvo integruota ir pritaikyta prie nacionalinių teisės aktų veiksmingumo. Skirtingų priemonių įgyvendinimas gali skirtis dėl jų aiškumo trūkumo ir reikalaujamo vykdymo griežtumo lygio skirtingose valstybėse. Darbe pateikiami keli pavyzdžiai, kaip skirtingos valstybės gali skirtingai interpretuoti konvencijos normas.

---

<sup>85</sup> *Ibid.*

<sup>86</sup> *Ibid.*

<sup>87</sup> *Ibid.* 6 skyrius.

<sup>88</sup> *Ibid.* 17 taisyklė.

Viena iš konvencijų pasirašiusių valstybių yra Jungtinė Karalystė, kuri didžiausia dėmesį skiria prekybinių laivų inspekcijai ir tikrinimams. Jungtinė Karalystė taiko gan griežtus reikalavimus susijusius su konvencijos normų taikymu ir vadovaujasi ne tik konvencijos nuostatomis, bet yra nusistačiusi ir griežtesnes normas nacionalinėje teisėje.<sup>89</sup>

Kita valstybė pasirašiusi *konvencijos* normas yra Australija. Šioje šalyje konvencijos normos yra taikomos taip, kaip nurodo pati konvencija ir griežtesni reikalavimai nėra numatyti. Tačiau šioje šalyje yra nustatyti griežti reikalavimai dėl pranešimų apie pažeidimų atvejus.<sup>90</sup> Australija savo nacionalinėje teisėje numatė ir daugiau atvejų, dėl kurių privaloma pranešti specialiosioms tarnyboms, vienas iš tokių atvejų yra pranešimas, kuomet laivas sugenda techniškai. Taip siekiama prevenciškai užkardyti bet kokią įmanomą taršą ateityje.

Taigi, antrasis priedas numato, kokios yra labiausiai teršiančios skystos medžiagos ir kokiomis sąlygomis laivai gali jas eksploatuoti ar išleisti į vandenį neteršiant jūros vandens. Pastebėtina, kad skirtingos šalys turi skirtingas praktikas taikomiems apribojimams ir laivai turi atsižvelgti į uosto valstybės reikalavimus plaukiant į jas ir plukdant skystas chemines medžiagas.

### **1.2.3. 1973 m. tarptautinės konvencijos “Dėl teršimo iš laivų prevencijos” III priedo teisinis reglamentavimas ir probleminiai taikymo aspektai**

Trečiasis konvencijos priedas aprašo nuostatas skirtas nustatyti taršos dėl jūra vežamų supakuotų kenksmingų medžiagų prevencijos taisykles.<sup>91</sup> Taip pat trečiasis priedas kalba ir apie supakuotų kenksmingų medžiagų pakavimo reikalavimus, ženklavimo taisykles, krovimo kiekių apribojimus, dokumentacijos laivuose reikalavimus. Šio priedo nuostatos yra parengtos remiantis tarptautiniu pavojingų krovinių vežimo jūra kodeksu (toliau – IMDG kodeksas), pagal kurį yra klasifikuojamos supakuotos pavojingos medžiagos. Taip pat remiantis IMDG kodeksu šiame priede yra nustatyta „supakuotas“ reikšmė t. y. kenksmingų medžiagų izoliavimo formos, nustatytos IMDG kodekse.<sup>92</sup>

---

<sup>89</sup> The Merchant Shipping (dangerous or noxious liquid substances in bulk) Regulations 1996 (Statutory Instrument (S.I.) 1996/3010, as amended by S.I. 1998/1153) (UK).

<sup>90</sup> Australian Maritime Safety Authority, Marine Order 93 (Marine pollution prevention — noxious liquid substances) 2014 AMSA MO 2014/10 (Aus).

<sup>91</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Pataisytas MARPOL 73/78 III priedas) TAR, 2015-06-01, Nr. 8570.

<sup>92</sup> *Ibid.*

Šis priedais, kaip ir kiti anksčiau aptarti, nustato, kad kenksmingas medžiagas draudžiama vežti išskyrus šiame priede nustatytus atvejus. Kitaip tariant, konvencijos ir šio priedo nuostatos yra taikomos pagal principą “kas neleidžiama pagal šį dokumentą, tas yra draudžiama”. Praktikoje yra pasitaikę atvejų, kuomet šios medžiagos būna netinkamai išleistos į jūros vandenį dėl aplaidumo ar prarandant jūrinius konteinerius.<sup>93</sup> Dėl šios priežasties buvo nuspręsta, kad konvencija privalo prevenciškai nustatyti taisykles ir reikalingus dokumentus tokiems kroviniams vežti, kad ateityje būtų išvengta taršos iš laivų atveju dėl netinkamai gabenamų ar netinkamai pritvirtintų krovinių. Trečiasis priedas numato pakavimo, ženklavimo, gabenimo, sandėliavimo ir kitas taisykles, susijusias su atsitiktine tarša jūroje.

Kaip ir kiekvieno priedo nuostatuose, taip ir šiame, yra nustatytos tam tikros išimties. Pagrindinė taisyklė numatyta priede yra tai, kad bet koks kenksmingų medžiagų išmetimas į jūros vandenį yra draudžiamas, tačiau 7 taisyklė išskiria tam tikras priežastis, kuriomis remiantis galima išmesti supakuotas kenksmingas medžiagas. Viena šių išimčių yra kai tai būtina laivo saugumui užtikrinti. Teisės aktas numato, kad saugumas yra pagrindinis prioritetas jūroje. Kita numatyta išimtis, kuomet galima išmesti į jūros vandenį kenksmingas medžiagas, yra gelbėjant gyvybę jūroje.<sup>94</sup>

Trečiasis priedas numato ir atliekama kontrolę dėl išmetimų į jūros vandenį tam tikrų kenksmingų medžiagų. Numatyta, kad valstybės, pasirašiusios konvencijos nuostatas ir darydamos tyrimą, turi atsekti, kuris laivas išmetė kenksmingas medžiagas ir tiesiogiai jam taikyti sankcijas. Dėl griežtos pakavimo politikos numatytos priedo nuostatuose, nepaliekama daug diskrecijos šalims spręsti savo nacionaliniais teisės aktais.

Taikant šio priedo nuostatas kyla keletas problemų. Kaip ir anksčiau minėtuose prieduose, taip ir šitame didžiausi pažeidimai yra paremti dokumentų klastojimu ir normų nesilaikymu. Viena tokių bylų yra Jungtinės Amerikos Valstijos prieš „OSG shipping“ šioje byloje Overseas Shipholding Group (OSG) buvo apkaltintas MARPOL III priedo pažeidimų nes tinkamai neprižiūrėjo savo naftos tanklaivių ir tinkamai nepateikė dokumentų apie naudotų alyvų šalinimą. OSG pripažino savo kaltę dėl kaltinimų ir sutiko sumokėti 27,8 mln. USD.<sup>95</sup>

---

<sup>93</sup> A. Arora, “MARPOL Annex III and Amendment 37-14 to the IMDG code” [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-11] Prieiga per internetą: [standardclub.com/fileadmin/uploads/standardclub/Documents/Import/publications/standard-safety/split-articles/2016/2023666-marpol-annex-iii-and-amendment-37-14-to-the-imdg-code.pdf](https://standardclub.com/fileadmin/uploads/standardclub/Documents/Import/publications/standard-safety/split-articles/2016/2023666-marpol-annex-iii-and-amendment-37-14-to-the-imdg-code.pdf)

<sup>94</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Pataisytas MARPOL 73/78 III priedas) TAR, 2015-06-01, Nr. 8570. 7 taisyklė.

<sup>95</sup> U.S. V. OVERSEAS SHIPHOLDING GROUP, INC. 2012 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-11] prieiga per internetą: <https://www.justice.gov/enrd/us-v-overseas-shipholding-group-inc>



Apibendrinant trečią priedą galima teigti, kad gabenimui nustatytos aiškios ir gana griežtos taisyklės, kurios padeda tyrimą atliekančioms šalims tinkamai interpretuoti nusižengimus ir skirti atitinkamas bausmes nustatytas jų nacionalinėje teisėje. Visgi, kaip ir kituose prieduose, pagrindinė problema, dėl kurios kyla teisminiai ginčai, išlieka tinkamų dokumentų nepateikimas arba klastojimas, dėl kurio į jūrą išleidžiama didelė dalis teršalų kenksmingų tiek žmogaus, tiek jūros aplinkai.

#### **1.2.4. 1973 m. tarptautinės konvencijos “Dėl teršimo iš laivų prevencijos” IV priedo teisinis reglamentavimas ir probleminiai taikymo aspektai**

MARPOL konvencijos ketvirtasis priedas nustato taršos nuotekų iš laivų prevencijos taisyklės.<sup>96</sup> Tai yra pagrindinis ir svarbiausias priedas kalbant apie prevencinius veiksmus užkardant taršos atsiradimą dar prieš jai patenkant į jūros vandenį. Šiame priede numatyti reikalavimai dėl laivų išmetamųjų atliekų tvarkymo, įskaitant atliekų rūšiavimą, laikymą, perdirbimą arba saugų sunaikinimą.<sup>97</sup> Taip pat šiame priede nustatytos taisyklės dėl išmetamųjų atliekų surinkimo ir pervežimo į priimančias šalis ar vietas, kuriose yra specialiai įrengtos išmetamųjų atliekų tvarkymo įrangos.<sup>98</sup> Šis priedas, kaip ir anksčiau minti, yra privalomas visoms konvenciją pasirašiusioms šalims ir tų šalių laivams, kurie plaukioja su jų vėliavomis tarptautiniais vandenimis. Ketvirtasis priedas yra nuolat atnaujinamas, kad atitiktų naujausius mokslinius atradimus ir technologijas, susijusias su atliekų tvarkymu.

Ketvirtasis priedas nustato ne tik pačią taršą iš laivų, bet ir žmonių daromą žalą ir nustato šiai taršai prevencines priemones, kurios privalo būti naudojamos. Dėl to šis priedas reikalauja šiek tiek kitokio požiūrio, kuris atsižvelgtų ne tik į laivų techninę būklę, bet ir tiesiogiai į žmonių atliekamus veiksmus šioje srityje.<sup>99</sup> Taip pat šis priedas savo taikymu apibrėžia ir laivų tipus, kuriems jis yra taikomas. Šio priedo 2 taisyklė numato, kad šios nuostatos taikomos laivams, kurie plaukioja tarptautiniais maršrutais ir yra 400 litrų bendrosios talpos arba didesnės talpos, 400 litrų arba mažesnės talpos naujiems laivams, kurie yra pritaikyti vežti daugiau negu 15 asmenų.<sup>100</sup>

---

<sup>96</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Patikslintas MARPOL 73/78 IV priedas) TAR, 2015-06-01, Nr. 8577

<sup>97</sup> *Ibid.*

<sup>98</sup> *Ibid.*

<sup>99</sup> *Ibid.*

<sup>100</sup> *Ibid.* 2 taisyklė.

Trečiasis šio priedo skyrius nustato taisykles laivų įrangai ir nuotekų šalinimui iš laivų.<sup>101</sup> Viena iš tokių taisyklių yra nustatyta 9 taisyklėje, kuri numato, kad kiekvienas laivas, kuriam galioja šis priedas, privalo turėti vėliavos valstybės patvirtintus nuotekų šalinimo sistemas, kurios atitiktų tos šalies nustatytus reikalavimus. Dešimtoji taisyklė pateikia aiškias normas, pagal kurias privalo būti įrengti šalinimo įrenginiai ir jų jungtys.<sup>102</sup> 11 taisyklėje, kaip ir anksčiau aptartuose prieduose, yra pakartota fundamentali taisyklė, kuri numato, kad kenksmingas atliekas į jūrą šalinti draudžiama.<sup>103</sup> Visgi taip pat šis priedas numato ir tam tikras išimtis su baigtiniu sąrašu, kokiais atvejais galima išmesti medžiagas į jūros vandenį. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog dalis šios konvencijos normų taikomos laivams, kurie plaukioja nacionaliniuose vandenyse ir jiems galioja nacionaliniai teisės aktai.<sup>104</sup> Tokiais atvejais šiems laivams taikomi nacionaliniai teisės aktai, nustatantys reikalavimus skystų medžiagų išleidimui, kurie gali būti daug mažiau griežti negu numato konvencijos nuostatos.<sup>105</sup>

Įgyvendinimo ir kontrolės prasme, ketvirtasis priedas, kuris apibrėžia prevencinius procesus, yra daug mažiau kontroliuojamas negu anksčiau minėtieji pirmasis ir antrasis priedai. Šiame priede nėra nustatytų aiškių taisyklių kurių laikantis turi būti atliekami tyrimai, dėl galimų priedo pažeidimų. Šeštoji taisyklė apibrėžia tai, kad uosto valstybės gali išduoti liudijimą patvirtinantį, jog laivas atitinka šio priedo reikalavimus.<sup>106</sup> Tačiau nėra tiksliai apibrėžta, kaip valstybė, išduodanti leidimus, turėtų atlikti patikrinimo procedūras ir pagal ką reikia tikrinti. Kitaip tariant, visos šios kontrolės funkcijos yra pavestos vykdyti pačioms valstybėms ir jas reguliuoti savo nacionaliniais teisės aktais.

Kadangi priede nėra aiškiai numatytų procedūrų kuri valstybė yra atsakinga už taršos leidimus ir priedo reikalavimų atitikimą, šias procedūras turi inicijuoti vėliavos valstybė. Daroma išvada, kad galioja bendroji norma įtvirtinta kituose prieduose ir kitose konvencijose, kad už laivo taršą atsakinga vėliavos valstybė, dėl šios priežasties, būtent šios valstybės turi užtikrinti, kad būtų atliekama tinkama laivo priežiūra ir sertifikavimas.<sup>107</sup>

Pagrindinė uosto valstybės pareiga apibrėžta taip pat kaip ir pirmojo ir antrojo priedo reikalavimuose - šios valstybės privalo užtikrinti sklandų laivų priėmimą ir laivų nuotekų

---

<sup>101</sup> *Ibid.* 9 taisyklė.

<sup>102</sup> *Ibid.* 10 taisyklė.

<sup>103</sup> *Ibid.* 11 taisyklė.

<sup>104</sup> *Ibid.* 11 taisyklė.

<sup>105</sup> *Ibid.* 11.2.1

<sup>106</sup> *Ibid.* 6 taisyklė.

<sup>107</sup> *Ibid.*

išleidimą uosto įrenginiuose. Uosto valstybė privalo užtikrinti, kad laivams yra tinkamai paruošti įrenginiai išleisti nuotekoms uostuose.<sup>108</sup>

Taip pat remiantis šiuo konvencijos priedu, buvo suteiktos specialiosios zonos teisės Baltijos jūrai.<sup>109</sup> Pagal šio priedo nuostatas buvo numatyta, kad Baltijos jūra tampa specialioji zona – tai jūros zona, kurioje dėl pripažintų techninių priežasčių, susijusių su jos okeanografinė ir ekologine padėtimi, ir eismo ypatybėmis, būtina patvirtinti specialiuosius privalomus jūros taršos nuotekų prevencijos metodus.<sup>110</sup>

Kaip ir ankstesniuose prieduose, taip ir šiame, apie pakrantės valstybės pareigas nėra kalbama. Visgi pakrantės valstybė stebėdama savo pakrantes gali pranešti apie laivų pažeidimus dėl šio priedo nuostatų, taip apsaugant jūras esančias jų pakrančių zonose ir užkertant kelią nepageidaujamai taršai iš laivų.

Kalbant apie praktinius šio priedo aspektus, verta dar kartą atkreipti dėmesį į tai, kad šis priedas nėra labai konkretus lyginant su kitų priedų nuostatomis. Toks priedo neaiškumas buvo dažnai kritikuojamas ir valstybių pasirašiusios šią konvenciją, dėl šios priežasties jis tapo neprivalomas visoms valstybėms ir pasirašiusios valstybės gali pačios nuspręsti, ar priimti šio priedo nuostatas, ar jas interpretuojant perkelti į nacionalinės teisės reglamentavimą.<sup>111</sup>

Viena byla susijusi su šio priedo taikymu yra Jungtinės Amerikos Valstijos prieš Princess Cruise Lines (2016). Šioje byloje "Princess Cruise Lines" buvo nubausta 40 milijonų dolerių bauda už neteisėtą nafta užterštų atliekų ir plastiko išmetimą į vandenyną, taip pat už MARPOL konvencijos IV priedo pažeidimą išleidžiant į vandenyną neapdorotas nuotekas.<sup>112</sup> Šiame teismo sprendime buvo remtasi ne tik konvencijos nuostatomis, bet jas stengiamasi aiškinti šiek tiek plačiau pasiremiant ir nacionalinės teisės nuostatomis, kaip tai ir numato pati konvencija.

Kita byla, kuri buvo susijusi su šio priedo taikymu, yra „R (on the application of Friends of the Earth Ltd) v Secretary of State for Transport“, Jungtinėje Karalystėje vykusi byla, kurioje teismo išaiškinta ir uosto valstybės pareigos. Šioje byloje buvo nustatyta, kad Jungtinės

---

<sup>108</sup> *Ibid.* 12 taisyklė.

<sup>109</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Specialiųjų zonų nuostatos ir specialiosios zonos statuso suteikimas Baltijos jūrai pagal MARPOL IV priedą) TAR, 2015-06-01, Nr. 8576

<sup>110</sup> *Ibid.*

<sup>111</sup> W. CHEN straipsnis. Support for Major Reshape of MARPOL Annex IV. 2020 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-12] prieiga per internetą: <https://www.maritime-executive.com/editorials/support-for-major-reshape-of-marpol-annex-iv>

<sup>112</sup> USA vs Princess Cruise Lines. 2016 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-12] Prieiga per internetą: [https://sherloc.unodc.org/cld/en/case-law-doc/wildlifecrimetype/usa/2016/united\\_states\\_of\\_america\\_v\\_princess\\_cruise\\_lines\\_ltd.html](https://sherloc.unodc.org/cld/en/case-law-doc/wildlifecrimetype/usa/2016/united_states_of_america_v_princess_cruise_lines_ltd.html)

Karalystės vyriausybė pažeidė savo įsipareigojimus pagal MARPOL konvencijos IV priedą, nes nereglementavo nuotekų išleidimo iš laivų tam tikrose vietovėse. Teismas nusprendė, kad vyriausybė turi imtis priemonių, kad užtikrintų konvencijos laikymąsi.<sup>113</sup>

Šie teismų sprendimai įrodo, kad ketvirtasis priedas nėra taip aiškiai reglamentuotas ir išaiškintas kaip kiti, tačiau jis yra be galo svarbus norint užkirsti kelią taršai iš laivų jūroje, dėl to jo taikymas turi būti analizuojamas teismuose ir aiškinamas plačiau pritaikant ir nacionalines teisės normas. Taip pat iš teismų sprendimų matyti, kad ir pačios valstybės neturi bendrosios praktikos, kaip turi būti vykdomos šio priedo nuostatos, dėl to kyla ginčai dėl netinkamų reikalavimo interpretacijų.

### **1.2.5. 1973 m. Tarptautinės konvencijos “Dėl teršimo iš laivų prevencijos” V priedo teisinis reglamentavimas ir probleminiai taikymo aspektai**

Penktasis konvencijos priedas yra dar viena labai svarbi konvencijos dalis, kuri reglamentuoja ir nustato teršimo šiukšlėmis iš laivų prevencijos taisyklės.<sup>114</sup> Šiame priede nustatytos įvairių rūšių šiukšlių, įskaitant plastiką, maisto atliekas, kepimo aliejų ir kitų rūšių šiukšles, šalinimo iš laivų nuostatos ir taisyklės. Priede įtvirtintas draudimas į jūros vandenį išmesti daugumą rūšių šiukšlių ir reikalaujama, kad šiukšlės būtų laikomos laivuose ir šalinamos uosto priėmimo įrenginiuose.<sup>115</sup> Priedo nuostatos yra taikomos visiems laivams ir visoms šalims, kurios yra pasirašiusios konvencijos dokumentą, tai yra toks pats taikymo principas kaip ir pirmajame bei antrajame prieduose.<sup>116</sup>

Bendroji taisyklė priede numato, kad atliekos negali būti šalinamos į jūros vandenį, bet yra išskirtos kelios išimtys. Priedas numato, kad plastiko šiukšlės ir žvejybos tinklų išmetimas ar palikimas jūros vandenyse kaip atlieką, yra griežtai draudžiamas ir turi būti baudžiamas atitinkamai.<sup>117</sup> Kitų rūšių šiukšlių, tokių kaip maisto atliekos ir popierius, išleidimo apribojimai nustatytais atstumais nuo kranto arba specialiose vietose. Visoms kitoms šiukšlėms yra

---

<sup>113</sup> R (on the application of Friends of the Earth Ltd) v Secretary of State for Transport. 2011 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-12] Prieiga per internetą: <https://www.judiciary.uk/judgments/r-on-the-application-of-friends-of-the-earth-limited-v-secretary-of-state-for-international-trade-and-others/>

<sup>114</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Pataisytas MARPOL V priedas) TAR, 2015-06-03, Nr. 8730

<sup>115</sup> *Ibid.*

<sup>116</sup> *Ibid.* 2 taisyklė.

