

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
STRATEGINIO VALDYMO IR POLITIKOS FAKULTETO  
APLINKOS POLITIKOS IR VALDYMO KATEDRA

AGNĖ KNIEŽAITĖ  
(TEISĖ IR VALDYMAS)

**TARŠOS IŠ LAIVŲ REIKALAVIMAI IR JŲ VYKDYMO UŽTIKRINIMAS LIETUVOJE**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –  
doc. dr. Alfonsas Vaišnoras

Konsultantė –  
Vilma Brilinkevičienė

Vilnius, 2008

## TURINYS

ĮVADAS.....	4
1. TARŠOS IŠ LAIVŲ PROBLEMA.....	8
1.1. Teršalų laive susidarymas.....	8
1.2. Literatūros apžvalga.....	9
1.3. Sąvokų, terminų, sampratų interpretacija.....	10
2. TARŠOS IŠ LAIVŲ REIKALAVIMAI IR JŲ VYKDYMO UŽTIKRINIMAS TARPTAUTINĖJE TEISĖJE .....	11
2.1. 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatos dėl taršos iš laivų.....	11
2.2. Tarptautinės jūrų organizacijos ir MARPOL 73/78 reikalavimai.....	13
2.3. Taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimas JT jūrų teisės konvencijoje ir TJO.....	15
2.3.1. Vėliavos valstybės jurisdikcija.....	15
2.3.2. Uosto valstybės jurisdikcija.....	16
2.3.2. Pakrantės valstybės jurisdikcija.....	18
2.4. Helsinkio konvencijos ir HELCOM rekomendacijų nuostatos dėl taršos iš laivų.....	18
3. ES VAIDMUO IR REIKALAVIMAI TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS IR KONTROLĖS SRITYJE.....	25
3.1. ES vaidmuo taršos iš laivų srityje.....	25
3.2. ES reikalavimai dėl laivuose susidarančių atliekų priėmimo ir tvarkymo.....	27
3.3. ES reikalavimai dėl taršos iš laivų vykdymo užtikrinimo.....	29
4. TARŠOS IŠ LAIVŲ REIKALAVIMAI IR JŲ VYKDYMO UŽTIKRINIMO SISTEMA LIETUVOJE.....	32
4.1. Taršos iš laivų reikalavimai ir jų įgyvendinimas Lietuvoje.....	32
4.2. Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymas.....	34
4.2.1. Principo „be specialaus mokesčio“ taikymas.....	39
4.2.2. Laivuose susidarančių atliekų tvarkymo planai.....	41
4.2.3. Valstybės kontrolės audito ir Europos Komisijos patikrinimo dėl laivuose susidarančių atliekų tvarkymo rezultatų apžvalga.....	42
4.3. Vykdyto užtikrinimo sistema Lietuvoje.....	44
4.3.1. Atsakingų institucijų funkcijos.....	44
4.3.2. Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų kontrolė (vėliavos valstybi- nė kontrolė).....	46
4.3.3. Užsienio valstybių laivų valstybinė kontrolė Lietuvos Respublikos jūrų uostuose.....	48

4.3.4. Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnų teisės ir pareigos taršos iš laivų kontrolės srityje.....	50
4.4. Baigiamoji dalis.....	54
IŠVADOS.....	56
REKOMENDACIJOS IR PASIŪLYMAI.....	57
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	58
SANTRAUKA.....	63
SUMMARY.....	65
PRIEDAI.....	67

## IVADAS

Per pastarąjį dešimtmetį laivyba pasaulyje nuolat intensyvėjo. Šiuo metu ES beveik 90 % išorinės ir 40 procentų vidinės prekybos vykdoma jūrų transportu. [49]. Baltijos jūroje nuolat plaukioja apie 2000 laivų, tarp kurių tanklaiviai, laivai gabenantys pavojingus aplinkai krovinius, keleiviniai keltai ir t.t. [52] Todėl nenuostabu, kad tarša iš laivų - viena aktualiausių jūros aplinkos apsaugos problemų. Ypatingo dėmesio pastaruoju metu susilaukė ekologinę katastrofą sukėlusį laivo „Prestige“ avarija prie Ispanijos krantų, kurios metu į jūros aplinką pateko 63 000 tonų naftos. [50]

Tačiau nemažiau svarbi nei laivų avarijos, kurių metu užteršiama aplinka, yra tyčiniai neteisėti teršalų išmetimai iš laivų, pažeidžiant tarptautinius aplinkosauginius reikalavimus. Nors pavieniai neteisėti naftuotų vandenių išmetimai iš laivų dažniausiai nėra dideli, tačiau bendras visų neteisėtų išmetimų kiekis yra didelis. Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos paskaičiavimais kasmet neteisėtai iš laivų išmetama daugiau naftos nei sudėjus visą didžiausių laivų avarių metu išsiliejusią naftą. Tai daugiau nei 314 000 tonų naftos kasmet. [54]

Tarptautinė jūrų organizacija, supratusi problemos svarbą, patvirtino 1973 metais tarptautinę konvenciją dėl taršos iš laivų prevencijos, kuri vėliau virto MARPOL 73/78. Tačiau nepaisant to, kad šiuo metu MARPOL 73/78 taikoma 99 % pasaulinio laivyno, pavyzdžiui Baltijos jūroje kasmet apžvalgos skrydžių metu užfiksuojama apie 400 neteisėtų išmetimų iš laivų, tačiau faktiškai jų būna gerokai daugiau. Tokiais atvejais teršėjai paprastai nėra nustatomi, nežinoma, kiek ir kokių teršalų pateko į jūrą. [40; 52]

Tyčiniai neteisėti naftuotų vandenių išmetimai iš laivų tai dėl ekonominių, finansinių paskatų atliekamas pažeidimas. Pažeidėjas gali turėti gana reikšmingos finansinės naudos, nepriduodamas laive susidarančių atliekų (naftuotų vandenių) ar krovinio likučių į uosto atliekų priėmimo įrenginius, o tiesiog juos išmesdamas į jūrą. Be to, pažeidėjai turi ekonominį pranašumą prieš tuos laivų savininkus ar įmones, kurios išleidžia nemažai lėšų investuodamos į aplinkosaugines technologijas, kad tinkamai vykdytų taršos iš laivų reikalavimus. [40]

Tai valstybės pareiga užtikrinti taršos iš laivų reikalavimų vykdymą ir apginti sąžiningų verslininkų interesus bei apsaugoti jūros aplinką. Pasiiekti šį tikslą geriausiai pavyks užtikrinus šių trijų komponentų sąveiką: taršos iš laivų prevencijos reikalavimus, efektyvų pažeidėjų nustatymą, griežtų (atgrasančių) teisinio poveikio priemonių taikymą pažeidėjui.