<sup>117</sup> *Ibid.* 3 taisyklė.

numatytos tam tikros išimtys, kuriomis pasinaudojus šiukšlės gali būti išmestos su tam tikrais apribojimais.

Viena tokių išimčių, kurią numato priedo nuostatos, yra šiukšlių išmetimas už specialiųjų teritorijų ribų.<sup>118</sup> Šiukšlių tipai yra suskirstyti į tam tikras dalis ir joms numatyti išskirtiniai reikalavimai. Šias šiukšles leidžiama išmesti į jūrą už specialiųjų teritorijų ribų, tik jeigu laivas plaukia nustatytu maršrutu (en route) kaip galima toliau nuo artimiausio kranto.<sup>119</sup>

Medžiagos, kurios yra išskiriamos priede ir kurias galima išmesti už specialiosios teritorijos ribų yra tokios kaip susmulkintos arba sutrintos maisto produktų atliekos, neperdirbtos maisto atliekos, nekenksmingos jūros aplinkai medžiagos, kurios negali būti kitaip utilizuotos tik kaip išleidžiant jas į jūras, ir gyvūnų skerdenos. Visos šios atliekos gali būti laidojamo skirtingai nutolusiais nuo kranto atstumais, kurie yra apibrėžti pačios konvencijos nuostatuose.<sup>120</sup>

Iš šių reikalavimų matome, kad pagal MARPOL konvencijos penktąjį priedą laivams draudžiama išmesti šiukšles į jūrą, išskyrus tam tikrų rūšių maisto atliekas, kurios buvo sumaltos ir išmestos ne mažiau kaip 12 jūrmylių nuo artimiausios sausumos.<sup>121</sup> Be to, priede reikalaujama, kad visi laivai laikytųsi šiukšlių tvarkymo plano ir vestų tvarkomų šiukšlių apskaitos knygą, kurioje būtų dokumentuota visa šiukšlių tvarkymo ir šalinimo veikla.<sup>122</sup>

Šiame priede taip pat nustatyti konkretūs įvairių rūšių šiukšlių šalinimo, pavyzdžiui, plastiko atliekų deginimo, didelių gabaritų atliekų smulkinimo ir sunaikinimo, pavojingų atliekų laikymo ir šalinimo, reikalavimai.<sup>123</sup> Pateikiamos rekomendacijos dėl šiukšlių šalinimo uosto priėmimo įrenginiuose ir pranešimo apie atsitiktinio ar tyčinio šiukšlių išmetimo į jūrą incidentus.

Kaip ir kituose prieduose, taip ir šiame yra kalbama apie valstybių vaidmenį kontrolės ir taikymo, bylos iškėlimo srityse. Numatyta, kad užtikrinti, jog laivas nepažeidžia šio punkto reikalavimų, privalo valstybė, su kurios vėliava plaukioja laivas. Būtent pagal šios valstybės įstatymus privaloma bausti laivą nusižengus reikalavimams ir ši valstybė turėtų atlikti tyrimą ir iškelti bylą.<sup>124</sup> Ketvirtasis MARPOL konvencijos straipsnis numato, kad vėliavos valstybė privalo numatyti griežtas ir atgrasančias priemones dėl konvencijos pažeidimo nuostatų.<sup>125</sup>

---

<sup>118</sup> *Ibid* 4 taisyklė.

<sup>119</sup> *Ibid.*

<sup>120</sup> *Ibid.*

<sup>121</sup> *Ibid.*

<sup>122</sup> *Ibid.* 10 taisyklė.

<sup>123</sup> *Ibid.*

<sup>124</sup> *Ibid.*

<sup>125</sup> 1973 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TERŠIMO IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS. Valstybės žinios, 2004-09-14, Nr. 138-5030 4 str.

Taip ir baudžiant už penktojo priedo pažeidimų nuostatas turi būti baudžiama griežtai ir atgrasančiai nuo tolimesnių nusižengimo veiksmų. Dėl šios priežasties kyla nevienodumas dėl skirtingų šalių griežtumo reikalavimų, gali susidaryti situacijos, kuriose laivas nesilaikys konvencijos ar jos priedų reikalavimų, nes baudos dydis bus neproporcingai mažas padarytam pažeidimui.<sup>126</sup> Dėl šios priežasties vėliavos valstybės vaidmuo yra ypatingai svarbus užkertant kelią taršai atsirasti.

Uosto valstybės, kaip ir anksčiau minėtuose prieduose, yra išskiriamos kaip atliekančios ypatingai svarbų vaidmenį. Uosto valstybė yra atsakinga už atplaukiančių laivų patikrinimus ir esant bet kokiam įtarimui gali atlikti laivo apžiūrą dėl neteisingo konvencijos taikymo.<sup>127</sup> Uosto valstybė gali inspektuoti laivą ir dėl tokių dalykų kaip, pavyzdžiui, įgulos susipažinimas su taisyklėmis.<sup>128</sup> Taip pat uosto valstybei nustatčius pažeidimus arba atliekant patikrinimus, gali nustatyti, kad laivas negali palikti uosto, kol nebus pašalintos šios kliūtys. Taip uosto valstybė rūpinasi ir jūromis aplink savo uostą, kurios yra tiesiogiai susiję su šios valstybės saugia ir švaria aplinka.

Pakrantės valstybės veikimas šiame priede, kaip ir anksčiau minėtuose prieduose, nėra tiksliai apibrėžtas ir jos teisės nėra nustatytos. Visgi, kaip ir visoje MARPOL konvencijoje, taip ir šiame priede, pakrantės valstybės veikimas yra labai svarbus. Ši valstybė stebi savo pakrantes ir, atsižvelgiant į jų užterštumą, teikia ataskaitas. Taip pat pakrantės valstybė užfiksavus didelę taršą šiukšlėmis ir nustatčius, iš kurio laivo ši tarša kyla, gali teikti šią informaciją vėliavos valstybei, kuri turi įvertinti informaciją ir pateikti išvadas dėl bylos išskėlimo.

Praktinis šio priedo įgyvendinimas yra taip pat komplikuoatas ir gana painus, kaip ir praeiti priedai. Nors laivai turi aiškias taisykles, kaip turi būti pildomi dokumentai įrodantys apie taršą, visgi gali pasitaikyti šių dokumentų klastojimas ar netinkamas pildymas dėl įgulos kompetencijos trūkumų, dėl to šiuos dokumentus tikrinančios uosto valstybės turi tai daryti ypač atsakingai ir kruopščiai, bei pamačius neatitikimų neleisti laivui palikti uosto iki kol nebus išaiškinta susidariusi situacija.<sup>129</sup>

Taip pat dėl šio priedo praktinio taikymo buvo pasisakė ir teismai savo bylose. Viena tokių Jungtinės Amerikos Valstijos prieš *Oceanic Illsabe*, 2006. Šioje byloje Liberijoje

---

<sup>126</sup> Andrew Rakestraw, "Open Oceans and Marine Debris: Solutions for the Ineffective Enforcement of MARPOL Annex V" (2012) 35 (2) *Hastings International & Comparative Law Rev* 383, 392.

<sup>127</sup> 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolo priedo pakeitimai (Pataisytas MARPOL V priedas) TAR, 2015-06-03, Nr. 8730. 8 taisyklė.

<sup>128</sup> *Ibid.*

<sup>129</sup> Andrew Rakestraw, "Open Oceans and Marine Debris: Solutions for the Ineffective Enforcement of MARPOL Annex V" (2012) 35 (2) *Hastings International & Comparative Law Rev* 404.

registruoto laivo "Oceanic Illsabe" savininkai ir operatoriai buvo apkaltinti pažeidę MARPOL konvencijos 5 priedą, išleisdami nafta užterštas atliekas ir draudžiamas plastiko šiukšles į jūrą. Kaltinamieji kaltais prisipažino ir jiems buvo skirta 2,2 mln.<sup>130</sup>

Kita byla yra susijusi su plastiko šiukšlių išmetimu į jūrą. Kaip ir nurodyta priede, bet kokias plastiko šiukšles draudžiama išmesti į vandenį, nes jos pripažįstamos kaip ypač taršios ir labai kenksmingos jūros ekosistemai atliekos. "Princess Cruises, Inc." buvo pripažinta kalta dėl neteisėto plastiko ir kitų šiukšlių išmetimo į vandenyną, pažeidžiant MARPOL V priedą. Bendrovė sutiko sumokėti 40 milijonų dolerių baudą ir įgyvendinti išsamų aplinkosaugos atitikties planą.<sup>131</sup>

Šie atvejai rodo, kaip rimtai vyriausybės žvelgia į MARPOL konvencijos penktąjį priedą ir kokios teisinės pasekmės gali atsirasti dėl reikalavimų nesilaikymo. Svarbu, kad laivų savininkai ir operatoriai laikytųsi priede išdėstytų taisyklių ir gairių, kad būtų išvengta žalos aplinkai ir teisinių sankcijų.

Nors priedas draudžia išmesti plastiko šiukšles į atvirą jūros vandenį, kaip matome tiek iš teismų praktikos, tiek iš Europos komisijos atliktų mokslinių tyrimų (žiūrėti 1 pav.) didžioji dalis šiukšlių jūroje vis dar yra plastiko šiukšlės. Kasmet į jūrą patenka apie 10 milijonų šiukšlių ir didžioji dalis iš jų yra plastiko atliekos, tokios kaip plastikiniai buteliai, maišeliai žvejybiniai tinklai, virvės ir kitos ypač kenksmingos plastiko šiukšlės.<sup>132</sup> Remiantis MARPOL konvencijos penktuoju priedu, nuo šių šiukšlių patekimo į jūrą turėtų saugoti valstybės, su kurių vėliavomis plaukioja laivai. Visgi praktikoje tai yra sunkiai įgyvendinama, nes šiukšlės išmetamos toli nuo apsauginių zonų, dėl ko yra sunku atsekti, kuris<sup>133</sup> Dėl šios priežasties šio priedo taikymas praktikoje yra ganėtinai sudėtingas ir sunkiai pasiekia numatytus tikslus.

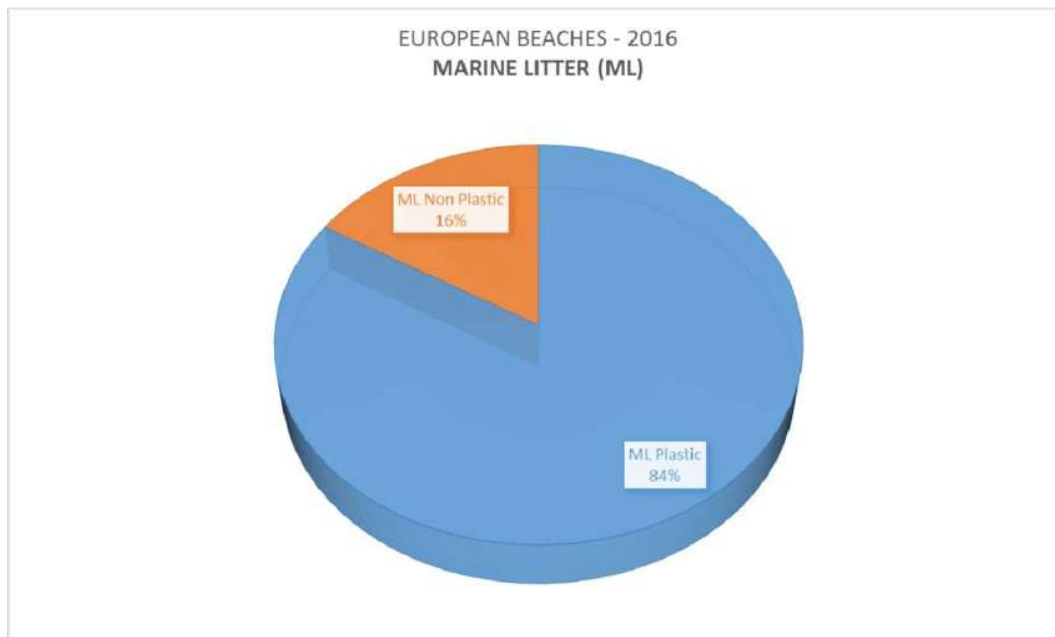
---

<sup>130</sup> Court - United States v. Oceanic Illsabe Ltd. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-13] Prieiga per internetą: <https://casetext.com/case/united-states-v-oceanic-illsabe-ltd-1>

<sup>131</sup> Byla. United States v. Princess Cruises, Inc. (2016) [Interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-16] Prieiga per internetą: [https://sherloc.unodc.org/cld/en/case-law-doc/wildlifecrimetype/usa/2016/united\\_states\\_of\\_america\\_v\\_princess\\_cruise\\_lines\\_ltd.html](https://sherloc.unodc.org/cld/en/case-law-doc/wildlifecrimetype/usa/2016/united_states_of_america_v_princess_cruise_lines_ltd.html)

<sup>132</sup> A. Addamo. Top Marine Beach Litter Items in Europe. Europos komisija 2017 m. [Interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-16] Prieiga per internetą: [https://www.researchgate.net/figure/Pie-chart-of-marine-litter-from-fishing-activities-found-on-European-beaches\\_fig5\\_327281304](https://www.researchgate.net/figure/Pie-chart-of-marine-litter-from-fishing-activities-found-on-European-beaches_fig5_327281304)

<sup>133</sup> *Ibid.*



1. paveikslas. Šiukšlių tipai Europos paplūdimiuose 2016 m.<sup>134</sup>

### 1.2.6. 1973 m. Tarptautinės konvencijos “Dėl teršimo iš laivų prevencijos” VI priedo teisinis reglamentavimas ir probleminiai taikymo aspektai

Paskutinis MARPOL konvencijos priedas yra šeštasis priedas, kuris yra sukurtas dėl teršimo iš laivų prevencijos, kurioje išdėstytos atmosferos teršimo iš laivų prevencijos taisyklės.<sup>135</sup> Priede nustatytos sieros ir azoto oksido išmetimo iš laivų išmetamųjų dujų ribos ir reikalaujama, kad laivai naudotų kurą, kuriame yra mažesnis sieros kiekis, įrengtų išmetamųjų teršalų kontrolės įtaisus arba naudotų alternatyvius degalus, pavyzdžiui, suskystintas gamtines dujas (SGD). VI priede taip pat nustatytos taisyklės dėl ozono sluoksnį ardančių medžiagų, deginimo laivuose ir laivo energijos vartojimo efektyvumo valdymo plano.

Šis priedas įsigaliojo 2005 metų gegužės 19 d. ir yra naujausias iš MARPOL konvencijos priedų. Šį priedą yra ratifikavusios tik 59 valstybės iš visų pasirašiusių ir tai yra mažiausiai valstybių iš visų konvencijos priedų.<sup>136</sup>

<sup>134</sup> A. Addamo. Top Marine Beach Litter Items in Europe. Europos komisija 2017 m. [Interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-16] Priega per internetą: [https://www.researchgate.net/figure/Pie-chart-of-marine-litter-from-fishing-activities-found-on-European-beaches\\_fig5\\_327281304](https://www.researchgate.net/figure/Pie-chart-of-marine-litter-from-fishing-activities-found-on-European-beaches_fig5_327281304)

<sup>135</sup> 1997 m. Protokolo, kuriuo keičiama 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos su pakeitimais, padarytais 1978 m. Protokolu, priedo pakeitimai (Taisyklių dėl energijos vartojimo efektyvumo įtraukimas į MARPOL konvencijos VI priedą) TAR, 2015-06-03, Nr. 8741

<sup>136</sup> International Maritime Organization. „Status of Ratifications“ [Interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-16] Priega per internetą: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>



Skirtingai nuo pirmojo, antrojo ar ketvirtojo priedų, šeštajame priede aptariama tarša, kurią vykdo tiesiogiai žmonės per savo laivų eksploataciją. Dėl to ši konvencija taikoma visiems didesniems laivams plaukiojantiems tarptautinių jūrų keliais, nepriklausomai nuo jų paskirties ar kelionės ilgio.<sup>137</sup>

Priėmus šeštąjį priedą buvo numatyta, kad jis turės būti keičiamas pagal esamas situacijas ir laivų išmetamų teršalų kieki. Dėl šios priežasties priedo nuostatos yra nuolat atnaujinamos ir pritaikomos prie naujausių sąlygų ir kitų tarptautinių reikalavimų.<sup>138</sup> Taip pat, pats priedas numato laivų efektyvinimo taisykles, kurios taip pat yra atnaujinamos atsižvelgiant į daromą techninę pažangą bei numatytus tikslus taršos mažinimui ir kitas taršos mažinimo priemones.<sup>139</sup> Vienas tokių pakeitimų, ir kol kas laikomas ryškiausiu pakeitimų, yra leidžiamų normų mažinimas sieros dujų išmetimui.<sup>140</sup> Nuo 2020 metų įsigaliojo reikalavimai sumažinti SOx išmetamų dujų iki 0,5 procentų ribinės vertės, ko pasekoje ankstesni rodmenys buvo sumažinti net 80 procentų.

Kita svarbi išmetamoji medžiaga, kurią kontroliuoja šis priedas yra azoto dioksido išmetimas.<sup>141</sup> Šio teršalo išmetimas yra nustatomas pagal laivų ir variklių tipus ir yra taikomas visiems dyzeliniams laivams. Taip siekiama proporcingai riboti ir skatinti naudoti mažiau taršius laivus ar kitus alternatyvius degalus neteršiant oro azoto dioksidu.<sup>142</sup> Taip pat pagal konvencijos nuostatas, privaloma nuolat tikrinti ar variklių teršalų išmetimo lygis nepakito nuo natūralaus nusidėvėjimo priežasčių. Pastebėjus tokį pokytį, privaloma iš naujo atlikti laivo techninę apžiūrą ir pritaikyti taisykles arba mokesčius pagal numatytus standartus kiekvienam naudojamam varikliui.<sup>143</sup>

Atsižvelgiant į laivo variklio išmetamo teršalų kiekio standartus, tiek sieros, tiek azoto teršalams turi būti suteikiamas teršimo prevencijos liudijimas kaip numatyta 9 taisyklėje.<sup>144</sup> Šis

---

<sup>137</sup> 1997 m. Protokolo, kuriuo keičiama 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos su pakeitimais, padarytais 1978 m. Protokolu, priedo pakeitimai (Taisyklių dėl energijos vartojimo efektyvumo įtraukimas į MARPOL konvencijos VI priedą) TAR, 2015-06-03, Nr. 8741

<sup>138</sup> Leo Čampara, Nermin Hasanspahić and Srđan Vujičić, "Overview of MARPOL Annex VI regulations for prevention of air pollution from marine diesel engines" (2018) 58 (01004) SHS Web of Conferences 1, 3

<sup>139</sup> 1997 m. Protokolo, kuriuo keičiama 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos su pakeitimais, padarytais 1978 m. Protokolu, priedo pakeitimai (Taisyklių dėl energijos vartojimo efektyvumo įtraukimas į MARPOL konvencijos VI priedą) TAR, 2015-06-03, Nr. 8741. 6 skyrius.

<sup>140</sup> 1997 m. Protokolo, kuriuo keičiama 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos su pakeitimais, padarytais 1978 m. Protokolu, priedo pakeitimai (Taisyklių dėl energijos vartojimo efektyvumo įtraukimas į MARPOL konvencijos VI priedą) TAR, 2015-06-03, Nr. 8741. 13 taisyklė.

<sup>141</sup> *Ibid.*

<sup>142</sup> *Ibid.*

<sup>143</sup> *Ibid.*

<sup>144</sup> *Ibid.*

liudijimas gali būti išduotas tik laivams atitinkantiems 13 taisyklės nuostatas pagal nustatytas teršimo reikalavimus skirtingų variklių tipams.

Vykdamas pakeitimus ir pritaikymus prie klimato kaitos tikslų, šiame priede konvencija numatė dar vieną sąlygą laivams. 2010 m. buvo priimtos naujos taisyklės įtraukiant naują 4 skyrių ketinama pagerinti laivų energijos vartojimo efektyvumą taikant techninius standartus ir taip sumažinant bet kokių medžiagų, išmetamų dėl skystojo kuro ir jo degimo proceso, įskaitant ir tas, kurioms jau taikomas VI priedas, išmetimą.<sup>145</sup> Šis pakeitimas buvo pritaikytas visiems laivams, plaukiojantiems tarptautiniuose vandenyse ir kurie yra didesnės negu 400 t. bendrosios talpos laivams.<sup>146</sup> Pagrindinis šio pakeitimo tikslas buvo įvesti energijos vartojimo efektyvumo projektavimo indeksą (EEDI). Šis indeksas yra laivo energijos vartojimo efektyvumo matas ir nustato minimalų energijos vartojimo efektyvumo standartą naujiems laivams.<sup>147</sup> Taip pat priedas numatė, kad laivuose ir jų išmetamose dujose draudžiama naudoti ozono sluoksnį ardančias medžiagas.<sup>148</sup> Taip siekiama kuo labiau sumažinti klimato kaitos poveikį aplinkai išmetamą iš jūrinių laivų.

Taip pat šeštojo priedo 13 taisyklė išskiria specialiąsias zonas, kurios vadinamos išmetamųjų teršalų kontrolės rajonais. Šių zonų privalumas yra tai, kad jose nustatytos sritys, kuriose taikomi griežtesni išmetamųjų teršalų standartai. Šiuo metu Baltijos jūros, Šiaurės jūros, Šiaurės Amerikos Audito Rūmai ir Jungtinių Valstijų Karibų jūros yra įtrauktos į šių zonų sąrašus.<sup>149</sup> Dėl šios priežasties Lietuvai šio priedo veikimas yra be galo svarbus, nes būtent jis išskirtinai saugo ir Baltijos jūrą.

Kaip ir kiekviename MARPOL konvencijos priede, taip ir šiame, yra apibrėžtos skirtingų valstybių teisės ir pareigos. Vėliavos valstybei yra numatyta prievolė inspektuoti laivus ir tikrinti jų tinkamumą numatytiems šio priedo reikalavimams.<sup>150</sup> Vėliavos valstybė gali kai kurias pareigas perduoti ir kitoms valstybėms, tačiau tai turi būti apibrėžta bendrame susitarime ir apie pakeitimus turi būti informuotos tarptautinės organizacijos.<sup>151</sup>

Uosto valstybei tenka didelis vaidmuo įgyvendinant šeštojo priedo reikalavimus. Šios valstybės, kaip ir kituose prieduose, gali inspektuoti atplaukusius laivus ir uždrausti jiems

---

<sup>145</sup> *Ibid.* Preamble.

<sup>146</sup> *Ibid.* 4 priedas.

<sup>147</sup> *Ibid.*

<sup>148</sup> International Maritime Organization. „Status of Ratifications“ [Interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-16] Priega per internetą: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

<sup>149</sup> 1997 m. Protokolo, kuriuo keičiama 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos su pakeitimais, padarytais 1978 m. Protokolu, priedo pakeitimai (Taisyklių dėl energijos vartojimo efektyvumo įtraukimas į MARPOL konvencijos VI priedą) TAR, 2015-06-03, Nr. 8741. 13 taisyklė.

<sup>150</sup> *Ibid.* 9 taisyklė.

<sup>151</sup> *Ibid.*

palikti uostą, jeigu nustatyta pažeidimų pagal šio priedo nuostatas.<sup>152</sup> Uosto valstybė priimdama šiuos sprendimus privalo laikytis tarptautinių reikalavimų numatytų šiame priede ir šioje konvencijoje, šie sprendimai turi būti pagrįsti įrodymais ir nešališki.<sup>153</sup> Taip pat uosto valstybėms yra suteikta teisė tikrinti laivus ne tik esančius jų uoste, bet ir tarptautiniuose vandenyse, jeigu to prašo kita valstybė arba yra pakankamai įrodymų, kad laivas išmeta daugiau teršalų negu tai nustato priedo reikalavimai.<sup>154</sup>

Pakrantės valstybė kituose MARPOL konvencijos prieduose nėra minima, taip yra ir šiame. Nors pakrantės valstybės pareigos nėra aprašytos tiesiogiai priedo nuostatuose, pakrantės valstybė gali sulaikyti laivą ir jį patikrinti pastebėjus pastebimą taršą iš šio laivo savo pakrantėse.

Žvelgiant į praktinį šios konvencijos dalies įgyvendinimą pastebima gana griežta numatyta praktika. Jungtinės Amerikos Valstijos vienoje savo byloje pabrėžė, kad laivams, pažeidusiems šeštojo priedo nuostatas, negalima skirti tik civilinio pobūdžio baudos, o turi būti baudžiama griežčiausia, baudžiamąja atsakomybe.<sup>155</sup> Viena iš tokių bylų buvo Jungtinės Amerikos Valstijos prieš Trident Navigator. Šioje byloje 2018 m. "Triton Schiffahrts GmbH" priklausantis krovininis laivas "M/V Trident Navigator" buvo nuteistas už MARPOL VI priedo taisyklių, susijusių su oro taršos iš laivų prevencija, pažeidimą. Laivas, plaukdamas Šiaurės Amerikos vandenyse, naudojo kurą, kurio sieros kiekis viršijo leistiną 0,1% ribą, todėl sieros tarša buvo per didelė.<sup>156</sup>

Apibendrinant šio priedo nuostatas, pastebėtina, kad tai yra vienas naujausių priedų ir jo daromą naudą vis dar sunku įvertinti. Nors priedas yra nuolat atnaujinamas ir tobulinamas, jo taikymas vis dar yra sudėtingas ir daug kas priklauso nuo patikrų ir valstybių valios vertinant nusizengimus. Taip pat 2020 m. vykusio pasaulinė COVID-19 pandemija turėjo didelį poveikį laivybos sektoriui, dėl ko dar nėra nustatyta ar pažeidimų kontrolė ir jų nustatymas veikia ir užtikrina mažesnę oro taršą iš laivų. Visgi akivaizdu, kad ir ankstesni ribojimai dėl išmetamųjų dujų padeda sumažinti oro taršą iš laivų. Kol kas tik nedidelė dalis valstybių yra ratifikavusios šį priedą. dėl ko susidaro iškreipta situacija laivyboje, kuomet vienos valstybės nusistačiusios gana griežtus reikalavimus, o kitos taiko daug laisvesnius. Praktikoje pastebėtina situacija,

---

<sup>152</sup> *Ibid.*

<sup>153</sup> *Ibid.*

<sup>154</sup> *Ibid.* 11 taisyklė.

<sup>155</sup> T. Dunne, „MARPOL Annex VI: Disproportionate Burden Or Necessary Regulations for the Greater Good: How Pollution Controls on the Shipping Industry Are Currently Affecting and Will Continue to Affect Maritime Commerce and the Global Environment“. 2019 m. Tulane Maritime Law Journal.

<sup>156</sup> USA vs. Transport GmbH (MST) [Interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-16] Priega per internetą: <https://www.justice.gov/opa/pr/german-shipping-operator-sentenced-pay-32-million-obstruction-justice-and-falsifying-official>

kuomet laivai nusprendžia naudoti labiau taršų kurą vien dėl ekonominių rodiklių. Kitaip tariant, sumokėti baudą pagal civilinę atsakomybę yra pigiau negu naudoti kurą, kuris yra mažiau žalingas aplinkai. Dėl šios priežasties JAV teismai pastebėję šią situaciją nutarė taikyti griežčiausią baudžiamąją atsakomybę, kuri užkirstų kelią tokiems piktnaudžiavimams.<sup>157</sup>

Taigi, MARPOL konvencija yra sukurta plačiai kontroliuoti kiekvieną taršos rūšį, kuri atsiranda iš laivų eksploatacijos. Šią konvenciją sudaro keli priedai, kurie skirti dar siauriau nustatyti ribines vertes pagal kiekvieną taršos rūšį. Taip pat konvencijos priedai aptaria ir valstybių pareigas bei teises taršos prevencijos srityse.<sup>158</sup> Neabejotinai šis teisės aktas yra pagrindinis tarptautinis teisės aktas kalbant apie laivų taršos prevenciją jūros vandenyse. Jame yra nustatyti laivų projektavimo ir statybos standartai ir reikalaujama priimti taršos prevencijos priemonės, pvz., dvigubų korpusų naudojimą, naftingo vandens separatorių įrengimą ir personalo mokymą.<sup>159</sup> Taršos iš laivų konvencija taip pat numato stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo priemonių nustatymą, kurias vykdo uosto arba pakrantės valstybės, ir sankcijų už konvencijos pažeidimus skyrimą. Konvencija yra svarbi priemonė, padedanti apsaugoti jūrų aplinką ir palaikyti vandenynų švarą. Visgi praktinis šios konvencijos įgyvendinimas nėra vienareikšmis ir daug priklauso nuo įgyvendinančios valstybės interpretacijų ir pritaikymo prie nacionalinių teisės aktų.

---

<sup>157</sup> *Ibid.*

<sup>158</sup> 1973 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TERŠIMO IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS. Valstybės žinios, 2004-09-14, Nr. 138-5030 3 str.

<sup>159</sup> *Ibid.* Annex III

## **2. EUROPOS SAJUNGOS REGLAMENTAVIMO TEISINIAI ASPEKTAI TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJOJE**

Jūrų saugos prevencija yra ypatingos svarbos klausimas Europos Sąjungoje, nes daugelis valstybių narių yra priklausomos nuo jūrų transporto dėl ekonominių priežasčių, tokių kaip žvejyba, turistinis transportas, energetinis nepriklausomumas, žaliavų gabenimas ir laikymas. Europos Sąjunga turi daugybę teisės aktų reglamentuojančių šią sritį ir jūros apsaugos prevenciją. Šie teisės aktai nustato privalomus reikalavimus tokiems aspektams, kaip laivo saugos valdymo sistemų naudojimas, jūrų laivybos apribojimai ir kontroliuojantys mechanizmai, jūrų saugos reikalavimų įgyvendinimas, katastrofų prevencija ir reagavimo planų, kurie padeda apriboti poveikį jūrų aplinkai, rengimas. Taip pat, Europos Sąjunga bendradarbiauja su anksčiau darbe aptartomis tarptautinėmis organizacijomis, tokiomis kaip Tarptautine jūrų organizacija, kad užtikrintų aukštą jūrų saugos standartą.

Jūrų saugos prevencija taip pat yra svarbi Europos Sąjungos politikos srityje, susijusioje su klimato kaita ir darniu vystymusi. Europos komisija skatina valstybes nares investuoti į pažangias technologijas ir sprendimus, kurie padės sumažinti jūrų transporto ir žvejybos poveikį jūrų aplinkai, taip pat skatina plėtoti tvarius jūrų energijos šaltinius. Visų šių tikslų Europos Sąjunga siekia tiek tarptautiniais teisės aktais ir jų integravimu į savo vidinius teisės aktus, tiek kuriant naujus platesnės apimties teisės aktus.<sup>160</sup>

### **2.1 Europos Sąjungos jūrų strategijos direktyvos teisinis reglamentavimas jūrų taršos kontekste**

Jūrų apsaugai Europos Bendrijų komisija 2005 m. išleido komunikatą, kuriuo nustatė, kad bendras bendrijų tikslas turi būti, „apsaugoti ir atkurti Europos jūras užtikrinant, kad žmogaus veikla būtų vykdoma tausojant aplinką, kad dabartinė ir ateities kartos galėtų džiaugtis saugiu, švariu, geros ekologinės būklės ir produktyviu vandenynu ir jūrų biologine įvairove ir dinamiškumu bei pasinaudoti jų teikiama privalumais.“<sup>161</sup> Šioje išsamioje analizėje yra aptarti praktiniai teisiniai aspektai, kurie užkirto kelią produktyviam ir vienodam

---

<sup>160</sup> 2018 m. sausio 16 d. Europos Parlamento rezoliucija „Tarptautinis vandenynų valdymas. Mūsų vandenynų ateities darbotvarkė atsižvelgiant į darnaus vystymosi tikslus iki 2030 m.“. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-21] Prieiga per internetą: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018IP0004&from=GA>

<sup>161</sup> Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui - Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija“ 2005 m.

Europos Sąjungos teisės taikymui visoje bendrijoje. Išskiriamos kelios sritys, kurios nurodomos kaip taisytinės<sup>162</sup>:

1. Europos Sąjungos ir nacionaliniu lygmeniu yra sukurta daugybė teisės aktų ir priemonių, kurios taikomos taršos iš laivų prevencijai ir taršos užkardymui, tačiau daugelis iš šių priemonių yra taikomos atskiruose sektoriuose ir nėra skirtos tiesiogiai taršai užkardyti.<sup>163</sup>

2. Daugelis Europos Sąjungos jūrų, tokios kaip Baltijos jūra, Šiaurės jūra, Juodoji jūra ir kitos, yra tarptautinių sutarčių išskirtinis objektas, tačiau tarptautinės sutarčių nuostatos yra ganėtinai bendros ir nepakankamos užkardyti taršos atsiradimui šiose jūrose.<sup>164</sup>

3. Pasauliniu mastu trūksta suderinamumo tarp konvencijų taikymo. Šalys taiko šias konvencijas nevienodai ir interpretuoja pagal savo nacionalinius teisės aktus, dėl ko susiduriama su dideliais sunkumais įgyvendinant tarptautinių teisės aktų nuostatas. Tai sukelia neaiškumą tam tikrose praktinėse srityse, tokiose kaip turistinė laivyba ar žvejybos sektorius.<sup>165</sup>

Dėl minėtų priežasčių komunikatas numatė, kad, norint užtikrinti pilną Europos vidinių jūrų apsaugą nuo taršos padarinių, privaloma įvesti ir bendrijos taisykles, kurios papildytų ir aiškiai apibrėžtų tarptautinius teisės aktus.<sup>166</sup> Taip pat buvo iškeltas tikslas ir nenusisukti nuo pagrindinių tarptautinių vertybių saugant jūras, tokių kaip prevencinių priemonių griežtumas laivų taršai. Taip pat komunikatas numatė strateginius tikslus, kaip turėtų būti pasiekti šie iškelti tikslai ir kaip kontroliuoti valdymo sistemą, kuri užtikrintų saugią, švarią ir produktyvią jūros aplinką.<sup>167</sup> Numatyta, kad turi būti sukurta strategija, kuri turi būti paremta šiais pagrindiniais elementais:

- Dvigubas ES ir regioninis metodas, kuris užtikrintų Europos Sąjungos bendrijos valstybių ir trečiųjų šalių, besiribojančių su tomis pačiomis jūromis, bendradarbiavimo principus. Tačiau numatyta, kad pagrindinė atsakomybė už priemonių įgyvendinimą vis tiek turi būtų palikta vietiniams regionams<sup>168</sup>

---

<sup>162</sup> *Ibid.*

<sup>163</sup> *Ibid.*

<sup>164</sup> Long, R. The Marine Strategy Framework Directive: A New European Approach to the Regulation of the Marine Environment, Marine Natural Resources and Marine Ecological Services (2011) *Journal of Energy and Natural Resources Law* 29 (1) p. 10

<sup>165</sup> Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui - Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija“ 2005 m.

<sup>166</sup> *Ibid.*

<sup>167</sup> *Ibid.*

<sup>168</sup> *Ibid.*

- Žiniomis pagrįstas metodas, kuris numatytų, kad strategija būtų kuriama pasiremiant ne tik politinėmis, bet ir mokslinėmis žiniomis bei stebėjimas.
- Ekosistema pagrįstas metodas, kuriuo remiantis žmogaus daroma veikla jūrų ir vandenynų aplinkai būtų valdoma integruotai ir lokaliai, visų pirmą pasitelkiant skatinamąsias, o ne baudžiamąsias priemones.<sup>169</sup>
- Bendradarbiavimu pagrįstas metodas, kuriuo, visų pirma, būtų skatinamas visų šalių įsitraukimas į teisės kūrybą, kad kiekviena šalis būtų atsakinga už savo besiribojančių jūrų aplinką ir geros būklės išsaugojimą.<sup>170</sup>

Taigi atsižvelgiant į šio Europos Sąjungos priimto dokumento nuostatas galima daryti išvadą, kad jūrų apsaugos teisės pradmenys yra 2005 metai, kada buvo priimtas šis komunikatas nustatant, kad bendrijai reikia bendros strategijos saugant vidines jūras. Taip buvo nustatyta atsižvelgiant į galimas grėsmes dėl nevienodo tarptautinio lygio teisės aktų taikymo ir jų neteisingo arba nevienodo interpretavimo.

Europos bendrijų komisijos komunikatu buvo numatyta priimti naują direktyvą, kuri užtikrintų aukštą aplinkos lygį nustatyti prevencinius veiksmus jūrų taršoje iš laivų, taip pat numatyti Europos Sąjungos vieno iš principų aplinkosaugoje „teršėjas moka“ veikimą jūrų apsaugos srityje.<sup>171</sup>

Remiantis šiais numatytais principais, buvo sukurti Europos Sąjungoje jūros apsaugą ir prevenciją reguliuojantys teisės aktai. Pagrindinis teisės aktas šioje srityje tapo Jūrų strategijos pagrindų direktyva priimta 2008 m..<sup>172</sup> Šioje direktyvoje buvo nustatyti pagrindiniai Europos Sąjungos bendrijos jūrų apsaugos ir prevencijos pagrindai. Šios direktyvos tikslas numato, kad „kad pavojus natūraliems jūrų ištekliams bei jūrų ekologinių paslaugų paklausa dažnai yra pernelyg dideli ir kad Bendrijai reikia sumažinti savo poveikį jūrų vandenyse, nepaisant šio poveikio pasireiškimo vietos.“<sup>173</sup> Kitaip tariant, taryba nusprendė priiimti pilną atsakomybę už bendrijos jūras ir nacionalinių lygmenų priklausančias suverenias teises į jūros vandenį, numatant užkirsti kelią jūrų vandenų blogėjimui.<sup>174</sup>

Šia direktyva nustatyta, kad valstybės narės privalo imtis direktyvoje nustatytų priemonių, kurios padės pasiekti arba išlaikyti gerą vandens būklę Europos jūrose ir šiam

---

<sup>169</sup> *Ibid.* P 5

<sup>170</sup> *Ibid.*

<sup>171</sup> Europos Sąjungos sutartis ir sutarties dėl Europos Sąjungos redakcijos. Oficialusis leidinys C 326/49. 2012

<sup>172</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva)

<sup>173</sup> *Ibid.*

<sup>174</sup> *Ibid.*

tiksliui nustatė terminą iki 2020 metų.<sup>175</sup> Remiantis šia teorija ir suėjus numatytam terminui, jau galime įvertinti direktyvos poveikį Europos Sąjungos jūroms ir veiksmingumą jūrų ekosistemoms. Kalbant apie šią direktyvą reikia ją suprasti ne tik kaip atskirą Europos Sąjungos dokumentą, bet kaip platų teisės aktą, apimanti daugelį ir kitų teisės aktų.<sup>176</sup> Šioje direktyvoje numatyta, kad direktyvoje nustatomos saugomos teritorijos turi nepažeisti, o papildyti kitus teisės aktus, tokius kaip buveinių direktyvą 92/43/EEB arba paukščių direktyvą 79/409/EEB.<sup>177</sup>

Taigi, pagrindinis direktyvos tikslas yra bendros jūrų politikos tikslų nustatymas. Šia direktyva siekiama sudaryti sąlygas tvariai naudoti jūros išteklius ir apsaugoti jūrų aplinką nuo žmogaus sukeltų veiksnių. To siekiama neleidžiant blogėti jūrų aplinkai pritaikant prevencines ir technologines priemones.<sup>178</sup> Priimant šios direktyvos nuostatas buvo atsižvelgta į esamą jūros būklę ir buvo numatyta užkirsti kelią teršalų ir kitų pavojingų medžiagų patekimui į jūrų aplinką, taip siekiant palapsniui mažinti taršą, kad būtų užtikrinta, jog jūrų biologinei įvairovei, jūrų ekosistemoms, žmogaus sveikatai ar teisėtam naudojimuisi jūromis nebūtų poveikio ar didelės rizikos.<sup>179</sup>

Jūrų direktyvoje, kaip ir šioje direktyvoje yra taikomas metodas, kuris nustato žmogaus veiklą ribojančias priemones, kurios užtikrina tvarų žvejybos išteklių naudojimą ir kitas laivininkystės sritis, kurios gali būti taršios ar potencialiai yra taršios.<sup>180</sup> Šis teisės aktas reglamentuoja ir nustato taisykles didžiajai daliai jūrų ir kitos politikos sričių, tokių kaip žuvininkystės, aplinkos apsaugos, transporto ir energetikos, tyrinėjimo, įmonių teisės, laisvės, nepriklausomumo ir saugumo, aspektus.<sup>181</sup>

Akivaizdu, kad šia direktyva buvo siekiama sujungti daugelį teisės aktų į vieną visumą ir nustatyti bendrąsias gaires visoms Europos Sąjungos bendrijos šalims, kaip jos privalo tvarkytis su dabartiniu jūrų taršos reguliavimu ir kokie veiksniai turi būti gerinami ateityje, norint pasiekti gerus rodiklius iki numatyto 2020 m. termino. Pastebėtina, kad šia direktyva siekiama apjungti ir tuos teisės aktus, kurie reguliuoja pakrančių ar uostų apsaugą nuo taršos ir

---

<sup>175</sup> *Ibid.* 1 str.