Lietuvoje nuo 1997 m. nebuvo nustatyta nei vieno neteisėto tyčinio naftuotų vandenių išmetimo iš laivų. [37] Siekiant įgyvendinti tarptautinius ir ES reikalavimus taršos iš laivų srityje, 2007 metais priimti Jūros aplinkos apsaugos įstatymo ir Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo pakeitimai dėl taršos iš laivų. Tačiau reikšmingesnių pokyčių institucijose

atsakingose už taršos iš laivų reikalavimų vykdymo kontrolę nepastebėta. Tai suponuoja prielaidą, kad Lietuvos Respublikos teisinė, administracinė (ar institucinė) taršos iš laivų reikalavimų vykdymą užtikrinanti sistema yra pakankama jūros aplinkai nuo neteisėtų teršalų išmetimų iš laivų apsaugoti.

Siekiant patvirtinti ar paneigti šią prielaidą, reikėtų detaliau panagrinėti taršos iš laivų reikalavimus tarptautinėse konvencijose, nacionaliniuose teisės aktuose, išnagrinėti ES direktyvų nuostatas ir jų poveikį Lietuvos teisei sistemai, išanalizuoti institucijų, atsakingų už šių reikalavimų vykdymo kontrolę, funkcijas ir veiklą, bei LR teisės aktuose numatytą atsakomybę už taršos iš laivų reikalavimų pažeidimus.

**Tyrimo objektas** – tarptautiniai ir ES reikalavimai dėl taršos iš laivų, taikomi Lietuvos Respublikos jūros rajone ir šių reikalavimų vykdymo užtikrinimo sistema Lietuvoje.

**Tyrimo dalykas** – tarptautinių, ES, LR reikalavimų taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės srityje, jų įgyvendinimo, reikalavimų vykdymą kontroliuojančių institucijų funkcijų ir veiklos įvertinimas.

**Darbo tikslas** – išnagrinėjus tarptautinius, ES ir nacionalinius taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės reikalavimus, jų taikymą ir įgyvendinimą LR jūros rajone, reikalavimų vykdymą kontroliuojančių institucijų funkcijas ir veiklą, įvertinti ar esama teisinė, administracinė sistema yra pakankama reikalavimų vykdymo užtikrinimui ir taršos iš laivų prevencijai.

**Uždaviniai:**

- Išnagrinėti jūros taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės reikalavimus, nustatytus tarptautinėje ir ES teisėje.
- Atsižvelgiant į tarptautinius ir ES reikalavimus, įvertinti Lietuvoje galiojančius reikalavimus taršos iš laivų srityje ir jų įgyvendinimą.
- Išsiaiškinti taršos iš laivų reikalavimų vykdymą kontroliuojančių institucijų funkcijas ir jų vykdymo efektyvumą.
- Įvertinus ankščiau minėtų uždavinių rezultatus, nustatyti, ar esama teisinė ir institucinė sistema yra pakankama taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimui.

**Hipotezė.** LR teisinė, administracinė (ar institucinė) taršos iš laivų reikalavimų vykdymą užtikrinanti sistema yra pakankama jūros aplinkai nuo taršos iš laivų apsaugoti.

Magistro baigiamajame darbe naudoti įvairūs teoriniai ir empiriniai tyrimo metodai kaip tyrimo objekto pažinimo būdai.

**Naudoti teoriniai tyrimų metodai.** *Analizės metodas* naudojamas nagrinėjant Lietuvoje taikomus jūros taršos iš laivų reikalavimus, suskaidant juos taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės reikalavimus ir išskirstant į tarptautinius, ES ir nacionalinius reikalavimus. *Analizės*

*metodas* naudojamas nagrinėjant skirtingą teisinį režimą, taikomą skirtingose jūros rajono dalyse užsienio laivams ir laivams, plaukiojantiems su LR vėliava. Siekiant atskleisti šių reikalavimų esmę taikomas *lyginimo metodas*.

*Sisteminės analizės metodas* naudojamas, siekiant nustatyti, ar teisinis reglamentavimas ir atsakingų institucijų funkcijos taršos iš laivų kontrolės srityje yra pakankami taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimui.

*Kritikos metodas* taikomas vertinant taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimo teisinį reglamentavimą ir jo įgyvendinimą.

*Dedukcijos ir indukcijos metodas* taikomi formuluojant šio darbo išvadas.

*Sintezės metodas* naudotas pagrįsti ar teisinis reglamentavimas ir administracinė sistema yra pakankamas taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimui.

**Naudoti empiriniai tyrimo metodai.** Tyrimo metu naudoti du vienas kitą papildantys empiriniai tyrimo metodai - *dokumentų analizės metodas ir ekspertų apklausa*.

*Dokumentų analizės metodo* pagalba išnagrinėti tarptautiniai, ES ir nacionaliniai teisės aktai, nustatantys jūros taršos iš laivų reikalavimus ir jų vykdymo užtikrinimą, LR teisės aktai, nustatantys kontroliuojančių institucijų funkcijas, už šių reikalavimų pažeidimus taikomas administracines teises poveikio priemones. Šio metodo pagalba siekiama nustatyti taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės sistemos esmę Lietuvoje.

Siekiant objektyvaus ir visapusiško tyrimo, panaudotas *ekspertų apklausos metodas*. Teisinių *dokumentų analizės metodo* pagalba išsiaiškinus taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės sistemos esmę bei gautų rezultatų patikrinimui ir papildymui naudojamas *ekspertų apklausos metodas*. Sudarytas ekspertų, dirbančių taršos iš laivų valdymo srityje sąrašas. Apklausti Aplinkos ministerijos, Susisiekimo ministerijos, Lietuvos saugios laivybos administracijos, Valstybinės aplinkos apsaugos inspekcijos, Klaipėdos RAAD, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atstovai (pagrindinių klausimų sąrašas pateiktas šio darbo priede).

### **Darbe naudojami sutrumpinimai:**

Administracija – Lietuvos saugios laivybos administracija.