<sup>176</sup> Long, R. The Marine Strategy Framework Directive: A New European Approach to the Regulation of the Marine Environment, Marine Natural Resources and Marine Ecological Services (2011) *Journal of Energy and Natural Resources Law* 29 (1) p. 12.

<sup>177</sup> 1979 m. balandžio 2 d. Tarybos Direktyva dėl laukinių paukščių apsaugos.

<sup>178</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva)

<sup>179</sup> *Ibid.*

<sup>180</sup> *Ibid.*

<sup>181</sup> EU Sectoral Policies [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-23]. Prieiga per internetą: [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sectoral\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sectoral_en.html)



tarptautinius teisės aktus, kurie numato šių valstybių pareigas.<sup>182</sup> Tokiu būdu yra pabrėžiama atskirų šalių vykdančią šią jūrų strategiją reikšmė ir pareigos vykdančią bendrąją Europos jūrų strategiją.<sup>183</sup>

Vienas svarbiausių konvencijos uždavinių yra jūrų erdvės planavimas. Direktyva reikalauja, kad valstybės narės parengtų jūrų erdvės planus, kurie turėtų būti suderinti su kitais atitinkamais planais, pvz., teritoriniu planavimu ir jūrų transporto planavimu. Jūros erdvės planavimo apsaugos tikslai nustatomi remiantis atliktu jūros aplinkos būklės įvertinimu ir Direktyvos 2008/56/EB<sup>184</sup> IV priede pateiktu orientacinių savybių sąrašu.<sup>185</sup> Ši sąvoka aiškiai apibrėžia tai, kad nustatinėjant jūros aplinkos apsaugos tikslus nacionalinėje teisėje būtina vadovautis 2008/56 Europos Sąjungos direktyvoje nustatytais gairėmis.<sup>186</sup> Atsižvelgiant į tai, kad stengiantis sustabdyti jūros vandenų blogėjimą Europos Sąjungos jūrose neužtenka tik įgalioti jūrines valstybes rūpintis jūros aplinka tačiau reikalinga nubrėžti gaires, kurios užtikrintų bendras sąvokas ir principus kurie bus naudojami nacionalinėje teisėje įgyvendinat tarptautinius teisės aktus. Taigi atsižvelgiant į minėtos direktyvos<sup>187</sup> nuostatas, jūros valstybės Europos Sąjungoje privalo vadovautis bendrosiomis gairėmis nustatant teritorijų planavimą ir jūros teritorijos naudojimą ekonominiams ir kitiems tikslams. Siekiant nustatyti geros jūros aplinkos būklės savybes reikalinga atsižvelgti į 11 kokybinių rodiklių:

1. Biologinė įvairovė yra išsaugota. Buveinių kokybė ir paplitimas, taip pat rūšių pasiskirstymas ir gausa atitinka vyraujančias geomorfologines, geografines ir klimatinės sąlygas.
2. Dėl žmogaus veiklos patekusių svetimžemių rūšių paplitimas nekeičia ekosistemų pobūdžio.
3. Komerciniams tikslams naudojamos žuvų, moliuskų ir vėžiagyvių populiacijos neviršija saugių biologinių ribų ir jų pasiskirstymas pagal amžių ir dydį rodo gerą išteklių būklę.

---

<sup>182</sup> Long, R. The Marine Strategy Framework Directive: A New European Approach to the Regulation of the Marine Environment, Marine Natural Resources and Marine Ecological Services (2011) Journal of Energy and Natural Resources Law 29 (1) p. 17

<sup>183</sup> V. Vasiliauskienė, J. Kriščiūnaitė. JŪRŲ VANDENŲ APSAUGA: JŪRŲ VANDENŲ SAMPRATA IR TARPTAUTINIS REGULIAVIMAS. 2020 m. Mykolo Romerio universitetas. Mokslinis žurnalas. VISUOMENĖS SAUGUMAS IR VIEŠOJI TVARKA. P. 4

<sup>184</sup> EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2008/56/EB 2008 m. birželio 17 d. nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva)

<sup>185</sup> Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas 1997 m. lapkričio 13 d. Nr. VIII-512. Vilnius. Valstybės žinios

<sup>186</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva)

<sup>187</sup> *Ibid.*

4. Visų žinomų jūrinių mitybos tinklų elementų gausumas ir įvairovė yra normalūs ir gali užtikrinti ilgalaikę rūšių gausą ir visišką jų reprodukcinio pajėgumo išsaugojimą.

5. Žmogaus sukelta eutrofikacija sumažinta, ypač jos neigiamas poveikis, pvz., biologinės įvairovės praradimas, ekosistemos nykimas, žalingas dumblių žydėjimas ir deguonies trūkumas dugno vandenyse.

6. Jūros dugno vientisumas užtikrina ekosistemų struktūros ir funkcijų išsaugojimą, nedaro neigiamo poveikio bentoso ekosistemoms.

7. Hidrografinių sąlygų negrįžtamas pasikeitimas nedaro neigiamo poveikio jūros ekosistemoms.

8. Teršalų koncentracija nesukelia taršos poveikio.

9. Teršalai žmogaus maistui skirtoje žuvyje ir kituose jūros produktuose neviršija Europos Bendrijos teisės aktuose nustatyto lygio ar kitų atitinkamų standartų.

10. Atliekos jūroje ir jų kiekis nedaro žalos pakrančių ir jūros aplinkai.

11. Energijos, įskaitant povandeninį triukšmą, patekimas nedaro neigiamo poveikio jūros aplinkai.<sup>188</sup>

Rengiant šiuos planus, labai svarbu išlaikyti bendradarbiavimo principą. Jis turi būti užtikrinamas tiek derinimo, tiek rengimo procesuose, kad jūrų taršai būtų taikomi aiškūs, apibrėžti ir griežti standartai neiškraipant jų pagal kiekvienos valstybės nacionalines išvalgas.<sup>189</sup> Nustatinėjant planus svarbu atsižvelgti ir į kitus teisės aktus, tokius kaip pakrančių, su tarpiniais ir teritoriniais vandenimis susijusius aspektus, kuriems taikomos esamų Bendrijos teisės aktų, nuostatos, pavyzdžiui, Direktyvos 2000/60/EB. Juose taip pat atsižvelgiama į kitus susijusius įvertinimus, pavyzdžiui, bendrai atliktus pagal regionines jūrų konvencijas, arba jais remiamasi tam, kad būtų parengtas išsamus jūrų aplinkos būklės įvertinimas.<sup>190</sup> Taigi, svarbu atsižvelgti į suderinamumo faktorius, ypač tarp valstybių, kurios ribojasi su bendrąja jūra, taip pat į tarpvalstybinį poveikį ir veiksnius, kurie veikia ir kitas valstybes.<sup>191</sup> Taip skatinamas šalių bendradarbiavimas ir įsitraukimas priiimant atsakomybę už suvereną teisę priklausančių jūrų saugą ir taršos prevenciją.

Kitas labai svarbus direktyvos aspektas yra tvarus jūrų ekonominis vystymasis. Direktyva reikalauja, kad valstybės narės priimtų priemones, kurios užtikrintų tvarų jūrų

---

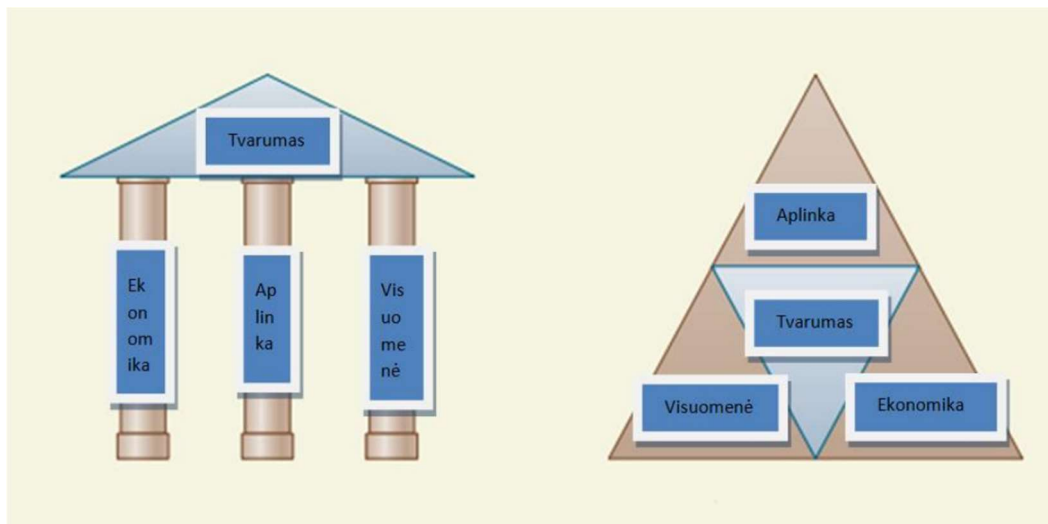
<sup>188</sup> Jūrų strategijos pagrindų direktyvos įgyvendinimas. Lietuvos Respublikos vyriausybė. [interaktyvus]. [žiūrėta 2023-03-23] Priega per internetą: <https://aaa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vanduo/kursiu-marios-ir-baltijos-jura/juru-strategijos-pagrindu-direktyvos-igyvendinimas>

<sup>189</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva) 8 str.

<sup>190</sup> *Ibid.*

<sup>191</sup> *Ibid.*

ekonominių vystymąsi ir naudojimą.<sup>192</sup> Direktyva numato, kad ekonomika turi būti vystoma jūrų vandenyse, bet šis vystymasis turi būti atliekamas atsižvelgiant į tvarumo standartus. Šioje direktyvoje atsižvelgiama ir į tai, kad vienas iš jūros strategijos tikslų yra tvarus vystymasis, būtent remiantis šiuo tikslu turi būti plėtojama jūros ekonomika.<sup>193</sup> Taip susidaro trijų ramsčių sistema, kurią aprašo N. Gelpke ir M. Visbeck. Šioje trijų ramsčių sistemoje yra išskiriama aplinka, visuomenė ir ekonomika ir visko viršuje yra tvarumas.<sup>194</sup> (Žr. 2 pav.) Taigi, nors ir pagrindinė ir centrinė trikampio dalis yra Tvarumas, kitos dalys taip pat yra be galo svarbios. Svarbu atsižvelgti ir į tai, kurioje pusėje yra visuomenė. Nors visuomenės pagrindinis interesas turėtų būti aplinkosauga ir sveikas gyvenimo būdas, dažnu atveju yra prioretizuojama ekonomika ir jos vystymasis, todėl skatinama ne aplinkosaugai, o ekonomikai palanki Europos jūrų strategija.



**2 paveikslas Klasikinis ir santykinis „trijų ramsčių“ modeliai. Parengta autorių pagal Gelpke N., Visbeck, M. Sustainable Use of Our Oceans – Making Ideas Work.**

**World ocean review. Living with the oceans. 2015, 4. p. 17**

Taigi labai svarbu atsižvelgti į tai, kad pagrindinis dėmuo užkertantis kelią aplinkosaugos gerinimui yra visuomenės požiūris į ekonominį aspektą.<sup>195</sup> Taip pat svarbu atsižvelgti ir į tai, jog Europos Sąjunga yra daugybės skirtingų tautų bendrija, dėl ko gali būti vykdoma skirtinga politika ekonomikos atžvilgiu skirtinguose regionuose. Pavyzdžiui,

<sup>192</sup> Ibid 12 str.

<sup>193</sup> Ibid.

<sup>194</sup> GELPKE N., VISBECK, M. Sustainable Use of Our Oceans – Making Ideas Work. World ocean review. Living with the oceans. 2015, 4. p. 10

<sup>195</sup> V. Vasiliauskiene, J. Kriščiūnaitė. JŪRŲ VANDENŲ APSAUGA: JŪRŲ VANDENŲ SAMPRATA IR TARPTAUTINIS REGULIAVIMAS. 2020 m. Mykolo Romerio universitetas. Mokslinis žurnalas. VISUOMENĖS SAUGUMAS IR VIEŠOJI TVARKA. P. 549

nevienodas žvejybos sektoriaus supratimas ir valdymas skirtinguose regionuose, vis dar išlieka viena opiausių problemų, kur nepavyksta rasti tvarumo balanso tarp ekonomikos vystymosi ir aplinkosaugos.<sup>196</sup>

Dar vienas labai svarbus aspektas jūrų strategijos pagrindų direktyvoje yra jūrų monitoringas ir vertinimas. Direktyva reikalauja, kad valstybės narės vykdytų jūrų monitoringą ir vertinimą, siekiant užtikrinti jūrų aplinkos būklės atitiktį nustatytiems kriterijams.<sup>197</sup> Numatyta, kad kiekviena valstybė privalo atlikti vertinimą savo regiono jūrose pagal šiuos rodiklius:

- Nustatyti vyraujančias problemas ir poveikio aplinkai, įskaitant žmonių veiklos poveikį, būklės analizę
- Turi būti nustatytas pagrindinis kaupiamasis ir sąveikaujamas poveikis
- Vertinimas turi būti atliekamas atsižvelgiant į kitus vertinimus, kurie buvo parengti pagal šį ir kitus teisės aktus
- Atsižvelgiant į tų vandenų naudojamo ir dėl blogėjančios būklės kylančių išlaidų analizę.<sup>198</sup>

Pastebėtina, kad šis vertinimas turi būti atliktas atsižvelgiant į numatytus kriterijus bei kitas pagal nacionalinius teisės aktus nustatytas taisykles. Taip pat atliekant vertinimą ir monitoringą svarbu tai daryti periodiškai, vis iš naujo įvertinant esamą būklę ir stebėti jūros vandens kokybės būklę taikant gerėjimo įrankius.

Direktyva skatina regioninį bendradarbiavimą ir koordinavimą, siekiant užtikrinti tvarų jūrų aplinkos valdymą. Yra numatyta, kad valstybės narės privalo bendradarbiauti savo regione arba paregionyje siekiant bendrų jūrų apsaugos tikslų. Šie tikslai turi būti užtikrinti bendromis priemonėmis, bendrų įrankių naudojimu ir koordinavimu aplinkosaugos klausimais.<sup>199</sup> Regioninės valstybės besiribojančia su bendra jūra privalo sudaryti bendrąjį planą dėl tam tikrų veiksmų įgyvendinimo, kuris atitiktų šios direktyvos reikalavimus. Tai yra svarbu, kad jūroje nebūtų taikomi skirtingi metodai skirtinguose pakrantėse, taip sudarant neveiksmingų arba nepilnai veiksmingų įrankių taikymą.<sup>200</sup> Taigi, šiuo punktu pakrantės valstybės yra įpareigojamos rūpintis ne tik savo pakrantėmis, bet visa besiribojančia jūra bendrai.<sup>201</sup> Taip pat

---

<sup>196</sup> *Ibid.*

<sup>197</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva) 8 str.

<sup>198</sup> *Ibid.*

<sup>199</sup> *Ibid.* 5 str.

<sup>200</sup> *Ibid.*

<sup>201</sup> „Europos Bendrijos vandens politika“, komunikatas. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-23] Priega per internetą: <https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0398:FIN:LT:PDF>.

numatyta, kad toks bendradarbiavimas užtikrins ne tik bendrus aplinkosauginius aspektus, tačiau ir saugumą tarpvalstybiniuose vandenyse. Taip pat bendras išteklių valdymas gali sukurti ir ekonominio bendradarbiavimo ryšius tarp valstybių narių.<sup>202</sup>

Praktinis šios direktyvos įgyvendinimas yra ganėtinai komplikuoatas. Kaip jau aptarta anksčiau, yra valstybių, kurios ekonominį jūrų potencialą kelia aukščiau negu aplinkosauginį aspektą. Daugelis šalių priskiria skirtingas ekonomikos rūšis prie jūros vandens ekonomikos, kuri turi būti vystoma atsižvelgiant į tvarumo reikalavimus.<sup>203</sup> Pavyzdžiui, Jungtinė Karalystė jūrų gėrybių perdirbimo nelaiko su jūrine veikla susijusia ekonomine rūšimi. O Prancūzija į šias sritis žvelgia daug plačiau ir net tokias sritis kaip šiluminės branduolinės energijos gamybą priskiria jūrinės ekonomikos daliai.<sup>204</sup> Taigi, pastebėtina, kad toks reglamentavimas nepripasideda prie pagrindinių tikslų siekiančių bendro šalių bendradarbiavo uždavinių pasiekimui. Taip pat toks reglamentavimas gali iškraipyti vienos jūros ekosistemos modelį, nes taikomi skirtingi standartai vienos jūros krantuose.<sup>205</sup>

Praktinis šios direktyvos įgyvendinimas išvelgiamas ir per susiformavusią teisminę praktiką. Pavyzdžiui, 2015 m. buvo priimtas Europos Teisingumo teismo didžiosios kolegijos sprendimas byloje C-461/13 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. prieš Vokietijos vyriausybę. Šioje byloje teismas apibrėžė sąvoka, pagal kurią negali būti prastinama padėtis ir kaip tai turi būti suprantama: „Direktyvos 2000/60 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje vartojama paviršinio vandens telkinio „būklės prastėjimo“ sąvoka aiškintina taip, kad prastėjimas yra tuomet, kai bent vieno iš kokybės elementų būklė, kaip tai suprantama pagal šios direktyvos V priedą, suprastėja viena klase, net jei šis suprastėjimas bendrai nepasireiškia tuo, kad paviršinio vandens telkinys priskiriamas prie žemesnės klasės. Tačiau jeigu atitinkamas kokybės elementas, kaip jis suprantamas pagal šį priedą, jau priskirtas prie žemiausios klasės, bet koks šio elemento suprastėjimas yra paviršinio vandens telkinio „būklės prastėjimas“, kaip tai suprantama pagal šio 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktį.“<sup>206</sup>

---

<sup>202</sup> *Ibid.*

<sup>203</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva)

<sup>204</sup> V. Vasiliauskiene, J. Kriščiūnaitė. JŪRŲ VANDENŲ APSAUGA: JŪRŲ VANDENŲ SAMPRATA IR TARPTAUTINIS REGULIAVIMAS. 2020 m. Mykolo Romerio universitetas. Mokslinis žurnalas. VISUOMENĖS SAUGUMAS IR VIEŠOJI TVARKA. P. 544

<sup>205</sup> *Ibid.*

<sup>206</sup> Europos Teisingumo Teismas, Byla C-461/13 Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. prieš Vokietijos vyriausybę. 2015 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-25] Prieiga per internetą: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=165446&pageIndex=0&doclang=lt&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1025166>

Kita byla yra susijusi su Europos komisijos nustatyta pareiga valstybėms narėms atlikti monitoringą ir savo jūrų geros būklės vertinimą.<sup>207</sup> Byloje C-510/20 2020 m. Europos Komisija prieš Bulgarijos vyriausybę, buvo pateikti kaltinimai, kad Bulgarijos vyriausybė neatlieka numatyto monitoringo ir savo besiribojančios jūros geros būklės vertinimo, kuris laikomas viena veiksmingiausių prevencinių priemonių taršos mažinimui jūros vandenyse. Teismas konstatavo, kad Bulgarijos vyriausybė pažeidė 2008/56/EEB nuostatas, nes neatliko pirminio būklės vertinimo, kaip taip numato direktyva, ir nepersiuntė šio vertinimo Europos komisijai, taip pažeisdama Europos Sąjungos teisės aktus. Taip pat akcentuota, kad šiai normai nėra numatyta jokia leidžiama išimtis, ko pasakoje pats veiksmų neatlikimas traktuojama kaip pažeidimo sudėtis.<sup>208</sup>

Tačiau taikymo srityje, kuri yra viršnacionalinė kyla grėsmė susikirtimui su tarptautiniais teisės aktais tokiais kaip MARPOL arba UNCLOS konvencija.<sup>209</sup> Atsižvelgiant į 2008/56/EB direktyvos ir MARPOL konvencijos sąveiką pastebima, kad jos yra susijusios, nes abu teisės aktai yra skirti užtikrinti jūrų aplinkos apsaugą. Direktyva skiria ypatingą dėmesį jūrų ekosistemų apsaugai ir jūrų teritorijų tvarkymui, o MARPOL konvencija taiko reikalavimus laivams ir jų operatoriams, siekiant užtikrinti, kad laivo nuotekos ir išmetimai neturėtų neigiamo poveikio jūrų aplinkai. Be to, visos Europos Sąjungos šalys yra pasirašiusios MARPOL konvenciją. Tai reiškia, kad ES valstybės narės turi įgyvendinti konvencijos reikalavimus savo nacionaliniuose teisės aktuose. Todėl MARPOL konvencija taip pat turi poveikį ES teisės aktams ir jų kūrybai. Atsižvelgiant į tai, kad MARPOL konvencija buvo išleista anksčiau už minimą direktyvą pastebėtina, kad kuriant direktyvos nuostatas buvo atsižvelgta į konvencijos kontroliuojamas sritis ir jos nebuvo kartojamos.<sup>210</sup>

---

<sup>207</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva)

<sup>208</sup> Europos Teisingumo Teismas, Byla C-510/20 Europos komisija prieš Bulgarijos vyriausybę 2020 m. . [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-25] Prieiga per internetą:

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=2008%252F56&docid=258487&pageIndex=0&doclang=lt&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1060614#ctx1>

<sup>209</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva)

<sup>210</sup> European Federation for Transport and Environment, "Shipping's impact on air quality" [interaktyvus] [žiūrėta 2023-03-26] Prieiga per internetą: <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/shipping-and-environment/shipping%E2%80%99s-impact-air-quality>

### 3. EUROPOS SAJUNGOJE VEIKIANČIŲ INSTITUCIJŲ VEIKLA TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS KONTEKSTE

Europos Sąjungoje taršos priežiūrą atlieka Europos Komisiją su savo sukurtomis organizacijomis. Svarbiausia organizacija kontroliuoti taršą iš laivų Europos žemyno jūrose yra Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA). Pagrindinis šios agentūros tikslas yra teikti technines žinias ir operatyvinę pagalbą saugios laivybos, jūrų saugumo ir taršos srityse.<sup>211</sup> EMSA organizacija buvo įsteigta 2002 m. kaip Europos Sąjungos agentūra tikrinti laivų išmetamą taršą po dviejų didelių naftos išsiliejimo Europos jūrose – laivo „Prestige“ ir „Erika“.<sup>212</sup> Atsitikus šiems nelaimėms aplinkosauginė ir ekonominė kaina buvo didžiulė, dėl jų buvo užteršta didelė dalis jūrų ir vandenynų plotų Europos žemyne, taip pat Europos pakrantės. Siekiant kovoti su tarša Europos Komisija įpareigojo EMSA imtis atsakomųjų veiksmų pažaboti taršai kylančiai iš naftos produktų. Taip pat EMSA buvo įpareigota stebėti laivus diegiant įvairias naujausias technologijas.<sup>213</sup> Šiuo metu agentūra naudodama aukščiausias technologijas, tokias kaip dronai, stebėjimo įrangos ir kitos, gali užfiksuoti taršą iš laivo ir tiesiogiai tai susieti su konkrečiu laivu.<sup>214</sup> Nustačius šią taršą organizaciją gali įpareigoti laivo valstybę imtis tiesioginių veiksmų pažaboti taršai ir pradėti tyrimą pagal MARPOL konvencijos nuostatas.<sup>215</sup> Taip pat organizacija ne tik tikrina taršos incidentus, bet ir padeda juos pažaboti. Užfiksavus didelę taršą, EMSA gali skubiai panaudoti savo taršos likvidavimo komandą, kuri padeda pakrantės arba laivo vėliavos valstybei pažaboti taršą, kol ji nepadarė dar didesnės žalos jūros vandenims arba pakrantėms.<sup>216</sup>

Taigi EMSA organizacija yra viena svarbiausių agentūrų Europos Sąjungoje taršos iš laivų kontekste. Ši organizacija yra nusistačiusi penkerių metų strategiją (2020–2024 m.), kuria EMSA siekia padėti ES jūrų interesams, kad būtų sukurtas saugus, ekologiškas ir konkurencingas jūrų sektorius, ir veiktų kaip pavyzdinis atskaitos taškas Europoje ir visame pasaulyje.<sup>217</sup> Šioje ataskaitoje tvarumą ir taršos iš laivų pažabojimą EMSA išskiria kaip vieną

---

<sup>211</sup> EMSA apžvalga. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-03] Prieiga per internetą [https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/emsa\\_lt](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/emsa_lt)

<sup>212</sup> EMSA vaidmuo: taršos iš laivų prevencija. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-03] Prieiga per internetą: <https://www.emsa.europa.eu/we-do/sustainability/environment.html>

<sup>213</sup> Kokybiška laivyba. Saugesnės jūros. Švaresni vandenys. Europos jūrų saugumo agentūra. 2014 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-03] Prieiga per internetą:

<https://www.emsa.europa.eu/jobs/download/106/14/23.html>

<sup>214</sup> *Ibid.*

<sup>215</sup> *Ibid.*

<sup>216</sup> *Ibid.*

<sup>217</sup> EMSA vaidmuo: taršos iš laivų prevencija. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-03] Prieiga per internetą: <https://www.emsa.europa.eu/we-do/sustainability/environment.html>

prioritetinių sričių. Pagal savo penkerių metų strategiją agentūra prisidės prie Europos ekologiškos jūrų transporto darbotvarkės stiprindama ES gebėjimus apsaugoti jūrų aplinką, valdyti klimato kaitą ir reaguoti į naujus aplinkos iššūkius.<sup>218</sup>

EMSA organizacija savo strategijoje nurodo, kad pagrindinė prevencinė priemonė yra jau dabartinių esančių teisės aktų įgyvendinimas ir vykdymas.<sup>219</sup> Dėl to vienas iš svarbiausių taršos likvidavimo uždavinių yra padėti ES ir valstybėms narėms teisingai integruoti tarptautinius teisės aktus ir užtikrinti jų veiksmingumą vienodai ir griežtai.<sup>220</sup> Taip pat organizacija siekia praplėsti jūrų stebėjimo pajėgumus ir naudojant pažangiausias technologijas skatinti stebėseną lokaliai kiekvienos valstybės pakrantės ruože.

Agentūros veikla pagal jai suteiktus įgaliojimus galima išskirti į aštuonis atskirus punktus:

1. Teikia valstybėms narėms ir Europos Komisijai techninę ir mokslinę pagalbą tinkamai rengiant ir įgyvendinant ES teisės aktus dėl jūrų saugumo, apsaugos jūroje, taršos iš laivų prevencijos ir administracinių jūrų transporto aspektų supaprastinimo;
2. Stebi ES teisės aktų įgyvendinimą vykdant vizitus ir patikrinimus;
3. Stebi žmogiškąjį elementą jūrų saugumo srityje;
4. Skatina bendradarbiavimą su valstybėmis narėmis ir tarp jų;
5. Didina nacionalinių kompetentingų institucijų pajėgumus;
6. Teikia operatyvinę pagalbą, įskaitant integruotų jūrų paslaugų, susijusių su laivais, laivų stebėjimu ir vykdymo užtikrinimu, kūrimą, valdymą ir palaikymą;
7. Vykdo operatyvines parengties, aptikimo ir reagavimo užduotis, susijusias su tarša iš laivų ir jūrų tarša iš naftos ir dujų įrenginių;
8. Teikia pagalbą nacionalinėms valdžios institucijoms, atsakingoms už pakrančių apsaugos funkcijas, saugumo, apsaugos, aplinkos apsaugos, teisėsaugos, jūrų sienų ir žuvininkystės kontrolės srityse.<sup>221</sup>

Iš keliamų tikslų pastebėtina, kad EMSA organizacija yra įkurta kaip Europos Sąjungos valstybėms narėms padedanti organizacija. Pagalba teikiama įvairiais lygiais, pradedant nuo teisinio lygmens, kuomet yra teikiamos rekomendacijos dėl teisės aktų integravimo, interpretavimo ir įgyvendinimo nacionalinėje teisėje, iki pat praktinių veiksmų įgyvendinimo, tokio kaip taršos likvidavimo pagalba savo turimais ištekliais.<sup>222</sup> EMSA organizacija siekdama

---

<sup>218</sup> EMSA. 5 metų strategija 2020-2024. EMSA. P. 25

<sup>219</sup> *Ibid.*

<sup>220</sup> *Ibid.*

<sup>221</sup> *Ibid.* P. 8

<sup>222</sup> *Ibid.*



suvienodinti nacionalinius teisės aktus ir jų taikymą užtikrina ir tarpvalstybinį bendradarbiavimą, kuris gali būti naudingas ne tik ekologiniu aspektu, bet ir užtikrinti didesnę saugumą ir ekonominį bendradarbiavimą.<sup>223</sup>

EMSA atlieka labai svarbų vaidmenį jūrų taršos prevencijoje ir priežiūroje remdamasi geriausia turima patirtimi. Per savo veiklos metus organizacija įgijo daugybę žinių ir šiuo metu gali teikti kvalifikuotą pagalbą įvairiuose su laivyba susijusiose srityse, tokiose kaip laivų priežiūra, jūrų paviršinio vandens priežiūra, žuvininkystės kontrolė, pakrančių priežiūra, reagavimas taršos atvejais, uosto valstybės kontrolė. Taigi, remiantis MARPOL konvencija ir 2019/883 ES direktyva, EMSA yra viena pagrindinių jūros saugos institucijų Europos Sąjungoje.

### **3.1. Tarptautinių konvencijų komisijos veikiančios Europos Sąjungos regione**

Dar viena organizacija veikianti Europos Sąjungos regione, susijusi su laivų taršos priežiūra ir reglamentavimu, yra OSPAR komisija. OSPAR pavadinimas kildinamas iš Oslo ir Paryžiaus konvencijų sandaros. OSPAR yra tarptautinė konvencija, kurios tikslas – užkirsti kelią ir likviduoti jūros taršą bei apsaugoti siaurės rytų Atlanto jūros aplinką nuo neigiamo žmogaus veiklos poveikio.<sup>224</sup> Šiame mechanizme oficialiai dalyvauja 15 valstybių ir Europos Sąjunga, siekdama bendro tikslo užkirsti kelią taršai dėl žmonių taršos, tarp jų ir taršos iš laivų. Šios konvencijos atsiradimas yra siejamas su dviejų konvencijų sujungimu. Visų pirma, buvo pasirašyta Oslo konvencija prieš šiuokšlinimą, kuri vėliau buvo išplėsta ir priimta Paryžiaus konvencija, kuri apėmė jūrų regiono šiuokšlinimą.<sup>225</sup> Šios dvi konvencijos buvo suvienodintos, atnaujintos ir išplėstos 1992 m. OSPAR konvencija. Naujasis priedas dėl biologinės įvairovės ir ekosistemų buvo priimtas 1998 m., kad apimtų neteršiančią žmogaus veiklą, galinčią neigiamai paveikti jūrą. Šalys, kurios susitarė dėl šios konvencijos įgyvendinimo yra: Belgija, Danija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Islandija, Airija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Norvegija, Portugalija, Ispanija, Švedija, Šveicarija ir Jungtinė Karalystė kartu su Europos

---

<sup>223</sup> Kokybiška laivyba. Saugesnės jūros. Švaresni vandenys. Europos jūrų saugumo agentūra. 2014 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-03] Prieiga per internetą:

<https://www.emsa.europa.eu/jobs/download/106/14/23.html>

<sup>224</sup> OSPAR konvencija. Europos Sąjunga. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-04] Prieiga per internetą:

<http://publications.europa.eu/resource/legissum/l28061.LIT>

<sup>225</sup> OSPAR Commission. North-East Atlantic Environment Strategy. Žiūrėta 2020 m. sausio 3 d.

<https://www.ospar.org/convention/strategy>

Sąjunga<sup>226</sup> Nors ir ne visos šios valstybės turi tiesioginę prieigą prie šiaurės Atlanto ar jų atvirų jūrų, tokios kaip Suomija, Šveicarija, Liuksemburgas, tačiau jos turi tiesioginį suinteresuotumą dėl šių jūrų, nes vienos pagrindinių upių tekančios per šių valstybių teritoriją įteka į minėtas jūras. Taigi ši organizacija įgyvendinant MARPOL konvenciją ir jos nuostatas yra svarbi tuo, kad nuolatos prižiūri Europos šiaurės Atlanto regiono jūras ir yra įpareigota pranešti dėl bet kokio teršimo jūroms. Nors organizacijos pagrindinis tikslas yra susijęs su šiukšlių ir atliekų tarša, tai taip pat apima ir MARPOL konvencijos nuostatas, kurios VI priedas apibrėžia šio taršos šaltinio kontrolę tarptautinėse jūrose, tarp jų ir Europos Sąjungos.

OSPAR konvencija taip pat įpareigoja šalis laikytis prevencinio principo, kuriuo siekiama užkirsti žalą kylančią iš laivų dar jai neatsiradus. Taip siekiama užtikrinti teisėtą ir švarų jūros naudojimą žmonių reikmėms ir apsaugant jūrų pakrantes nuo nepageidaujamos taršos.<sup>227</sup>

Kitas svarbi institucija susijusi su Europos jūrų tarša, yra Viduržemio jūros regiono veiksmų planas (MAP). Šis susitarimas yra pirmoji regioninė programa, kuriai vadovauja Jungtinių Tautų aplinkosaugos programos.<sup>228</sup> MAP buvo sukurtas 1975 m. kaip daugiašalis aplinkosaugos susitarimas pagal Jungtinių Tautų aplinkos programos (UNEP) regioninę jūrų programą. Viduržemio jūros šalys ir Europos bendrija patvirtino MAP kaip institucinę bendradarbiavimo sistemą sprendžiant bendrus jūrų aplinkos blogėjimo iššūkius. Šio susitarimo nuostatos tapo atspirties tašku plėtojant Viduržemio jūros aplinkosaugos ir jos pakrančių apsaugos politiką. Po dviejų dešimtmečių konvencijos nuostatos buvo iš dalies pakeistos įtraukiant į 1992 m. Rio de Žaneiro konvencijos nuostatas, kurios dar labiau išplėtojo ir susitirpino šias nuostatas.<sup>229</sup>

MAP veikimo principas yra sudarytas iš kelių dalių. Pagrindiniai susitarimai, veiksmų plano tvirtinimas ir biudžeto nustatymas vyksta kas dvejus metus konvenciją pasirašiusių šalių ministrų susitikime.<sup>230</sup> Tarp šių susitikimų, dviejų metų tarpe Atėnuose veikia MAP sekretoriatas, kuriam tuo metu pataria šešių susitariusiųjų šalių ministrų rotacinis biuras. Jie, kartu su sekretoriatu, užtikrina, kad būtų laikomasi nustatytų veiksmų, taip pat prižiūri finansinių išteklių atsakingą ir produktyvų naudojimą. MAP finansuoja susitariančios šalys,

---

<sup>226</sup> *Ibid.*

<sup>227</sup> OSPAR konvencija. Europos Sąjunga. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-04] Prieiga per internetą: <http://publications.europa.eu/resource/legissum/128061.LIT>

<sup>228</sup> UNEP. Mediterranean Action Plan. 1975 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-04] Prieiga per internetą: <https://www.unep.org/unepmap/>

<sup>229</sup> *Ibid.*

<sup>230</sup> European Commission. Our Oceans, Seas and Coasts. The Barcelona Convention. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-08] Prieiga per internetą: [d.https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelonaconvention/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelonaconvention/index_en.htm)

taip pat ir kiti finansiniai šaltiniai, tokie kaip Europos Sąjunga, Jungtinių Tautų fondas ir Visuomenės aplinkos fondo lėšos.<sup>231</sup>

Pagrindinės šios konvencijos užduotis yra prižiūrėti ir mažinti Viduržemio jūros pakrančių taršą, stebėti jūros aplinką, stebėti jūros aplinkos teršimą cheminėmis medžiagomis, užtikrinti MARPOL konvencijos įgyvendinimą ir atlikti jos kontrolę Viduržemio jūros regione.<sup>232</sup>

Kita svarbi institucija veikianti Europos Sąjungos regione, siekianti apsaugoti jūras nuo taršos, yra Juodosios jūros apsaugos nuo taršos komisija.<sup>233</sup> Ši komisija buvo įsteigta Juodosios jūros susitarančiųjų šalių, kurias vienija bendras tikslas sumažinti taršą Juodojoje jūroje. Juodosios jūros apsaugos nuo taršos komisija (Juodosios jūros komisija arba BSC) per savo nuolatinį sekretoriata yra tarpvyriausybė institucija, įsteigta įgyvendinant Juodosios jūros apsaugos nuo taršos konvenciją (Bukarešto konvencija). Ši konvencija buvo pasirašyta 1992 m. balandžio mėn. Bukarešte, o 1994 m. pradžioje ratifikavo visos šešios Juodosios jūros šalių įstatymų leidžiamosios asamblėjos. Pagrindiniai susitarimo tikslai yra:

Pagrįsti bendrą Susitariančiųjų Šalių įsipareigojimą užkirsti kelią, mažinti ir kontroliuoti taršą Juodojoje jūroje, siekiant apsaugoti ir išsaugoti jūros aplinką, ir sukurti teisinę bendradarbiavimo ir suderintų veiksmų bazę šiam įsipareigojimui įvykdyti.

Visų pirma:

1. Užkirsti kelią taršai pavojingomis medžiagomis;
2. Užkirsti kelią, sumažinti ir kontroliuoti taršą iš sausumos šaltinių;
3. Užkirsti kelią, mažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos taršą iš laivų pagal visuotinai priimtas taisykles ir standartus;
4. Užkirsti kelią, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos taršą, atsirandančią dėl avarinių situacijų;
5. Užkirsti kelią, sumažinti ir kontroliuoti taršą sąvartynais; Konvencijos protokolas
6. Užkirsti kelią, sumažinti ir kontroliuoti taršą, kurią sukelia arba susijusi su veikla kontinentiniame šelfe, įskaitant gamtos išteklių tyrinėjimą ir naudojimą;
7. Užkirsti kelią, sumažinti ir kontroliuoti taršą iš atmosferos arba per ją;
8. Saugoti biologinę įvairovę ir gyvuosius jūrų išteklius; Biologinės įvairovės protokolo projektas

---

<sup>231</sup> *Ibid.*

<sup>232</sup> *Ibid.*

<sup>233</sup> The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-10] Prieiga per internetą .<http://www.blackseacommission.org/Institutions/The%20Black%20Sea%20Commission/>

9. Užkirsti kelią taršai pavojingomis atliekomis, tarpvalstybiniu transportu ir nelegaliam jų eismui; Konvencijos protokolo projektas
10. Sudaryti pagrindus moksliniam ir techniniam bendradarbiavimui ir stebėsenos veiklai.<sup>234</sup>

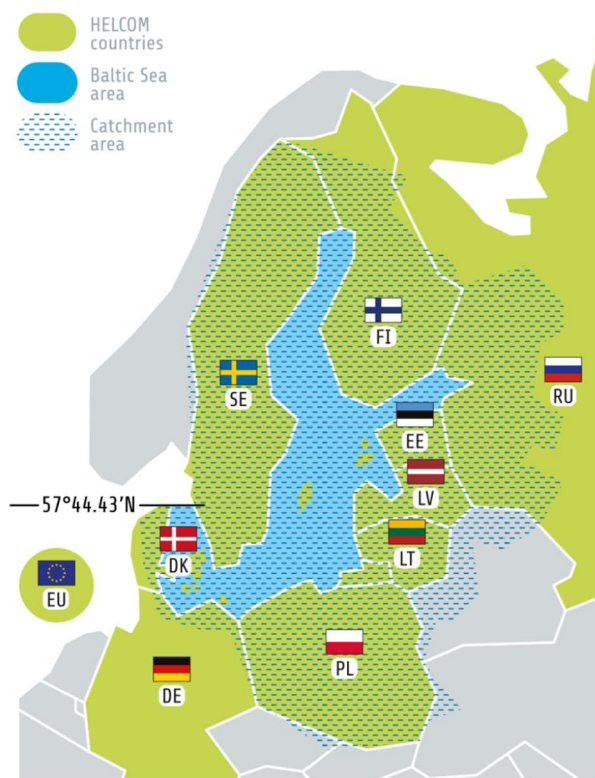
Taigi, šios konvencijos nuostatuose ir jų veiksmuose taip pat pastebimi tikslai, kurie siejasi su MARPOL konvencijos tikslais ir nustatytais normomis. Kitaip tariant, šios lokalsios konvencijos ir jų komisijos yra atsakingos už tarptautinių konvencijų įgyvendinimą nustatytuose jūrose.