ES – Europos Sąjunga.

HELCOM – Baltijos jūros aplinkos apsaugos komisija (Helsinkio komisija).

Helsinkio konvencija – 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos.

JAAA – Klaipėdos RAAD Jūros aplinkos apsaugos agentūra.

Klaipėdos RAAD – Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos

apsaugos departamentas.

Komisija – Europos Komisija.

KVJUD – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija.

LR – Lietuvos Respublika.

MARPOL 73/78 - 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, iš dalies pakeista 1978 m. protokolu.

Ppm – dalelių skaičius milijone.

TJO – Tarptautinė jūrų organizacija.

## 1. TARŠOS IŠ LAIVŲ PROBLEMA

### 1.1. Teršalų laive susidarymas

Nepaisant to, kad MARPOL 73/78, taikoma 99 % pasaulinio laivyno, draudžia laivuose susidarančių naftuotų atliekų išmetimą iš laivų ir reikalauja, kad atliekos būtų pridurotos į atliekų priėmimo įrenginius uoste, neteisėti naftuotų atliekų išmetimai iš laivų yra dažnas reiškinys visose pasaulio jūrose. [40]

Apie 1% iš visų laivo suvartotų degalų virsta atliekomis. Paprastai laive susidaro du naftuotų atliekų tipai – naftuotos atliekos laivo triume (dar vadinami naftuotais vandenimis iš mašinų skyriaus) ir naftuotos dumblo tipo atliekos, susidarančios degalų valymo įrenginiuose. [40]

Yra du būdai, kaip elgtis su šioms laivo eksploatacijos metu susidariusiomis atliekomis:

- Saugoti jas laive tam skirtose talpose ir priduoti į uosto atliekų priėmimo įrenginius,
- Išpumpuoti naftingus mišinius per naftuoto vandens filtravimo sistemą (speciali įranga atskirianti naftos produktus ir vandenį iki 15 ppm, kuri turi atitikti tarptautinius standartus) į jūros aplinką.

Laive turi būti įrengtos pakankamo dydžio talpos, kad susidarančios atliekos galėtų būti saugomos viso laivo reiso metu ir išpumpuotos į priėmimo įrenginius krante. Tačiau dažniausiai vandens kiekis tokiuose naftinguose mišiniuose yra gana didelis, todėl jo pristatymas į uosto priėmimo įrenginiu dažnai finansiškai nenaudingas. Norint sumažinti naftuoto vandens kiekį, jis perpumpuojamas į triumo naftuoto vandens saugojimo tanką, kur nafta yra atskiriama ir ima plūduriuoti vandens paviršiuje. Ši nafta ir nafta iš kuro valymo įrenginių nusiurbama ir patalpinama į atskirąjį triumo naftos saugojimo tanką ir pridodama į atliekų priėmimo įrenginius uoste. Likęs vanduo triumo naftuoto vandens saugojimo tanke išpumpuojamas į naftuoto vandens filtravimo sistemą. Iš filtravimo sistemos išleidžiamose į jūros aplinką nuotekose naftos kiekis turi neviršyti 15 ppm. Taigi, filtravimo sistemoje turi būti įrengtas stabdymo įrenginys, užtikrinantis, kad išmetimas būtų automatiškai sustabdomas, kai naftos kiekis nuotekose viršija 15 ppm. Šioje įrangoje likusi nafta, taip pat keliauja į atskirąjį triumo naftos saugojimo tanką. Dalis šios naftos gali būti sudeginama laivo kuro deginimo įrenginyje, o likusi turi būti pristatyta į uosto atliekų priėmimo įrenginius. Tačiau atliekų pristatymas į uosto priėmimo įrenginius brangiai kainuoja arba uoste gali tiesiog nebūti tinkamų atliekų priėmimo įrenginių, todėl dažnai laivuose susidarančių atliekų atsikratoma tiesiog jas išmetant į jūrą. [40.]

Kitas neteisėtų tyčinių teršalų išmetimo iš laivų šaltinis – laivų balastiniai vandenys. Jie naudojami stabilizuoti laivui audrų metu ar tada, kai tanklaivis grįžta į krovos uostą be krovinio.



Senesni tanklaiviai gabena balastinius vandenis krovinio arba kuro talpose. Užteršti kuru ar krovinio likučiais balastiniai vandenys prieš pakraunant naują krovinį išmetami į jūrą. Tačiau MARPOL73/78 apribojo užterštų balastinių vandenų išmetimą į jūrą. Vadovaujantis šia konvencija, leidžiama išmesti naftuotus vandenis, jei naftos kiekis juose neviršija 15 ppm.

Tanklaiviai, pastatyti įsigaliojus MARPOL73/78, t. y. po 1983 m., privalo turėti segreguoto balasto talpas arba tik balastui skirtas talpas. Pastebėtina jog, 1999 m. du trečdaliai pasaulinio laivyno atitiko šiuos reikalavimus dėl balastinio vandens talpų. Prognozuojama, kad nuo 2009 m. likę senesni tanklaiviai bus nebenaudojami. Taigi, šiuo metu didžiąją dalį neteisėtai iš laivų išmetamų teršalų sudaro naftuoti vandenys iš mašinų skyriaus ir naftuotos dumblo tipo atliekos. [40]

## 1.2. Literatūros apžvalga

Taršos iš laivų problema Lietuvoje nėra plačiai aprašyta literatūroje. Dažniausiai literatūroje nagrinėjant jūros aplinkos apsaugos problemas, kaip viena iš aktualiausių problemų nurodoma tarša iš laivų.

J. Dubra straipsnyje „Naftos produktų išplitimas Lietuvos jūrinėje pakrantėje“ aptaria LR jūros rajono užterštumo naftos produktais būklę, jūros taršos nafta šaltinius bei laivybos įtaką, taip pat užsimena ir apie tyčinius naftos išmetimus iš laivų. [29] Plačiau naftos taršos šaltinius J. Dubra įvertina straipsnyje „Naftos produktų patekimo į Baltijos jūrą įvertinimas“ [30]. Bet kokiu atveju autorius tik bendrais bruožais aprašo neteisėtos tyčinės taršos iš laivų problemą, užsimindamas apie jos priežastis ir sprendimo būdus, mini kai kuriuos tarptautinius reikalavimus, tačiau nenagrinėja taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės teisinių, administracinių priemonių ir jų įgyvendinimo Lietuvoje.