Paskutinė ir svarbiausia Lietuvai organizacija veikianti Europos Sąjungos regione yra Helsinkio komisija. Valstybės esančios aplink Baltijos jūrą pastebėjusios, kad Baltijos jūra kaip vidinė jūra yra stipriai teršiama, 1992 m. nutarė pasirašyti bendrą konvenciją šios jūros apsaugai. Taip buvo sukurtas vienas pagrindinių teisės aktų saugantis Baltijos jūra – 1992 m. Helsinkio konvencija.<sup>235</sup> Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos dar 1974 m. pasirašė visos Baltijos valstybės. Tuometinę pirmąją Helsinkio konvenciją pasirašė septynios susitariančios šalys, tai yra Danija, Suomija, Vokietijos Demokratinė Respublika (VDR), Vokietijos Federacinė Respublika (FRG), Lenkija, Švedija ir Sovietų Socialistinių Respublikų Sąjunga (SSRS) ir ši konvencija įsigaliojo 1980 m. gegužės 3 d. Atsižvelgiant į geopolitinius procesus ir valstybių atsiskyrimą bei aplinkosauginius aspektus, buvo nuspręsta praplėsti konvencijos tekstą ir įtraukti daugiau valstybių narių. 1992 m. konvencija buvo atnaujinta ir pristatyta valstybėms radiofikuoti. Prie šios konvencijos prisidėjo naujos valstybės tokios kaip Lietuva, Latvija, Estija, Rusija ir Europos Sąjunga. (žiūrėti 4 paveikslą)

---

<sup>234</sup> 1992 m. Convention on the Protection of the Black Sea Against Pollution. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-10] Prieiga per internetą: <http://www.blacksea-commission.org/Official%20Documents/The%20Convention/full%20text/>

<sup>235</sup> Baltic Marine Environment Protection Commission (HELCOM) žiūrėta 2023-04-14 : <https://helcom.fi/>



**4 paveikslas. Baltijos jūros baseino ribos ir pasirašiusios valstybės: iš <https://helcom.fi/about-us/ HELCOM Area>**

Šios valstybės, ypač Europos Sąjunga, atnešė naują požiūrį į aplinkosaugą, dėl ko senosios konvencijos nuostatos turėjo būti atnaujintos ir pritaikytos prie tuometinių Europos Sąjungos standartų.<sup>236</sup> Atnaujinta konvencija įsigaliojo 2000 m., kuomet visos pasirašiusios šalys ją ratifikavo. Ši konvencija yra nuolat atnaujinama pritaikant ją prie naujų aplinkosauginių standartų ir atsižvelgiant į esama Baltijos jūros būklę, kuri nuolat prižiūrima. Paskutinį kartą Helsinkio konvencija buvo atnaujinta 2014 m..<sup>237</sup>

Konvencijos pagrindinis tikslas yra saugoti ir reguliuoti Baltijos jūros baseino apsaugą. Konvencijoje nustatomos taisyklės ir principai, kuriais pasirašiusios šalys vadovaujasi, norint apsaugoti Baltijos jūrą nuo pakrančių taršos šaltinių, iš laivų ir per orą ateinančių teršalų.<sup>238</sup> Šiuo metu Baltijos jūra susiduria su labai didele taršos problema, nes ji yra vidinė jūra, kurioje vandens judėjimas yra labai lėtas ir vanduo jūroje pasikeičia tik kas 30 metų. Taip pat Baltijos jūros regione gyvena apie 70 milijonų gyventojų, kuriems reikalingi dideli uostai bei gamyklos, kurios sukuria didelę taršą išmetamą į šios jūros vandenį. Tačiau didžiausia taršos problema

<sup>236</sup> *Ibid.*

<sup>237</sup> *Ibid.*

<sup>238</sup> 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. Valstybės žinios, 1997-03-12, Nr. 21-499

Baltijos jūroje išlieka naftos teršalai ir ypač teršalai iš laivų.<sup>239</sup> Dėl šios priežasties labai svarbu, kad Baltijos regiono šalys turėtų bendras taisykles ir taikytų vienodą reglamentavimą tiek taršai iš laivų tiek ir iš kitų taršos šaltinių. Bendradarbiavimui užtikrinti, Helsinkio konvencija (HELCOM) savo nuostatuose numatė įkurti Helsinkio komisiją, kuri yra pagrindinė Baltijos jūros valstybes vienijanti organizacija.<sup>240</sup> Numatyta, kad komisija turi rengti eilinius posėdžius kas metus, į kuriuos susirenka visų pasirašiusių šalių atstovai ir neeilinius posėdžius, kada to reikia pagal susiklosčiusią situaciją.<sup>241</sup> Komisija jau daugiau nei tris dešimtmečius dirba siekdama saugoti Baltijos jūros aplinką, atsižvelgdama į aplinkosauginę, ekonominę ir socialinę Baltijos regiono specifiką ir ypatingą šios jūros jautrumą.<sup>242</sup> Pagrindinės komisijos pareigos yra šios:

1. Nuolat stebėti, kaip vykdoma Helsinkio konvencija;
2. Ruošti rekomendacijas dėl priemonių, susijusių su šios Konvencijos tikslais;
3. Nuolat apžvelgti šios Konvencijos, įskaitant jos Priedus, turinį ir rekomenduoti Konvencijos Šalims tokias pataisas Konvencijai, įskaitant jos Priedus, kiek to gali prireikti, įskaitant pakeitimus medžiagų sąrašuose, taip pat naujų Priedų priėmimą;
4. Apibrėžti taršos kontrolės kriterijus, tikslus taršai mažinti ir tikslus, liečiančius priemones, ypač tas, kurios aprašytos III Priede;
5. Paremti, glaudžiai bendradarbiaujant su atitinkamais vyriausybiniais organais, atsižvelgiant į šio straipsnio 6 skirsnį, papildomas priemones saugoti Baltijos jūros baseino jūrinę aplinką ir šiam tikslui:
  - 5.1. iš prieinamų šaltinių gauti, apdoroti, apibendrinti ir platinti atitinkamą mokslinę, technologinę ir statistinę informaciją;
  - 5.2. remti mokslinius ir technologinius tyrimus;
6. Siekti, kai būtina, kompetentingų regioninių ir kitų tarptautinių organizacijų pagalbos, bendradarbiauti tiek moksliniuose ir technologiniuose tyrimuose, tiek ir kitoje svarbioje veikloje, susijusioje su Konvencijos tikslais.<sup>243</sup>

Helsinkio konvencijos pagrindinis tikslas yra apsaugoti Baltijos jūros regioną ir tai turi būti atliekama laikantis visų tarptautinių reikalavimų. Pagrindinis dokumentas, kuriuo

---

<sup>239</sup> Grybauskienė, V. Baltijos jūra. Pakrančių apsauga. Mokomoji knyga. Kaunas: Ardiva, 2008. P.38

<sup>240</sup> Baltic Marine Environment Protection Commission (HELCOM) žiūrėta 2023-04-14 : <https://helcom.fi/>

<sup>241</sup> 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. Valstybės žinios, 1997-03-12, Nr. 21-499

<sup>242</sup> Isokaitė, I. Baltijos regiono valstybių jūros erdvių reglamentavimo teisiniai ypatumai. Teisė, 2009, 73. P. 78

<sup>243</sup> 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. Valstybės žinios, 1997-03-12, Nr. 21-499 20 str.

remiantis yra taikomos Helsinkio konvencijos nuostatos, yra jau anksčiau aptartos MARPOL konvencijos nuostatos ir jos priedai.

Visų pirma, kalbant apie Baltijos jūrą, svarbu atsižvelgti į tai, kad ši jūra buvo pripažinta ypač jautriu regionu pagal MARPOL konvencijos I, II ir V priedo nuostatas. Taigi, specialiojo regiono įvedimas Baltijos jūroje leidžia taikyti griežtesnius reikalavimus dėl taršos iš laivų. Tai apima tiek sieros išmetimą. Taip pat ypatingai sugriežtintos taisyklės su naftos gabenimo ir išleidimo taisyklėmis. Numatyta ir griežta šiukšlių išmetimo politika, kuri griežtai draudžia laidoti šiukšles šios jūros vandenyse.<sup>244</sup>

Taip pat Baltijos jūroje yra nustatyti 62 regionai, kuriuose yra draudžiama veikla tokia kaip smėlio ir žvyro kasimas, naftos, dujų gavyba, dugno gilinimo procesai, žemės ūkio veikla, nuotekų išleidimas, pavojingų krovinių transportavimas, kabelių tiesimas. Šiuos veiksmus įpareigojo atlikti Helsinkio komisija, kuri numatė, kad, jeigu nebus imtasi griežtesnių veiksmų, Baltijos jūros tarša tik didės ir gali padaryti didelės žalos Baltijos jūros baseinui ir jo ekosistemai.<sup>245</sup> Tačiau pastebėtina, kad ši sistema vis dar nėra iki galo veiksminga ir kelia daug problemų. Tai yra dėl valstybių nacionalinio reglamentavimo ir HELCOM komisijos negriežtos teisinės pozicijos. Šios gairės yra tik rekomendacinio pobūdžio, dėl ko valstybės narės nesistengia jų pilnai integruoti į savo nacionalinius teisės aktus, teikdamos pirmenybę uosto veiklos rezultatams, o ne jūros teršimo prevencijai.<sup>246</sup>

Visos aptartos komisijos yra siejamos su Europos Sąjungos institucijomis ir šio regiono jūromis. Tai pastebima tiek per ES valstybių narių aktyvumą, tiek per finansavimo šaltinius, kuriais Europos Sąjunga siekia švarinti jūros regionus pritaikant tarptautines konvencijas ir savo teisės aktus. Taigi, nors šios išvardintos komisijos yra lokalias, kurias pasirašė daugiau ar mažiau valstybių, pagrindinis valdymo organas susijęs su tarša iš laivų išlieka EMSA organizacija.

Kadangi EMSA įkurta kaip Europos Komisijos institucija, ji atstovauja visas Europos Sąjungos valstybes ir jų interesus. Tačiau kitos aptartos konvencijos ir komisijos atstovauja valstybes, kurios turi tiesioginę prieigą prie tam tikrų jūrų ir taip gali užtikrinti lokalią priežiūrą ir teisės taikymą. Taip sukuriamas Europos jūrų vandenų institucinis tinklas (žr. 3 paveikslą),

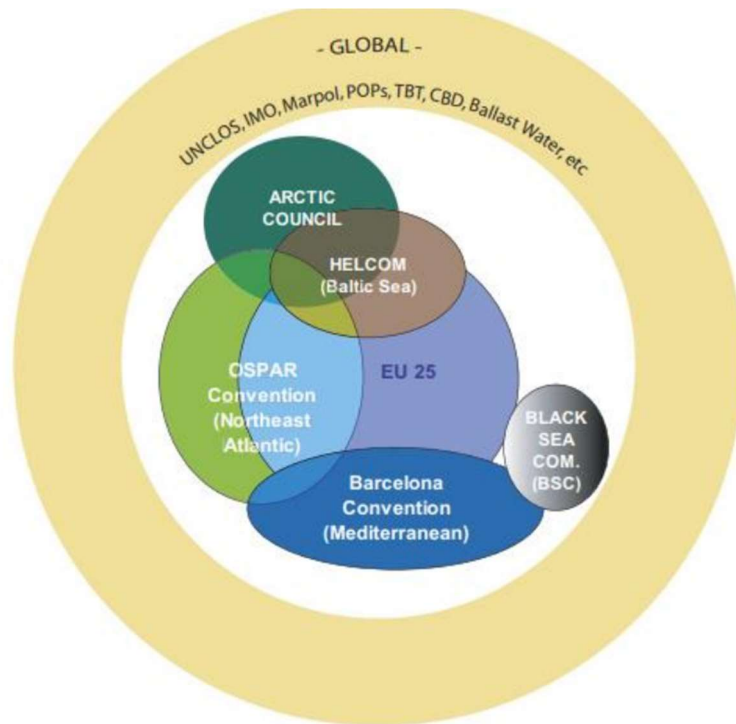
---

<sup>244</sup> HELCOM Recommendation 15/5. 10 March, 1994. HELCOM HOD 11/2003 "Guidelines for Designating Marine and Coastal Baltic Sea Protected Areas (BSPA) and Proposed Protection Categories".

<sup>245</sup> *Ibid.*

<sup>246</sup> Klumbytė S., Marine Protected Areas in the Baltic Sea under International, European Union and Lithuanian Law. Mykolo Riomerio Universitetas, Jurisprudencija. Mokslo darbai 2006 3(81).

kuris užtikrina plačią jūrų vandenų apsaugą nuo įvairių taršos šaltinių, įskaitant ir taršą iš laivų pagal MARPOL konvenciją.<sup>247</sup>



**3 paveikslas. Europos jūrų vandenų apsaugos institucinis tinklas. Iš: European Commission. EU Marine Strategy. The story behind the strategy. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. 2006,P. 11**

Svarbu atsižvelgti ir į tai, kad Europos Sąjungos regione ne tik vykdomi patikrinimai anksčiau minėtomis priemonėmis, bet ir kuriami skatinamieji įrankiai, kurie gali paskatinti laivus būti ekologiškesniais. Taip pat skatinamas gerosios praktikos dalijimasis tarp valstybių narių bei rengiami seminarai, kaip įgyvendinti tam tikras priemones atskirose jūrose. Tokios veiklos skatina kurti bendrą ES politiką, užtikrinančią vienodą taikymą tarp jūrų komisijų ir valstybių narių, bei sumažinti taršą jūros regione. Pavyzdžiui, neseniai EMSA tobulino mokesčių sistemą „ekologiškiems laivams“, kuriems ES uostuose taikomas palankesnis

<sup>247</sup> European Commission. EU Marine Strategy. The story behind the strategy. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. 2006,P. 11



režimas.<sup>248</sup> Taip pat kasmet vykdomi EMSA agentūros organizuojami seminarai skirti užtikrinti praktinį ES teisės aktų įgyvendinimą.

Visgi EMSA atlikti tyrimai rodo, kad pagrindinės bėdos dėl taršos iš laivų kyla iš laivų avarijų, kurias įtakoja žmonių klaidos. Nustatyta, kad apie 80 proc. avarijų jūroje įvyksta dėl žmogaus klaidų.<sup>249</sup> Žinomas pavyzdys yra klaidingi sprendimai, kuriuos priima laivuose dirbantys žmonės, ypač sudėtingomis navigacijos ir (arba) oro sąlygomis. Taigi, atsižvelgiant į tai, žmonių paruošimas ir apmokymas tampa viena svarbiausių prevencinių priemonių užkertančių kelia katastrofoms ir nepageidautinai taršai ateityje.

Visos aptartos organizacijos yra suinteresuotos užkirsti kelią taršai, kuri gali pasireikšti dėl įvairių priežasčių. Tiek pakrančių valstybės, tiek ir uosto valstybės ar laivo vėliavos valstybės privalo siekti bendrų tikslų Europos Sąjungoje kuo labiau suvienodinant reglamentavimą taršos iš laivų klausimų, kad bendrosios institucijos, tokios kaip EMSA, galėtų taikyti bendrąsias nuostatas visiems Europos Sąjungoje plaukiojantiems laivams, nepriklausomai nuo jų registravimo valstybės, apsaugant Europos jūrų vandenį nuo taršos šaltinių.<sup>250</sup>

---

<sup>248</sup> Kokybiška laivyba. Saugesnės jūros. Švaresni vandenys. Europos jūrų saugumo agentūra. 2014 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-03] Prieiga per internetą: <https://www.emsa.europa.eu/jobs/download/106/14/23.html>

<sup>249</sup> *Ibid.*

<sup>250</sup> Europos Sąjunga. Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA). [interaktyvus] [žiūrėta 2023-04-03] Prieiga per internetą: [https://europa.eu/europeanunion/about-eu/agencies/emsa\\_lt](https://europa.eu/europeanunion/about-eu/agencies/emsa_lt)

#### 4. TARPTAUTINIŲ TEISĖS AKTŲ REGLAMENTUOJANČIŲ TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJĄ ĮGYVENDINIMAS LIETUVOJE

Lietuvos Respublikos seimas Helsinkio konvenciją 1997 m. ratifikavo įstatymu „Dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos“. Tai reiškia, kad visi Lietuvos įstatymai ir kiti teisės aktai turi būti derinami su šios konvencijos nuostatomis.<sup>251</sup>

| Nr. | Pakeitimų pavadinimas                                                                                                       | Priėmimo data                            | Įsigaliojimo data | Ratifikavimo būklė                    |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------|
| 1.  | IV priedo „Taršos iš laivų prevencija“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 22E/5)                                              | 2001-09-10                               | 2002-12-01        | 2004-07-15<br>ratifikuota<br>įstatymu |
| 2.  | III priedo „Taršos iš sausumos šaltinių prevencijai taikomi kriterijai ir priemonės“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 21/1) | 2000-03-20                               | 2000-12-31        | 2007-05-05<br>ratifikuota<br>įstatymu |
| 3.  | IV priedo „Taršos iš laivų prevencija“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 21/2 ir papildymas HELCOM rekomendacija 22/3)       | 2000-03-20<br>(papildymas<br>2001-03-21) | 2000-12-31        | 2005-07-16<br>ratifikuota<br>įstatymu |

**1 lentelė Helsinkio konvencijos priedų ir pakeitimų ratifikavimo eiga Lietuvos Respublikoje 2000–2003 m. iš LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS KONTROLĖ VALSTYBINIO AUDITO ATASKAITA. HELSINKIO KONVENCIJOS DĖL BALTIJOS JŪROS BASEINO JŪRINĖS APLINKOS APSAUGOS NUOSTATŲ ĮGYVENDINIMAS. 2004 gruodžio 23 d. Nr. 2020-3-43. Vilnius.**

Taigi, Lietuva, kaip viena iš Helsinkio konvenciją pasirišusių valstybių, turi informuoti apie ratifikavimo eigą. Tačiau susiduriama su problema, kad Helsinkio konvencijos pakeitimai yra rekomendacinio pobūdžio, dėl ko nėra nustatyta per kiek laiko pasirašiusi valstybė turi ratifikuoti pakeitimus. Taip pat nėra nustatyta ir neratifikavimo sankcijos, taip paliekama teisė

<sup>251</sup> Lietuvos Respublikos valstybės kontrolė valstybinio audito ataskaita. Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos nuostatų įgyvendinimas. 2004 gruodžio 23 d. Nr. 2020-3-43. Vilnius.

spręsti pasirašiusiems valstybėms, ar jos nori ratifikuoti tam tikrus pakeitimus ir juos naudoti savo regioninėje jūros teritorijoje.<sup>252</sup>

Lietuvoje tarptautinių teisės aktų susijusių su tarša iš laivų įgyvendinimą ir kitą su šia veikla susijusią kontrolę vykdo Lietuvos transporto saugos administracija (LTSA). 2006 m. Lietuva prisijungė prie Paryžiaus susitarimo memorandumo, kuris reglamentuoja uosto valstybės narių pareigas ir teises dėl laivų tikrinimo. 2011 m. sausio 1 d. Paryžiaus SM šalyse narėse bei Europos Sąjungos valstybėse įsigaliojo naujoji užsienio valstybių laivų inspektavimo sistema. Šiuo metu užsienio valstybių laivų inspekcijos procedūras reglamentuoja Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB ir Paryžiaus SM. Lietuvos Respublikoje šią sistemą įgyvendina Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu patvirtintos Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklės, kurias tiesiogiai įgyvendina LTSA administracija.<sup>253</sup> Šiose taisyklėse yra aiškiai apibrėžta, kad visi kontrolės veiksmai turi būti atliekami neperžengiant tarptautinių institucijų suteiktų įgaliojimų.<sup>254</sup>

MARPOL konvencija Lietuvos Respublikoje yra taikoma tiesiogiai, neatsiejamai nuo nei vieno priedo dalių. Kitaip tariant, MARPOL konvencija kartu su savo priedais yra Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis, dėl ko jos nuostatos yra taikomos tiesiogiai. Tačiau visai paprastai taikyti konvencijos nuostatų negalime, nes daugelis detalių yra neaiškios ir nevienareikšmės, dėl to tai yra palikta pačioms valstybėms spręsti.<sup>255</sup> Konvencijoje daug teisių yra suteikta pakrantės valstybėms, pavyzdžiui, disponavimas savo vandens ištekliais, kontinentinio šelfo suverenitetas, laivų patikra ir kitos, dėl kurių privaloma turėti stiprią nacionalinę teisinę bazę, taip užsitikrinant MARPOL konvencijoje suteiktas teises ir pareigas.<sup>256</sup>

Lietuvoje, teisės aktai susiję su taršos iš laivų prevencija, buvo kuriami atsižvelgiant į tarptautinius teisės aktus, tokius kaip Helsinkio konvencija ar MARPOL konvencija. Didelę įtaką turėjo Europos Sąjungos teisinė bazė, kuri nustatė pagrindines gaires, kuriomis visos valstybės narės turėtų valdyti taršą aplink savo krantus ir kokiais nacionaliniai teisės aktai jie turėtų būti įvesti.<sup>257</sup> Pagrindinis įstatymas reglamentuojantis įvairių institucijų ir lygmenų atsakomybę aplinkos apsaugos kontekste yra Lietuvos Respublikos Aplinkos apsaugos

---

<sup>252</sup> *Ibid.*

<sup>253</sup> Lietuvos transport saugos administracija. Užsienio laivų kontrolė. žiūrėta 2023-04-14 :

<https://ltsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vandens-transportas/juru-transportas/uzsienio-laivu-kontrolė>

<sup>254</sup> Dėl Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių patvirtinimo. Valstybės žinios, 2004-02-03, Nr. 18-564

<sup>255</sup> Abecassis D. W. Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States Law and Practice. Stevens&Sons, London, United Kingdom, 1985. P. 114.