V. Smailys, B. Tilickis, straipsnyje „Lietuvos pajūrio aplinkos problemos“ aptaria laivybos poveikį jūros aplinkai, tačiau detaliau nenagrinėja Lietuvoje taikomų reikalavimų taršos iš laivų srityje ar jų įgyvendinimo. [31]

R. Žaromskis monografijoje „Okeanai, jūros estuarijos“, aprašydamas Baltijos jūros ekologines problemas nagrinėja taršos nafta iš laivų problemą, jos sprendimo būdus ir priemones, tačiau detaliau Lietuvoje taikomų reikalavimų, priemonių ar jų įgyvendinimo taip pat nenagrinėja. [26]

S. Katuoka knygoje „Tarptautinė jūrų teisė“ nagrinėdamas tarptautinės jūrų teisės pagrindinius bruožus ir skirtingų jūros erdvių (vidaus vandenų, teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos, atvirosios jūros ir pan.) teisinį režimą aptaria valstybių teisės ir pareigas, susijusias su aplinkos apsauga ir laivyba, tačiau konkrečiai valstybių teisių ir pareigų dėl taršos iš

laivų nenagrinėja. [27]

Taigi, kaip minėta taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės reikalavimai ir jų įgyvendinimas Lietuvoje nepakankamai išsamiai išnagrinėti literatūroje. Atsižvelgiant į tai, pagrindiniai literatūros šaltiniai naudojami šiame darbe - tai tarptautiniai, ES ir LR teisės aktai, tarptautinių organizacijų informacija ir publikacijos dėl taršos iš laivų.

### **1.3. Sąvokų, terminų, sampratų interpretacija**

Neteisėtas teršimas iš laivo – laivuose susidarančių atliekų ar laivų krovinių likučių išmetimas iš laivo, pažeidžiant MARPOL 73/78 reikalavimus.

Laivuose susidarančios atliekos ir laivų krovinių likučiai – paprastai „laivuose susidarančios atliekos“ suprantamos kaip visos laivo eksploatacijos metu susidarančios atliekos, įskaitant nuotekas, ir likučiai, išskyrus krovinio likučius, kuriems taikomi MARPOL 73/78 konvencijos I, IV ir V priedai, taip pat su kroviniu susijusios atliekos, kaip apibrėžta Rekomendacijose dėl MARPOL 73/78 konvencijos V priedo įgyvendinimo. Krovinių likučiai - tai iškrovus ir išvalius laivą krovinių triumuose arba cisternose likusios bet kokių krovinių liekanos, taip pat pakrovimo/iškrovimo perviršis ir nutekėjimas. Tačiau neteisėto teršimo iš laivų problemos nagrinėjimui aktualiausias yra naftuotos atliekos ir krovinių likučiai, todėl šiame darbe Laivuose susidarančios atliekos ir laivų krovinių likučiai - laivo eksploatacijos metu susidarančios atliekos ir krovinių likučiai, kuriems taikomas MARPOL 73/78 konvencijos I priedas.

LR teritorinė jūra - LR pakrantės 12 jūrmilių pločio Baltijos jūros vandens juosta, kuri yra sudėtinė LR teritorijos dalis ir kurios ribas su gretimomis valstybėmis nustato LR tarptautinės sutartys ir visuotinai pripažinti tarptautinės teisės principai bei normos

LR išskirtinė ekonominė zona - už teritorinės jūros ribų esanti Baltijos jūros dalis, kurioje LR turi tam tikras suverenias teises, jurisdikciją ir pareigas, nustatytas pagal LR įstatymus ir tarptautinius susitarimus, ir kurios ribas su kaimyninėmis valstybėmis nustato LR tarptautinės sutartys ir visuotinai pripažinti tarptautinės teisės principai bei normos.

LR jūros rajonas - LR vidaus vandenys, teritorinė jūra ir išskirtinė ekonominė zona.

Vėliavos valstybė – valstybė, kurioje registruotas ir su kurios vėliava plaukioja laivas.

Pakrantės valstybė – valstybė, kurios teritorinėje jūroje ar išskirtinėje ekonominėje zonoje yra laivas.

Uosto valstybė – valstybė, kurios uoste yra laivas.

Nafta - bet kokio pavidalo nafta, įskaitant gryną naftą, naftos kūrą, naftos nuosėdas, naftos atliekas ir naftos produktus. Naftingas mišinys – tai bet kokį naftos kiekį turintis mišinys.

## 2. TARŠOS IŠ LAIVŲ REIKALAVIMAI IR JŲ VYKDYMO UŽTIKRINIMAS TARPTAUTINĖJE TEISĖJE

### 2.1. 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatos dėl taršos iš laivų

Pasaulinis vandenynas, užimantis du trečdalius Žemės rutulio, vaidina vis didesnę vaidmenį valstybių gyvenime. Naudodamosi vandenynu valstybės sueina į įvairius santykius, kurie reglamentuojami tarptautinės teisės normų. Iki XX amžiaus vidurio tarptautinė jūrų teisė iš esmės buvo paprotinė, ir tik dabar, XX amžiaus pabaigoje, galima konstatuoti, kad jūrų teisė yra viena labiausiai kodifikuotų Tarptautinės teisės šakų. [27]

1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija (toliau – JT jūrų teisės konvencija) svarbiausias tarptautinis dokumentas reglamentuojantis valstybių santykius, atsirandančius naudojantis jūromis ir vandenynais bei jų ištekliais. 1994 m. lapkričio 16 d. JT jūrų teisės konvencija įsigaliojo, o šiuo metu 157 pasaulio valstybės yra ratifikavusios ar prisijungusios prie jos. [55]

JT jūrų teisės konvencijos XII dalis skirta būtent jūros aplinkos apsaugai. Šioje konvencijos dalyje įtvirtinta visuotinė valstybių pareiga tausoti ir saugoti jūros aplinką. Kartu arba pavieniui valstybės įpareigos imtis visų būtinų šiai konvencijai neprieštaraujančių priemonių, kad būtų išvengta jūros aplinkos teršimo iš bet kokio šaltinio, taip pat, kad jis būtų sumažintas ir kontroliuojamas. JT jūrų teisės konvencijoje aptariami šeši pagrindiniai vandenyno taršos šaltiniai: tarša iš sausumos šaltinių, kontinentinio šelfo naudojimas, jūros dugno eksploatavimas, atliekų laidojimas, tarša per atmosferą, tarša iš laivų. [11]