<sup>256</sup> Isokaitė, I. Baltijos regiono valstybių jūros erdvių reglamentavimo teisiniai ypatumai. Teisė, 2009, 156

<sup>257</sup> *Ibid.* 161.

įstatymas, o įstatymai reglamentuojantys jūrų taršos apsaugą ir taršos iš laivų priežiūrą yra Lietuvos Respublikos jūrų aplinkos apsaugos įstatymas, Saugios laivybos įstatymas ir Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. Juose yra nustatytos pagrindinės nuostatos, apibrėžiamos svarbiausios sąvokos bei tarpinstituciniai įgaliojimų pasiskirstymai.

Jūrų aplinkos apsaugos įstatymas savo ketvirtajame skirsnyje kalba apie taršos iš laivų reikalavimus Lietuvos vandenyse.<sup>258</sup> Būtent šio įstatymo ketvirtajame skirsnyje yra kalbama apie iš laivų išmetamų teršalų kontrolę, tarp jų ir naftos teršalų, ir yra nustatomos taisyklės susijusios su bet kokių kenksmingų medžiagų išmetimu. Šio įstatymo 8 str. numato, kad visi laivai plaukiojantys su Lietuvos valstybės vėliava privalo laikytis MARPOL konvencijos, Helsinkio konvencijos, Europos Sąjungos teisės aktų ir šio įstatymo reikalavimų.<sup>259</sup> Taip yra išskiriama šių konvencijų svarba Lietuvos nacionalinėje teisėje ir implikuojama, kad šio įstatymo nuostatomis yra papildomos šios dvi konvencijos.

9 Jūros aplinkos apsaugos įstatymo straipsnis apibrėžia ir kalba apie kenksmingų medžiagų išmetimo principus Lietuvos regioninėje jūroje. Devintasis straipsnis, apibrėždamas teršalų išmetimą regioninėje jūroje, nurodo, kad visi reikalavimai susiję su išmetimu yra tokie patys kaip tai numatyta Helsinkio ir MARPOL konvencijoje, o tai reiškia, kad Lietuva nenumato griežtesnių reikalavimų laivams negu jau tai numatyta šiose tarptautinėse konvencijose.<sup>260</sup> Visgi devintojo straipsnio antroji dalis numato, kad norint išmesti tam tikras medžiagas, kurios nėra leidžiamos pagal konvencijos nuostatos, tačiau tai reikalinga padaryti, kad būtų galima likviduoti taršos žalą, būtina gauti Aplinkos apsaugos ministerijos leidimą. Jokių kitų papildomų reikalavimų išmetimui iš laivų negu tai numato tarptautinės konvencijos nebuvo nustatyta, kas reiškia, kad Lietuva nepasinaudojo teise pagal JT jūrų teisės konvencijos 211 str. 4 d., kuriame yra nustatyta dispozityvi norma, leidžianti pakrantės valstybėms savo teritorinėse jūrose nustatyti griežtesnius taršos reikalavimus negu tai numato ši ir kitos tarptautinės konvencijos.<sup>261</sup>

LR Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 12 straipsnis numato griežtą normą dėl šiukšlių šalinimo ir deginimo. Ši norma yra sukurta remiantis MARPOL konvencijos V priedo nuostatomis ir skirta ją papildyti. Jūrų aplinkos apsaugos įstatymas yra padalintas į kelias dalis, skirtas reguliuoti savo jurisdikcijoje esančius objektus. Pirma šio straipsnio dalis yra skirta

---

<sup>258</sup> Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. Valstybės žinios, 1997-11-28, Nr. 108-2731

<sup>259</sup> *Ibid.* 9 str.

<sup>260</sup> *Ibid.*

<sup>261</sup> JUNGTTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJA 1982 m. Valstybės žinios, 2003-11-13, Nr. 107-4786. 211 str.

laivams, kurie plaukioja su Lietuvos Respublikos vėliava.<sup>262</sup> Įstatymas numato, kad laivai plaukiojantis su LR vėliava negali šalinti ar deginti atliekų visame Baltijos jūros regione.<sup>263</sup> Taigi, šia norma Lietuva nustato taisykles kaip vėliavos valstybė ir prisiimą atsakomybę už savo laivus, kurie plaukioja Baltijos jūros regione. Šia nuostata Lietuvos Respublika saugoja visą Baltijos jūros regioną pagal savo jurisdikcines galias, kitaip tariant, tiek, kiek vėliavos valstybė gali tai daryti pagal MARPOL konvencijos taisykles. Antroji šio straipsnio dalis sako, kad Lietuvos Respublikos regioninėje jūroje atliekas šalinti ir deginti draudžiama. Taip Lietuva nustato taisykles visiems užsienio laivams, kurie įplaukia į Lietuvos regioninius vandenis.<sup>264</sup> Taigi, šia norma Lietuva pasinaudoja savo teise kaip pakrantės valstybė sukurti tam tikrus draudimus aplinkui savo pakrantes. Trečioji šio straipsnio dalis yra susijusi su draudimo išimtimi, joje numatoma, kad nėra draudimo iškastinio grunto laidojimui, tačiau 13 šio įstatymo straipsnis numato iškastinio grunto laidojimo taisykles.<sup>265</sup>

Šio įstatymo penktasis skirsnis taip pat glaudžiai susijęs su tarptautinių konvencijų taikymu jūros taršos kontekste. Penktajame skirsnyje yra nustatomos taisyklės, kuriomis vadovaujantis turi būti atliekamas incidentų likvidavimas Lietuvos regioninėje jūroje.<sup>266</sup> Šio skirsnio 22 straipsnyje numatyta pareiga pakrančių incidentus, tokius kaip naftos išsiliejimas ar kiti incidentai, likviduoti savivaldybių administracijoms.<sup>267</sup> Taip įstatymas įpareigoja kuo lokaliau spręsti esamas problemas. Visgi įstatyme numatyta pareiga savivaldybių administracijoms parengti taršos likvidavimo planus, kuriuos turi patvirtinti aplinkos apsaugos ministras. Taip yra įtraukiamos ir valstybinės institucijos, kurios yra atsakingos už Helsinkio konvencijos įgyvendinimą Lietuvoje, kas sukurią bendrą tinklą tarp lokalaus valdymo lygmens ir tarptautinių konvencijų, kurių Lietuva, kaip viena iš pasirašančių valstybių, privalo laikytis.<sup>268</sup>

Taip pat skirsnis numato, kad visus kitus incidentus, kurie atsitinka dėl laivų kaltės ir yra traktuojami kaip tarša iš laivų, turi likviduoti Lietuvos Kariuomenės padaliniai. Taip užtikrinamas aukščiausio lygio reagavimas į incidentus, susijusius su laivų avarijomis ir galima didele žala jūros vandeniui ir žmonių sveikatai.<sup>269</sup>

---

<sup>262</sup> Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. Valstybės žinios, 1997-11-28, Nr. 108-2731 12 str.

<sup>263</sup> *Ibid.*

<sup>264</sup> *Ibid.*

<sup>265</sup> *Ibid.* 13 str.

<sup>266</sup> *Ibid.* 5 skirsnis.

<sup>267</sup> *Ibid.* 22 str.

<sup>268</sup> Platzöder R., Verlaan P. The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1996. P. 296.

<sup>269</sup> Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. Valstybės žinios, 1997-11-28, Nr. 108-2731 12 str.

Kitas reikalavimas, kurį turi užtikrinti uosto valstybė yra atliekų iš laivų surinkimas ir užtikrinimas, kad laivai palieka uostą atidavę kenksmingas medžiagas į tam skirtus surinkimo įrenginius.<sup>270</sup> Lietuva, kaip uosto valstybė, taip pat turi užtikrinti šią galimybę atplaukiantiems laivams. Jūrų aplinkos apsaugos įstatymo 16 straipsnis būtent ir numato taisykles, koku atveju privaloma laivams palikti atliekas.<sup>271</sup> Numatyta, kad į uostą atplaukusio laivo kapitonas, laikydamasis MARPOL konvencijoje laivų atliekų išmetimo į jūrą normoms nustatytų reikalavimų, prieš išplaukdamas iš uosto pristato visas laivo atliekas į uosto priėmimo įrenginius, išskyrus atvejus, kai iš pateikiamos informacijos paaiškėja, kad laivo atliekoms skirtos talpyklos tūris yra pakankamas visoms laivo atliekoms, susikaupusioms ir susikaupsiančioms laivui plaukiant numatomu maršrutu iki pristatymo uosto, laikyti, arba laivo įplaukimo į inkaravimo vietą trukmė yra trumpesnė kaip 24 valandos ar įplaukiama nepalankiomis oro sąlygomis (šis reikalavimas netaikomas, kai inkaravimo vieta nepriskiriama uostui).<sup>272</sup> Taigi, su šia norma Lietuvos valstybė įsipareigoja priimti visas atliekas, kurių negalima išleisti į jūros vandenį, tačiau dėl natūralaus laivo eksploatavimo jos susidaro laive. Nors šis įstatymas pateikia kelias normas dėl laivuose susidarančių atliekų tvarkymo, bet pagrindinis teisės aktas užtikrinantis šį procesą Lietuvoje yra Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymas „Dėl Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių liekanų tvarkymo nuostatų patvirtinimo“.<sup>273</sup>

Šios nuostatos buvo patvirtintos remiantis jau minėtu Jūrų aplinkos apsaugos įstatymu ir 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos. Taip išskiriama ir Europos Sąjungos teisės reikšmė, nes būtent šio įsakymo normomis buvo integruotos direktyvos nuostatos į Lietuvos nacionalinę teisę. Svarbu paminėti ir tai, kad šis įsakymas buvo parengtas remiantis ir MARPOL konvencijos nuostatomis. Pavyzdžiui, II skyriaus nuostatos, kurios apibrėžia uosto priėmimo įrenginius yra sukurtos didžiąja dalimi remiantis MARPOL konvencija.<sup>274</sup> Šeštasis punktas numato, kad uosto žemės naudotojai, uoste vykdantys naftos produktų krovos veiklą, yra atsakingi už naftos produktų, nustatytų Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) I priede, krovinių liekanų, naftos produktais užteršto balastinio vandens ir krovinių talpyklų, skirtų naftos produktams vežti, plovimo ar valymo

---

<sup>270</sup> 1973 M. TARPTAUTINĖ KONVENCIJA DĖL TERŠIMO IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS. Valstybės žinios, 2004-09-14, Nr. 138-5030

<sup>271</sup> Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. Valstybės žinios, 1997-11-28, Nr. 108-2731 16 str.

<sup>272</sup> *Ibid.*

<sup>273</sup> Aplinkos ministro ir susisiekimo ministro įsakymas Nr. 77-3535 „Dėl Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių liekanų tvarkymo nuostatų patvirtinimo.“ Valstybės žinios, 2003-08-06,

<sup>274</sup> *Ibid.*

atliekų priėmimą ir apdorojimą.<sup>275</sup> Taigi, šiuo punktu Lietuva, kaip uosto valstybė, įpareigoja uosto valdytoją kontroliuoti įrenginių veikimą ir darbą tam, kad jie atitiktų konvencijos normas. Taip pat yra nustatyta ne tik su naftos produktų įrenginių veikimu, bet ir su kitų kenksmingų cheminių medžiagų, kurias draudžiama laidoti jūroje, veikimu.

Užtikrinti tinkama susitarusių atliekų ir nuotekų priėmimą Lietuva patikėjo savo jūrų uostų administracijoms. Lietuvoje veikia vienas tarptautinis jūrų uostas, kuris aptarnauja didelius jūrinius laivus, kuriems taikoma Helsinkio ir MARPOL konvencijos, tai yra Klaipėdos valstybinis jūrų uostas.<sup>276</sup> Uostas vadovaujasi jau anksčiau minėtu susisiekimo ir aplinkos ministrų įsakymu „Dėl Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių liekanų tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ ir VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos 2022 m. patvirtintu „Laivų atliekų priėmimo ir tvarkymo Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste planu“.

Šiame plane aiškiai numatytos vidinės taisyklės bei tvarka, kaip teršalai yra priimami į Klaipėdos jūrų uosto įrenginius. Planas rengtas remiantis aplinkos ir susisiekimo ministrų įsakymu ir tarptautinėmis konvencijomis dėl įrenginių atitikties. Plane yra patvirtinta, kokios atliekos gali būti priimamos į uosto įrenginius, įrenginių išdėstymo planas. Taip pat įrenginių kontaktiniai asmenys, į kuriuos galima kreiptis dėl laivų išleidimo ir kitos teikiamos paslaugos, susijusios su atlieku išleidimu. Taip pat nurodyti ir dokumentai, kurie turi būti pateikti, norint pasinaudoti šia paslauga Klaipėdoje.<sup>277</sup>

Taigi, vertinant Lietuvos teisinę sistemą, susijusią su MARPOL konvencijos įgyvendinimu, pastebima, kad Lietuva nėra linkusi naudoti griežtesnius reikalavimus negu nustato tarptautinės konvencijos. Tačiau yra sukūrusi platų tinklą konvencijos nuostatomis įgyvendinti, pradedant įstatymu, kuris numato tam tikras taisykles susijusias su taršių produktų išmetimu į aplinką, ir keliaujant į savivaldybės lygmenį ir į lokalų, uosto lygmenį, kurie remiantis tarptautinėmis konvencijomis yra pasitvirtinę taisykles, atitinkančias tarptautinio lygio reikalavimus, susijusius su uosto valstybės pareigomis, tokiomis kaip cheminių ir draudžiamų išmesti medžiagų išleidimas į tam skirtus įrenginius.

Visgi Helsinkio konvencijos įgyvendinimas yra kiek sudėtingesnis procesas, kuris Lietuvos teisėje nėra taip plačiai išvystytas. Pastebima, kad Helsinkio komisijos inicijuotų saugomų teritorijų Baltijos jūroje vis dar nėra daug, ne išimtis ir Lietuvos regioniniai vandenys. Kaip ir aptarta anksčiau, tokį valstybių pasyvumą šia tema galimai lėmė rekomendacinė

---

<sup>275</sup> *Ibid.* 6 p.

<sup>276</sup> Klaipėdos jūrų uostas. žiūrėta 2023-04-17 : <https://portofklaipeda.lt/>

<sup>277</sup> VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija „Laivų atliekų priėmimo ir tvarkymo klaipėdos valstybiniame jūrų uoste planas“ 2022-06-20 Nr. V-148

Helsinkio komisijos pozicija, susijusi su šių regionų steigimu. Lietuvoje yra įkurtos trys saugomos teritorijos šalia Baltijos jūros, tai yra Kuršių nerijos rezervatas, Nemuno deltos rezervatas ir Pajūrio rezervatas.<sup>278</sup> Nors šių rezervatų teritorijos užima net 21,3 % visų Lietuvoje esančių rezervatų ploto, tik labai maža dalis Baltijos jūros yra įtraukta į rezervatinę zoną. Žvelgiant į rezervatų statistiką pastebima, kad prioritetas yra skiriamas žemyninėms teritorijų dalims, neatsižvelgiant į HELCOM komisijos siūlymus į rezervatines zonas įtraukti ir regionines jūras. Taigi, norint užtikrinti pilną Helsinkio konvencijos su jos priedais įgyvendinimą Lietuvoje, būtina patvirtinti jūrinės dalies tvarkymo planus atitinkančius Helsinkio komisijos rekomendacijas.<sup>279</sup>

---

<sup>278</sup> Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie aplinkos apsaugos ministerijos. Saugomų teritorijų statistika. žiūrėta 2023-04-17 : <https://vstt.lrv.lt/lt/saugomu-teritoriju-sistema/saugomu-teritoriju-statistika>

<sup>279</sup> Klumbytė, S. Marine Protected Areas in the Baltic Sea under International, European Union and Lithuanian Law. Jurisprudencija, 2006 3(81); 46



## IŠVADOS

1. Pagrindinės tarptautinio teisinio reglamentavimo gairės yra nustatytos 1982 m. patvirtintoje Jungtinių Tautų Organizacijos konvencijoje ir 1973 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL 73/78), kurios nustato įvairaus tipo taršą iš laivų ir ją plačiai reguliuoja, taip pat apibrėžia valstybių pareigas taršos iš laivų prevencijos srityse. Šios konvencijos subalansuoja tiek pavienių valstybių, tiek tarptautinės teisės bendrus tikslus. Daugelis konvencijų nuostatų yra ganėtinai plačiai apibrėžtos ir nėra aiškios taikymo prasme, dėl to šių tarptautinių normų įgyvendinimas gali būti užtikrintas tik valstybėms pritaikius nacionalinius teisės aktus prie tarptautinių normų. Visgi yra pastebima tendencija, kad valstybės skirtingai perkelia konvencijos normas į nacionalinę teisę, dėl ko atsiranda problemos šių normų taikyme.

2. Jūrų taršos reguliavimo kontekste pagrindinis teisinis dokumentas yra 2008/56/EB Jūrų strategijos pagrindų direktyva, kuri yra skirta užkardyti bet kokio lygmens taršą jūros vandenims. Pastebima, kad 2008/56/EB direktyvos ir MARPOL konvencijos nuostatos yra susijusios, nes abu teisės aktai yra skirti užtikrinti jūrų aplinkos apsaugą. Direktyva skiria ypatingą dėmesį jūrų ekosistemų apsaugai ir jūrų teritorijų tvarkymui, o MARPOL konvencija taiko reikalavimus laivams ir jų operatoriams, siekiant užtikrinti, kad laivo nuotekos ir išmetimai neturėtų neigiamo poveikio jūrų aplinkai. Be to, visos Europos Sąjungos šalys yra pasirašiusios MARPOL konvenciją. Tai reiškia, kad ES valstybės narės turi įgyvendinti konvencijos reikalavimus savo nacionaliniuose teisės aktuose. Taigi, tiek direktyvos nuostatos, tiek tarptautinės konvencijos nuostatos siekia vienodo tikslo – užtikrinti, kad jūrų ekosistema būtų apsaugota nuo taršos.

3. Europos mastu egzistuoja specializuotos institucijos, skirtos užtikrinti konvencijų ir jas papildančių direktyvų teisės įgyvendinimą Europos Sąjungos regione pagal geografinį principą. Viena pagrindinių institucijų padedanti Europos šalims laikytis tarptautinių įsipareigojimų yra Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA), veikianti visos Europos mastu. Kitos institucijos yra padalintos į regionus ir turi pareigą prižiūrėti jiems priskirtų jūrų saugą.

4. Lietuva, kaip viena iš Baltijos jūros regiono valstybių, yra Helsinkio konvencijos narė. Baltijos jūra tiek tarptautiniu, tiek Lietuvos mastu sulaukė didelio dėmesio teisinio reglamentavimo prasme. Lietuvos teisės aktai reguliuojantys jūros regiono kontrolę, kalbant apie laivų taršos priežiūrą ir atliekų išleidimą, atitinka tarptautines teisės normas. Tačiau Lietuva iki galo nėra integravusi visų Helsinkio konvencijos teisės normų nustatančių rezervato

teritorijų nustatymą Baltijos jūroje, dėl ko gali kilti nevienodumų su kitomis regiono valstybėmis.