Valstybių teises ir pareigas nustatant reikalavimus ir standartus dėl taršos iš laivų reglamentuoja JT jūrų teisės konvencijos 211 straipsnis. Vadovaujantis šio str. 1 d. valstybės įpareigojamos, veikiant per kompetentingą tarptautinę organizaciją ar visuotinės diplomatinės konferencijos metu, nustatyti tarptautines normas ir standartus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų. Minėta kompetentinga tarptautinė organizacija tai – Jungtinių Tautų Tarptautinė jūrų organizacija, įsteigta 1948 metais. Pagrindinis TJO dokumentas dėl taršos iš laivų prevencijos MARPOL 73/78, kurios reikalavimai plačiau aptarti šio darbo 2.2. skyriuje. [41]

Vėliavos valstybė, uosto valstybė ir pakrantės valstybė turi skirtingas teises ir pareigas nustatant teisės normas dėl taršos iš laivų. JT jūrų teisės konvencijos 211 str. 2 d. valstybės, su kurių vėliava plaukioja laivai, įpareigojamos priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų. Tokie įstatymai ir kiti teisės

aktai turi būti vykdomi, kaip ir visuotinai pripažįstamos tarptautinės normos bei standartai, nustatyti TJO. [11]

Konvencijos 211 str. 3 d. suteikiama teisė uosto valstybėms nustatyti specialiuosius reikalavimus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų, kaip sąlygą įplaukti į jų uostus, vidaus vandenį ar sustoti jūros terminaluose. Tokie reikalavimai turi būti deramai paskelbti ir apie juos privalo būti pranešta TJO. Bet kokių atveju, remiantis anksčiau minėta JT jūrų teisės konvencijos 211 str. 3 d. nustatyti reikalavimai negali riboti laivo taikaus plaukimo teisės. Šia teise teritorinėje jūroje naudojasi visų valstybių laivai, jūrinių ir neturinčių priėjimo prie jūros. Plaukimas laikomas taikiu, jei jis nekelia grėsmės pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui ir yra vykdomas vadovaujantis JT jūrų teisės konvencija bei kitomis tarptautinės teisės normomis. [11]

Konvencijos 211 str. 4 d. įtvirtina, kad pakrantės valstybės, įgyvendindamos suverenitetą savo teritorinėje jūroje, turi teisę priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš užsienio laivų taikaus plaukimo metu. Laivai privalo laikytis pagal konvencijos 211 str. 4 d. priimtų įstatymų ir kitų teisės aktų, tačiau tokie įstatymai ir kiti teisės aktai negali trukdyti užsienio laivams taikiai plaukti. Taip pat pažymėtina, jog pakrantės valstybės teisė priimti įstatymus ir kitus teisės aktus yra ribota, kadangi pagal JT jūrų teisės konvencijos 21 str. 2 d. tokie įstatymai ir taisyklės negali būti taikomi užsienio laivų projektavimui, statybai, įgulos komplektavimui ar įrangai, jei to nereikalauja visuotinai pripažįstamos tarptautinės teisės normos ar standartai. [11;41]

Pakrantės valstybės turi teisę priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, taikytinus jų išskirtinėje ekonominėje zonoje, skirtus išvengti, sumažinti ar kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų, tačiau tokie įstatymai ir kiti teisės aktai gali būti priimami tik teršimo iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimo tikslais bei privalo neprieštarauti ir įgyvendinti TJO priimtas normas ir standartus. [41]

JT jūrų teisės konvencijos 211 str. 6 d. suteikia pakrantės valstybėms teisę imtis specialių privalomų priemonių, skirtų teršimui iš laivų išvengti, kai TJO priimtos normos ir standartai dėl taršos iš laivų neatsižvelgia į ypatingas aplinkybes ir pakrantės valstybės turi svarių priežasčių manyti, kad konkrečiame ir aiškiai apibrėžtame jų išskirtinės ekonominės zonos rajone dėl pripažintų techninių priežasčių, susijusių su šių valstybių okeonografinė ir ekologine padėtimi, taip pat jų išteklių panaudojimo ar apsaugos bei ypatingo laivų judėjimo pobūdžio, būtina imtis specialių privalomų priemonių, skirtų teršimui iš laivų išvengti, minėtos pakrantės valstybės turi teisę kreiptis į TJO dėl tam tikro rajono pripažinimo specialiuoju rajonu. Esant teigiamam TJO sprendimui, pakrantės valstybė turi teisę priimti šiam rajonui taikytinus įstatymus ir kitus teisės aktus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų, įgyvendinančius

tarptautines normas ir standartus arba laivybos praktiką, kuriuos TJO pripažįsta kaip taikytinus ypatingiems rajonams.[41] Remiantis šiuo straipsniu, TJO nustatė reikalavimus dėl Specialiojo rajono ir Ypatingai jautraus jūros rajono statuso suteikimo. Pažymėtina, jog Baltijos jūra yra pripažinta Specialiuoju rajonu pagal MARPOL 73/78 I, II, V priedus, o taip pat Ypatingai jautriu jūros rajonu (išskyrus Rusijos Federacijos vandenį).

Išnagrinėjus JT jūrų teisės konvencijos nuostatas, akivaizdu, kad normos ir standartai, skirti išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų, priimami tarptautiniame lygmenyje TJO. Valstybių teisės ir pareigos priimant įstatymus ir kitus teisės aktus dėl taršos iš laivų yra apribotos JT jūrų teisės konvencijos ir yra skirtingos vėliavos valstybėse, uosto valstybėse ir pakrantės valstybėse.

## **2.2. Tarptautinės jūrų organizacija ir MARPOL 73/78 reikalavimai**

JT jūrų teisės konvencija nustato bendrąsias teisės normas dėl taršos iš laivų. Svarbiausias tarptautinis dokumentas detaliai nustatantis reikalavimus dėl taršos iš laivų prevencijos tai - TJO MARPOL 73/78.[41]. Konvenciją sudaro dvi tarptautinės sutartys: 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos ir 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolas. MARPOL 73/78 įsigaliojo 1983 metais. Šiuo metu 136 pasaulio valstybės yra ratifikavusios ar prisijungusios prie šios konvencijos ir tai sudaro 99 % pasaulinio laivyno tonažo. [41]

MARPOL 73/78 sudaro šeši techniniai priedai:

I priedas „Teršimo nafta prevencijos taisyklės“,

II priedas „Teršimo kenksmingomis skystomis medžiagomis kontrolės taisyklės“,

III priedas „Teršimo iš laivų prevencijos taisyklės dėl supakuotų kenksmingų medžiagų gabenamų jūra“,

IV priedas „Teršimo laivuose susidarančiomis nuotekomis prevencijos taisyklės“,

V priedas „Teršimo šiukšlėmis iš laivų prevencijos taisyklės“,

VI priedas „Taisyklės dėl atmosferos taršos iš laivų prevencijos“.

Šiame darbe nagrinėjamai problemai aktualiausias yra MARPOL 73/78 I priedas „Teršimo nafta prevencijos taisyklės“. Valstybė tapusi MARPOL 73/78 šalimi privalo užtikrinti, kad laivai plaukiojantys su jos vėliava arba registruoti joje, vykdytų MARPOL 73/78 I priedo reikalavimus dėl išmetimų iš laivų, laivų konstrukcijos, įrangos, dokumentacijos laive ir kitus. Uosto ir pakrantės valstybės taip pat įpareigos užtikrinti MARPOL I priedo vykdymą. [13]

Nagrinėjamame priede nustatytos sąlygos, kurioms esant nafta ar naftos mišiniai gali būti išmesti iš laivų. Tačiau šiame skyriuje detaliau nagrinėjami Lietuvos jūros rajonui taikomi taršos

nafta iš laivų reikalavimai, kadangi Baltijos jūrai taikomi taršos iš laivų prevencijos reikalavimai yra specialus, griežtesni. [13]

Vadovaujantis MARPOL I priedu Baltijos jūra pripažinta Specialiu rajonu. Specialusis rajonas - tai toks jūros rajonas, kuriame dėl pripažintų techninių priežasčių, susijusių su okeanografinėmis ir ekologinėmis sąlygom, ir dėl tam tikrų laivybos ypatumų būtina patvirtinti specialius privalomus taršos nafta iš laivų prevencijos metodus. Specialiajame rajone bet koks naftos ar naftos mišinių išmetimas iš naftos tanklaivio ar bet kokio kito laivo, kurio bendroji talpa didesnė nei 400 tonų, yra draudžiamas. Šios nuostatos netaikomos švaraus ar izoliuoto balasto išmetimui. Draudimas netaikomas perdirbto triumo vandens išmetimui iš mašinų skyriaus, jeigu įvykdomos visos šios sąlygos:

- triumo vanduo nėra iš krovinių siurblių;
- triumo vanduo nesumaišytas su naftos krovinio likučiais;
- laivas plaukia toliau;
- naftos kiekis nepraskiestose nuotekose neviršija 15 ppm;
- laive veikia šio priedo 16 taisyklės 5 dalį atitinkanti naftos filtravimo įranga ir
- filtravimo sistemoje įrengtas stabdymo įrenginys, užtikrinantis, kad išmetimas būtų automatiškai sustabdomas, kai naftos kiekis nuotekose viršija 15 ppm.

Naftos likučiai, kurie negali būti išmesti į jūrą turi būti saugomi laive ir priduoti į uosto priėmimo įrenginius. MARPOL 73/78 I priedas įpareigoja konvencijos šalis įrengti adekvačius laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių priėmimo įrenginius uostuose ir terminaluose, kad šie įrenginiai tenkintų paprastai uostu besinaudojančių laivų reikmes ir laivai nebūtų gaišinami. [13]

Uosto valstybė privalo užtikrinti ne tik adekvačius priėmimo įrenginius, bet ir tai, kad laivai pridutu laivuose susidarančias atliekas ir krovinių likučius, kurių negalima išmesti į jūrą vadovaujantis MARPOL 73/78 nuostatomis. Tačiau pasiekimai šioje srityje kai kuriose pasaulio uostuose netenkina TJO. Todėl TJO, siekdama efektyvesnio reikalavimų dėl laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių įgyvendinimo, parengė nemažai rekomendacijų gairių ir vadovų, kuriuose nustatytos kryptys dėl atliekų tvarkymo strategijos, laivuose susidarančių atliekų rūšys ir kiekiai, atliekų priėmimo planavimas, vietos parinkimas, atliekų surinkimas ir tvarkymas, finansavimas ir išlaidų kompensavimas, bendradarbiavimas tarp uostų administracijų ir laivų savininkų ir pan. TJO taip pat ne vienerius metus teikė pagalbą šalims rengdama seminarus, konferencijas regioniniame lygmenyje. Tačiau, nepaisant visų šių pastangų, progresą galime stebėti ne visose pasaulio uostuose. [41]

2006 m. spalį TJO patvirtinto Veiksmų planą, kuris turėtų padėti išspręsti uostų priėmimo įrenginių neadekvatumo problemą. Plane pateiktas sąrašas sričių, kuriose reikalingas

papildomas TJO darbas, - tai pranešimų apie netinkamus priėmimo įrenginius tvarka, nustatytas techninių problemų, kylančių pridodant atliekas iš laivo į krantą, laivuose susidarančių atliekų rūšių ir kiekių nustatymas, priėmimo įrenginių tipų ir pajėgumų įvertinimas, regioniniai susitarimai dėl laivuose susidarančių atliekų priėmimo. [41]

### **2.3. Taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimas JT jūrų teisės konvencijoje ir TJO**

JT jūrų teisės konvencija - pagrindinis tarptautinės teisės dokumentas, nustatantis valstybių teises ir pareigas taršos iš laivų prevencijos reikalavimų vykdymo užtikrinimo srityje. Tačiau šia prasme labai svarbi ir TJO, kadangi tai pagrindinė tarptautinė organizacija, kuri nustato pasauliniu mastu taikomus tarptautinius reikalavimus dėl taršos iš laivų (MARPOL 73/78). Kaip ir taršos iš laivų reikalavimų nustatymo srityje, taip ir šių reikalavimų vykdymo užtikrinimo srityje, skiriasi vėliavos valstybės, uosto valstybės ir pakrantės valstybės teises ir pareigos.