## LITERATŪRA

### Teisės aktai:

1. 1973 M. Tarptautinė Konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos. (MARPOL 73/78) Valstybės žinios, 2004-09-14, Nr. 138-5030
2. 1997 m. Protokolo, kuriuo keičiama 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos su pakeitimais, padarytais 1978 m. Protokolu, priedo pakeitimai (Taisyklių dėl energijos vartojimo efektyvumo įtraukimas į MARPOL konvencijos VI priedą) TAR, 2015-06-03, Nr. 8741
3. 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva) su paskutiniais pakeitimais 2017 m.
4. 2018 m. sausio 16 d. Europos Parlamento rezoliucija „Tarptautinis vandenynų valdymas. Mūsų vandenynų ateities darbotvarkė atsižvelgiant į darnaus vystymosi tikslus iki 2030 m.“. Žiūrėta 2023m. kovo 21 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018IP0004&from=GA>
5. Aplinkos ministro ir susisiekimo ministro įsakymas Nr. 77-3535 „Dėl Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių liekanų tvarkymo nuostatų patvirtinimo.“ Valstybės žinios, 2003 m. rugpjūčio 6 d.
6. Australian Maritime Safety Authority, Marine Order 93 (Marine pollution prevention — noxious liquid substances) 2014 AMSA MO 2014/10 (Aus).
7. Dėl Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių patvirtinimo. Valstybės žinios, 2004m. vasario 3 d., Nr. 18-564
8. European Commission. Our Oceans, Seas and Coasts. The Barcelona Convention. Žiūrėta 2023 balandžio 08 : [d.https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelonaconvention/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelonaconvention/index_en.htm)
9. Europos Sąjungos sutartis ir sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos. Oficialusis leidinys C 326/49. 2012
10. HELCOM Recommendation 15/5. 10 March, 1994. HELCOM HOD 11/2003 “Guidelines for Designating Marine and Coastal Baltic Sea Protected Areas (BSPA) and Proposed Protection Categories”.
11. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija 1982 m. Valstybės žinios, 2003-11-13, Nr. 107-4786

12. Jungtinių tautų rezoliucija 2749 (xxv). Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijai. 1970 m.
13. Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui „Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija“ 2005 m. SEK(2005)1290. Žiūrėta 2023 m. balandžio 1 d.: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A52005DC0504>
14. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (Žin., 2000, Nr. 89-2741)
15. Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas 1997 m. Valstybės žinios, 1997-11-28, Nr. 108-2731
16. Lietuvos Respublikos valstybės kontrolė valstybinio audito ataskaita. Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos nuostatų įgyvendinimas. 2004 gruodžio 23 d. Nr. 2020-3-43. Vilnius. 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. Valstybės žinios, 1997m. kovo 12, Nr. 21-499
17. MARPOL Annex I- Prevention of Pollution by Oil Žiūrėta 2023 m. vasario 28: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/OilPollution-Default.aspx>
18. Policy of the United States With Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf, Procl No 2667 (Sept 28, 1945), 1945 Pub Papers 150
19. The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution. Žiūrėta 2023 balandžio 10  
.http://www.blackseacommission.org/Institutions/The%20Black%20Sea%20Commission /
20. The Merchant Shipping (dangerous or noxious liquid substances in bulk) Regulations 1996 (Statutory Instrument (S.I.) 1996/3010, as amended by S.I. 1998/1153) (UK).
21. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija „Laivų atliekų priėmimo ir tvarkymo klaipėdos valstybiniame jūrų uoste planas“ 2022-06-20 Nr. V-148

### **Mokslinė literatūra:**

1. Abdulaziz H. Abuzinada, Benno Böer. Protecting the Gulf's Marine Ecosystems from Pollution. Olandija: Springer, 2008.
2. Abecassis D. W. Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States Law and Practice. Stevens&Sons, London, United Kingdom, 1985. P. 114.
3. Churchill R. R., Love H. V. The Law of the Sea. Manchester University Press, 1988. P. 51-58

4. Čampara, Leo. Hasanspahić, Nermin and Vujičić, Srđan. “Overview of MARPOL Annex VI regulations for prevention of air pollution from marine diesel engines” (2018) 58 (01004) SHS Web of Conferences 1, 3
5. Dickinson, H. Maritime pollution by ships. A guide to International Conventions applicable to an incident involving pollution by a ship. . Žiūrėta 2023m. vasario 22: <http://www.hilldickinson.com/pdf/guide%209%20-%20Maritime%20Pollution%20hi-res.pdf>.
6. Dunne, T. MARPOL Annex VI: Disproportionate Burden Or Necessary Regulations for the Greater Good: How Pollution Controls on the Shipping Industry Are Currently Affecting and Will Continue to Affect Maritime Commerce and the Global Environment“. 2019 m. Tulane Maritime Law Journal.
7. Gelpke N., Visbeck, M. Sustainable Use of Our Oceans – Making Ideas Work. World ocean review. Living with the oceans. 2015, 4. p. 10
8. Grotius, Hugo. The Freedom of the Seas or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in East Indian Trade, disertacija vert. Ralph Van Deman Magoffin, Ph.D., NY Oxford University Press 1916 m., The Marsi and Clefrin Frelock Book Series, 2008.
9. Häkkinen, Jani M. and Posti, Antti I. “Review of Maritime Accidents Involving Chemicals – Special Focus on the Baltic Sea” (2014) 8 (2) International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation 295, 296
10. Grybauskienė, V. Baltijos jūra. Pakrančių apsauga. Mokomoji knyga. Kaunas: Ardiva, 2008. P.38
11. Isokaitė, I. „Lietuvos, kaip pakrantės valstybės, teisių ir pareigų pagal 1982 metų jūrų teisės konvenciją įgyvendinimo problemos“ ISSN 1392-1274. Teisė 2008 Nr. 68 p. 98.
12. Isokaitė, I. Daktaro disertacija., JŪROS ERDVIŲ REGLAMENTAVIMAS TARPTAUTINĖJE IR LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISĖJE. Vilniaus universitetas. 2010 m. p. 45.
13. Isokaitė, I. Straipsnis. „Baltijos regiono valstybių jūros erdvių reglamentavimo teisiniai ypatumai.“ Teisė, 2009, 73. P. 75
14. Klumbytė, S. Saugomos Baltijos jūros teritorijos tarptautinėje, Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos teisėje. Jurisprudencija. Mokslo darbai 2006 3(81); p. 45
15. Long, R. The Marine Strategy Framework Directive: A New European Approach to the Regulation of the Marine Environment, Marine Natural Resources and Marine Ecological Services (2011) Journal of Energy and Natural Resources Law 29 (1) p. 10

16. Nordquist M., Norton J., Mahmoudi S. The Stockholm Declaration and the Law of the Marine Environment. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 289.
17. Platzöder R., Verlaan P. The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1996. P. 97.
18. Rakestraw, Andrew. "Open Oceans and Marine Debris: Solutions for the Ineffective Enforcement of MARPOL Annex V" (2012) 35 (2) Hastings International & Comparative Law Rev 383, 392.
19. Statman, K. "“To Comply or Not to Comply?” An Argument in Favour of Increasing Investigation and Enforcement of MARPOL Annex I Violations" (2014) 5 (1) Wash. & Lee Journal of Energy, Climate & Environment. p. 263
20. Vasiliauskienė, Violeta. Kriščiūnaitė, Justė. Jūrų vandenų apsauga: jūrų vandenų samprata ir tarptautinis reguliavimas. 2020 m. Mykolo Romerio universitetas. Mokslinis žurnalas. visuomenės saugumas ir viešoji tvarka. P. 537-559

### **Teismų praktika:**

1. European Federation for Transport and Environment, "Shipping's impact on air quality" Žiūrėta 2023m. kovo 26 : <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/shipping-and-environment/shipping%E2%80%99s-impact-air-quality>
2. Europos Teisingumo Teismas, Byla C-510/20 Europos Komisija prieš Bulgarijos vyriausybę 2020 m. Žiūrėta 2023 m. kovo 25 : <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=2008%252F56&docid=258487&pageIndex=0&doclang=lt&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1060614#ctx>
3. Europos Teisingumo Teismas, Byla C-461/13 Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. prieš Vokietijos vyriausybę. 2015 m. Žiūrėta 2023 m. kovo 25 : <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=165446&pageIndex=0&doclang=lt&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1025166>
4. R (on the application of Friends of the Earth Ltd) v Secretary of State for Transport. 2011 m. Žiūrėta 2023m. kovo 12 : <https://www.judiciary.uk/judgments/r-on-the-application-of-friends-of-the-earth-limited-v-secretary-of-state-for-international-trade-and-others/>
5. United States of America, Plaintiff, v. Chartworld Shipping Corporation, Nederland Shipping Corporation, and Vasileios Mazarakis, Defendants." United States v. Chartworld Shipping Corp., Criminal Action No. 1:19- cr-00058-RGA, (D. Del. Sep. 17, 2019)

6. United States v. Oceanic Illsabe Ltd. Žiūrėta 2023m. kovo 13 : <https://casetext.com/case/united-states-v-oceanic-illsabe-ltd-1>
7. United States v. Portline Bulk International S.A., et al., No. 2:19-CR-00434 (D.S.C.) 2018.
8. USA vs Princess Cruise Lines. 2016 m. Žiūrėta 2023m. kovo 12: [https://sherloc.unodc.org/cld/en/case-law-doc/wildlifecrimetype/usa/2016/united\\_states\\_of\\_america\\_v\\_princess\\_cruise\\_lines\\_ltd.html](https://sherloc.unodc.org/cld/en/case-law-doc/wildlifecrimetype/usa/2016/united_states_of_america_v_princess_cruise_lines_ltd.html)
9. USA vs. Transport GmbH (MST) Žiūrėta 2023m. kovo 16 Priega per internetą: <https://www.justice.gov/opa/pr/german-shipping-operator-sentenced-pay-32-million-obstruction-justice-and-falsifying-official>

### **Internetiniai šaltiniai:**

1. 2022 m. Europos parlamentas. Priimti ir svarstyti teisės aktai. Žiūrėta 2023 vasario 23 d.: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2022:184:FULL&from=EN>
2. Arora, “MARPOL Annex III and Amendment 37-14 to the IMDG code” Žiūrėta 2023 m. kovo 11 d. : standard-club.com/fileadmin/uploads/standardclub/Documents/Import/publications/standard-safety/split-articles/2016/2023666-marpol-annex-iii-and-amendment-37-14-to-the-imdg-code.pdf
3. Aktualiausių tarpinių ir pakrantės vandenų valdymo ir apsaugos problemų apžvalga. Tarpinių ir pakrantės vandenų būklė. Jūrinių tyrimų centras, Klaipėda, 2007. . Žiūrėta 2022 m. vasario 22 d. : [http://www.jtc.lt/private/vandens\\_problemos\\_bukle.pdf](http://www.jtc.lt/private/vandens_problemos_bukle.pdf)
4. EMSA apžvalga. Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d. [https://European-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/emsa\\_lt](https://European-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/emsa_lt)
5. EMSA vaidmuo: taršos iš laivų prevencija. Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d. : <https://www.emsa.europa.eu/we-do/sustainability/environment.html>
6. EU Sectoral Policies Žiūrėta 2023 m. kovo 23 d. : [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sectoral\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sectoral_en.html)
7. Helsinkio komisija. Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d. : <https://helcom.fi/>

8. IMO Implications of the United Nations Convention on the Law of Sea for the International Maritime Organization/31-01-2007, LEG/MISC.5// Žiūrėta 2023 m. vasario 22 d.: <http://www.imo.org/>
9. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol - Annex VI); Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II). Žiūrėta 2023 m. vasario 22 d. : [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-thePrevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-thePrevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
10. International Maritime Organization. „Status of Ratifications“ Žiūrėta 2023 m. kovo 16 d.: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>
11. Jūrų strategijos pagrindų direktyvos įgyvendinimas. Lietuvos Respublikos vyriausybė. Žiūrėta 2023 m. kovo 23 d.: <https://aaa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vanduo/kursiu-marios-ir-baltijos-jura/juru-strategijos-pagrindu-direktyvos-igyvendinimas>
12. Klaipėdos jūrų uostas. Žiūrėta 2023 m. balandžio 17 d.: <https://portofklaipeda.lt/>
13. Klaipėdos universitetas. Baltijos jūra – viena iš labiausiai užterštų pasaulyje: ką mokslininkai joje randa? Žiūrėta 2023 m. kovo 1 d.: <http://apc.ku.lt/index.php/baltijos-jura-viena-is-labiausiai-uzterstu-pasaulyje-ka-mokslininkai-joje-randa/>
14. Kokybiška laivyba. Saugesnės jūros. Švaresni vandenys. Europos jūrų saugumo agentūra. 2014 m. Žiūrėta 2023 m. balandžio 3 d.: <https://www.emsa.Europa.eu/jobs/download/106/14/23.html>
15. Lietuvos transport saugos administracija. Užsienio laivų kontrolė. Žiūrėta 2023 m. balandžio 14 d.: <https://ltsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vandens-transportas/juru-transportas/uzsienio-laivu-kontrolė>
16. MARPOL at 50 – our commitment goes on: IMO releases the world maritime theme for 2023. Žiūrėta 2023 m. vasario 22 d. : <https://www.ibanet.org/marpol-imo-maritime-theme>
17. OSPAR konvencija. Europos Sąjunga. Žiūrėta 2023 m. balandžio 04 d.: <http://publications.Europa.eu/resource/legissum/128061.LIT>
18. Support for Major Reshape of MARPOL Annex IV. 2020 m. Žiūrėta 2023 m. kovo 12 d.: <https://www.maritime-executive.com/editorials/support-for-major-reshape-of-marpol-annex-iv>
19. Tarptautinė jūrų organizacija. Žiūrėta 2023 m. vasario 28 d.: <https://www.urm.lt/default/lt/uzsienio-politika/tarptautines-sutartys/konvencijos/tarptautine-juru-organizacija>IMO Resolution A.982 (24) “Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas”.



Žiūrėta 2023 m. kovo 1 d.:

[//http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D14373/982.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D14373/982.pdf)

20. U.S. V. OVERSEAS SHIPHOLDING GROUP, INC. 2012 m. Žiūrėta 2023 m. kovo 11 d.: <https://www.justice.gov/enrd/us-v-overseas-shipholding-group-inc>
21. UNEP. Mediterranean Action Plan. 1975 m. Žiūrėta 2023 balandžio 4 d.: <https://www.unep.org/unepmap/>
22. Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie aplinkos apsaugos ministerijos. Saugomų teritorijų statistika. Žiūrėta 2023 m. balandžio 17 d.: <https://vstt.lrv.lt/lt/saugomu-teritoriju-sistema/saugomu-teritoriju-statistika>
23. Visuotinė Lietuvių enciklopedija. . Žiūrėta 2023 m. vasario 22 d.: <https://www.vle.lt/straipsnis/laivyba/>

## SANTRAUKA

Darbe nagrinėjama jūrų sauga: taršos iš laivų prevencija ir reguliavimas. Darbas plėtoja tema pateikdamas pagrindinius teisės aktus kurie skirti reguliuoti taršą skleidžiamą iš laivų. Viena didžiausių jūrų aplinkos apsaugos problemų yra tyčinis neteisėtas naftos ir kitų cheminių medžiagų išleidimas į jūrą. Tokia problema pastebima atsižvelgiant į tai, jog šalys nevienodai griežtai prižiūri savo regionines jūras ir nevienodai perkelia ir taiko tarptautinės teisės reglamentavimą. Atlikti darbą buvo naudoti lyginamasis, aiškinamasis, teleologinis ir lingvistiniai metodai kurie padėjo aiškinti teisės aktų nuostatas ir įsigilinti į jų prasmę. Tyrimo objektas yra taikomi tarptautiniai reikalavimai taršos iš laivų prevencijos srityje ir jų įgyvendinimas skirtinguose regionuose. Tyrimo tikslas yra įvertinti jūros vandenių taršos iš laivų reglamentavimo gaires ir praktinį įgyvendinimą. Darbas susideda iš įvado, trijų tiriamųjų dalių ir išvadų ir pasiūlymų, literatūros sąrašo. Darbe keliami šie uždaviniai:

1. Išanalizuoti tarptautinį teisinį reglamentavimą taršos iš laivų prevencijos srityje.
2. Išnagrinėti Europos Sąjungos jūrų taršos prevencijos teisinį reglamentavimą ir institucinę sistemą
3. Pateikti tarptautinių teisės aktų reglamentuojančių taršos iš laivų prevenciją įgyvendinimą Lietuvoje

Darbe buvo išanalizuotos MARPOL tarptautinė konvencija ir Jungtinių tautų jūrų teisės konvencija kurios padėjo pasiekti pirmojo uždavinio rezultatus ir pateikti tarptautines gaires kurios yra skirtos taršos iš laivų reguliavimui. Antrasis uždavinys buvo pasiektas remiantis Europos Sąjungos direktyvomis ir analizuojant Europos institucijų darbą, kurios atsakingos už jūrų taršos priežiūrą. Trečiojo tikslo darbas pasiekė aiškindamas Baltijos jūros regionui skirtą Helsinkio konvenciją ir Lietuvos Respublikos teisės aktus skirtus įgyvendinti tiek šią konvenciją tiek kitus tarptautinius teisės aktus. Atlikus darbo tyrimą ginamasis teiginys patvirtino, nustatyta, kad tarptautiniai teisės aktai gana plačiai reguliuoja taršos iš laivų prevenciją. Nustatyta, kad tarptautinės gairės negalėtų būti įgyvendinamos be valstybių narių papildomo nacionalinio reglamentavimo. Tyrimo išvada – valstybės narės privalo daugiau bendradarbiaujant įgyvendinant tarptautinės teisės normas susijusias su taršos iš laivų prevencija, kad pavyktų išvengti nevienodo taikymo skirtinguose regionuose.

## SUMMARY

This research paper focuses on maritime environment safety: prevention and regulation of ship-source pollution. This study explores the subject by introducing basic legislation to regulate pollution from ships. One of the biggest problems in protecting the marine environment is the deliberate illegal release of oil and other chemicals into the sea. This problem is present since countries do not exercise the same rigorous surveillance of their regional seas and apply unequal transposition and application of international regulations. The problems of ship pollution in regulation stem from vague and insufficiently defined legal provisions. Comparative, interpretative, teleological, and linguistic methods have been used to interpret and understand the provisions of the legislation. The subject of the study is the application of international requirements in the field of prevention of pollution from ships and their implementation in different regions. The aim of the study is to assess the regulatory guidelines of marine pollution from ships and their practical implementation. The work consists of an introduction, three research parts, conclusion, and future recommendations. The work includes the following objectives:

1. Analyse international legal regulation in the field of prevention of pollution from ships.
2. Examine the legal framework and institutional framework for the prevention of marine pollution in the European Union
3. Discuss the implementation of international legal acts regulating the prevention of pollution from ships in Lithuania

The work explored the MARPOL International Convention and the United Nations Convention on the Law of the Sea, which helped achieve the results of the first task and provide international guidance for the regulation of pollution from ships. The second task was achieved on the basis of the European Union directives and by analysing the work of the European institutions responsible for monitoring marine pollution. The work of the third objective was achieved by interpreting the Helsinki Convention for the Baltic Sea Region and the legal acts of the Republic of Lithuania intended to implement both this Convention and other international legal acts. The research confirmed the defensive claim and found that international legislation regulates the prevention of pollution from ships relatively broadly. It was found that international guidelines could not be implemented without additional national regulation by Member States. The study concludes that Member States must increase

cooperation in the implementation of international law on the prevention of ship-source pollution to avoid disparities between regions.

**PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ**2023-04-21  
Vilnius

Aš, Mykolo Romerio universiteto (toliau – Universitetas),

viešojo saugumo akademijos, aplinkosaugos teisės*(fakulteto/instituto, programos pavadinimas)*Studentas(-ė) Modestas Alekna,  
*(vardas, pavardė)*patvirtinu, kad šis rašto darbas / bakalauro / magistro baigiamasis darbas„JŪRŲ SAUGA: TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJA IR  
REGULIAVIMAS“:

1. Yra atliktas savarankiškai ir sąžiningai;
2. Nebuvo pristatytas ir gintas kitoje mokslo įstaigoje Lietuvoje ar užsienyje;
3. Yra parašytas remiantis akademinio rašymo principais ir susipažinus su rašto darbų metodiniais nurodymais.

Man žinoma, kad už sąžiningos konkurencijos principo pažeidimą – plagijavimą studentas gali būti šalinamas iš Universiteto kaip už akademinės etikos pažeidimą.

---

*(parašas)*Modestas Alekna*(vardas, pavardė)*