JT jūrų teisės konvencija nustato vėliavos valstybės, uosto valstybės, pakrantės valstybės jurisdikcijos turinį ir jos ribas. TJO teisiniai instrumentai detalizuoja, kaip valstybė turi įgyvendinti savo jurisdikciją, kad būtų užtikrintas saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos reikalavimų vykdymas. Šių reikalavimų įgyvendinimo užtikrinimas, pirmiausia vėliavos valstybės pareiga. Tačiau viena iš svarbiausių sričių, atspindinti TJO darbo evoliuciją per pastaruosius tris dešimtmečius - nuolatinis uosto valstybės vaidmens stiprinimas, siekiant užsienio laivų atitikimo TJO taisyklėms ir standartams kai šie savanoriškai yra uoste. Savanoriškas buvimas uoste čia minimas todėl, kad tai tokiu būdu užsienio laivas pripažįsta uosto valstybės teises į jurisdikciją, siekiant užtikrinti atitinkamą TJO taisyklių vykdymą. [41]

TJO nereguliuoja pakrantės valstybės jurisdikcijos prigimties ir ribų. Pakrantės valstybės teises ir pareigas užtikrinti TJO reikalavimų vykdymą užsienio laivuose taikaus plaukimo teritorine jūra ar išskirtine ekonomine zona metu nustato išskirtinai JT jūrų teisės konvencija. [41]

#### **2.3.1. Vėliavos valstybės jurisdikcija**

JT jūrų teisės konvencijos 217 str. nustato vėliavos valstybės teises ir pareigas užtikrinti taršos iš laivų prevencijos reikalavimų vykdymą. [11]

Vadovaujantis JT jūrų teisės konvencijos 217 str. 2 d., vėliavos valstybė privalo imtis priemonių, kad laivams, plaukiantiems su jos vėliava ar registruotiems joje, būtų draudžiama

išplaukti į jūrą tol, kol jie neatitiks tarptautinių taisyklių ir standartų įsteigtų TJO. Šios taisyklės ir standartai apima reikalavimus laivų dizainui, konstrukcijai, įrangai, tinkamumui plaukti ir aplinkos apsaugos priemonės. [11]

JT jūrų teisės konvencijos 217 str. 3 d. vėliavos valstybė įpareigojama užtikrinti, kad su jos vėliava plaukiojantys laivai turėtų atitinkamus sertifikatus, reikalaujamus ir išduotus vadovaujantis TJO reikalavimais. MARPOL 73/78 techniniuose prieduose nustatytos sąlygos, kurioms esant išduodami privalomieji sertifikatai ir informacija, kuri privalo būti šiuose sertifikatuose. MARPOL 73/78 taip pat įpareigoja vėliavos valstybę nuolat kontroliuoti, kaip sertifikatuose pateikta informacija atitinka laivo esamą būklę. [11]

JT jūrų teisės konvencijos 217 str. 4 d. nustato vėliavos valstybės pareigą nedelsiant pradėti tyrimą dėl tarptautinių taisyklių ir standartų pažeidimo, kuri tariamai įvykdė su jos vėliava plaukiojantis laivas, nepriklausomai nuo to, kur toks pažeidimas buvo įvykdytas ar kur dėl tokio pažeidimo kilo tarša ar jos grėsmė. [11]. Panaši pareiga įtvirtinta MARPOL 73/78 4 straipsnyje vėliavos valstybei pradėti teismines procedūras, nesvarbu kur toks pažeidimas buvo įvykdytas. [13]

Pagal JT jūrų teisės konvencijos 217 str. 5 d., vėliavos valstybė, siekiant iširti pažeidimą, gali prašyti kitų šalių pagalbos, kurios atitinkamai įpareigtos padėti. JT jūrų teisės konvencijos 217 str. 6 d. nustato, kad vėliavos valstybė privalo, esant raštiškam bet kurios valstybės parašymui, atlikti tyrimą dėl bet kokio pažeidimo, kuriuo įtariamas su jos vėliava plaukiantis laivas. Jei yra pakankamai įrodymų iškelti bylą tokia byla, turi būti nedelsiant iškelta pagal nacionalinės teisės reikalavimus. MARPOL 73/78 4 ir 6 str. detalizuoja pagrindines nuostatas dėl bendradarbiavimo tarp vėliavos valstybės ir kitų konvencijos šalių. Tiek JT jūrų teisės konvencija 217 str. 7 d., tiek ir MARPOL 73/78 įtvirtina pareigą vėliavos valstybei informuoti prašiusiąją valstybę ir TJO dėl veiksmų, kurių buvo imtasi ir apie šių veiksmų rezultatus. [11; 13]

JT jūrų teisės konvencijos 217 str. 8 d. nustato, jog baudos skirtos pagal vėliavos valstybės teisės aktus turi būti adekvačios, kad pažeidėjai netektų noro nusižengti. Panaši MARPOL nuostata 4 str. 4 d. [11]

JT jūrų teisės konvencijos 211 str. 7 d. rekomenduojama, kad tarptautiniai aplinkosauginiai reikalavimai turėtų apimti ir reikalavimus dėl savalaikio pranešimo pakrantės valstybei, kurios interesai gali būti paliesti. Tokia pranešimų apie taršos incidentus tvarka nustatyta MARPOL 73/78 8 str. ir I protokole. [11; 13]



### 2.3.2. Uosto valstybės jurisdikcija

Keletas JT jūrų teisės konvencijos straipsnių reglamentuoja uosto valstybės jurisdikciją užsienio laivuose, siekiant užtikrinti taršos iš laivų prevencijos priemonių vykdymą. Šios JT jūrų teisės konvencijos nuostatos turėtų būti taikomos kartu su MARPOL 73/78 nuostatomis dėl uosto valstybės kontrolės. Detalios procedūros nustatytos TJO rezoliucijoje A.787(19) dėl uosto valstybės kontrolės procedūrų. [42]

Pagal JT jūrų teisės konvencijos 219 str. uosto valstybė, prireikus, privalo imtis administracinių priemonių neleisti laivui išplaukti iš uosto, jei laivas pažeidė TJO reikalavimus ir dėl to kyla žala aplinkai. Atsižvelgiant į MARPOL 73/78 5 str. 4 d. įtvirtintą principą „daugiau jokių palankesnių sąlygų taikymo laivams, plaukiantiems su valstybės, kuri nėra MARPOL šalis, vėliava“, uosto valstybė turi teisę reikalauti, kad laivai, kurie plaukia su vėliava valstybės, kuri nėra MARPOL šalis, atitiktų aplinkosauginius reikalavimus. [11; 13]

Vadovaujantis JT jūrų teisės konvencijos 217 str. 3 d., atitikimas taršos iš laivų prevencijos reikalavimams, pirmiausia turi būti atliekamas vertinant sertifikatus, kurie privalo būti laive pagal TJO reikalavimus. Taip pat nustatyta, kad tokie sertifikatai turi būti pripažįstami kitų šalių kaip įrodymas dėl laivo būklės ir turi būti vertinamas taip pat kaip ir jos išduodami sertifikatai, nebent yra tvirto pagrindo manyti, kad laivo būklė akivaizdžiai neatitinka savybių nurodytų sertifikate. Kitos sąlygos dėl tyrimo užsienio laive savanoriškai esančiame valstybės uoste, nustatytos JT jūrų teisės konvencija 226 str., kuris iš esmės atitinka MARPOL 5 straipsnio nuostatas dėl laivų sertifikatų inspektavimo. [11; 13]

Tiek JT jūrų teisės konvencijos 219 str., tiek MARPOL 73/78 5 str. 2 d. nustato pagrindinius užsienio laivų sulaikymo principus. Uosto valstybė privalo užtikrinti, kad laivas neišplauks į jūrą keldamas grėsmę jūros aplinkai. Tačiau laivui gali būti leista išplaukti į artimiausią laivų taisyklą, bet tai nepanaikina uosto valstybės teisės taikyti baudas pagal jos nacionalinę teisę dėl tarptautinių reikalavimų ir standartų taršos iš laivų prevencijos srityje pažeidimo. Net jei šį pažeidimą sudaro tik reikalaujamų taršos prevencijos priemonių nebuvimas laive. [41]

TJO pripažįsta, kad pagrindinę taršos iš laivų prevencijos reikalavimų vykdymo pareigą turi vėliavos valstybė, tačiau, taip pat pripažįsta uosto valstybės kontrolės poreikį siekiant efektyvesnio reikalavimų laikymosi. Dėl šios priežasties, TJO priėmė ne vieną rezoliuciją dėl uosto valstybės kontrolės. [41]

JT jūrų teisės konvencijos 218 str. nustato priemones, kurių turi imtis uosto valstybė, kai pažeidžiami taršos laivų reikalavimai. Šio straipsnio 1 d. suteikta teisė uosto valstybei iškelti bylą užsienio laivui, kuris savanoriškai yra jos uoste, net jei pažeidimas įvykdytas už uosto

valstybės vidaus vandenių, teritorinės jūros ar išskirtinės ekonominės zonos. To paties straipsnio 2-4 dalys nustato aplinkybes, kai buvo gautas vėliavos valstybės pranešimas dėl šio pažeidimo tyrimo ir sankcijų taikymo. Jei pažeidimas įvykdytas pakrantės valstybės teritorinėje jūroje ar išskirtinėje ekonominėje zonoje, pakrantės valstybė turi pirmumo teisę (prieš uosto valstybę) iškelti bylą, kaip nustatyta konvencijos 220 straipsnyje. [11; 41]

Esant įtarimui dėl neteisėto teršimo iš laivų taikomos MARPOL 73/78 6 str. 2 d., kuri nustato, kad laivas kuriam taikoma ši konvencija, bet kuriame konvencijos šalies uoste gali būti tikrinamas įgaliotų pareigūnų, siekiant įsitikinti ar laivas neteisėtai išmetė kenksmingas medžiagas. Kitos to paties straipsnio dalys nustato pakrantės valstybės ir vėliavos valstybės informavimo tvarką ir taisykles dėl bylos iškėlimo. [13]

JT jūrų teisės konvencijos 226 str. 1 d. nustato, kad valstybės neturi sulaikyti laivo ilgiau nei tai būtina tyrimui atlikti. MARPOL 7 str. įpareigoja uosto valstybę imtis visų priemonių, kad laivas nebūtų bereikalingai sulaikytas dėl tokių tyrimų. [11; 13]

### **2.3.3. Pakrantės valstybės jurisdikcija**

Nagrinėjant pakrantės valstybės jurisdikciją dėl taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimo, reikia pabrėžti, kad TJO ir MARPOL 73/78 vykdymo užtikrinimo tvarkos pakrantės valstybėje nereguliuoja. JT jūrų teisės konvencijos 220 str. įtvirtina pakrantės valstybės teises ir pareigas dėl vykdymo užtikrinimo. Šios teisės ir pareigos skiriasi teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje. [11; 41]

JT jūrų teisės konvencijos 220 str. 1 d. nustato, kad kai laivas savanoriškai yra valstybės uoste ar jūros terminale, ši valstybė gali, atsižvelgiant į 7 skyriaus nuostatas (vėliavos valstybės pirmumo teisė iškelti bylą), iškelti bylą dėl bet kokių jos įstatymų ir kitų teisės aktų, priimtų pagal šią konvenciją, ar taikytinų tarptautinių normų ir standartų dėl jūros aplinkos teršimo iš laivų pažeidimų, jei tokie pažeidimai įvykdomi tos valstybės teritorinėje jūroje arba išskirtinėje ekonominėje zonoje. [11]

Vadovaujantis JT jūrų teisės konvencijos 220 str. 2 d., esant pakankam pagrindui manyti, kad laivas, plaukdamas valstybės teritorine jūra, pažeidė tos valstybės įstatymus ir kitus teisės aktus, priimtus pagal šią konvenciją, ar taikytinas tarptautines normas ir standartus, dėl teršimo iš laivų, minėta valstybė, nepažeisdama atitinkamų konvencijos nuostatų dėl taikaus plaukimo teisės taikymo, gali atlikti su pažeidimu susijusio laivo fizinę apžiūrą ir, jei pakanka įrodymų, iškelti bylą, įskaitant ir laivo sulaikymą, pagal savo įstatymus ir atsižvelgiant į Konvencijos nuostatas. [11]

JT jūrų teisės konvencijos 220 str. 3 ir 5-6 d. reguliuoja atvejus, kai yra pakankamas

pagrindas manyti, kad laivas, plaukiantis valstybės išskirtinėje ekonominėje zonoje ar teritorinėje jūroje, išskirtinėje ekonominėje zonoje pažeidė taikytinas tarptautines normas ir standartus dėl jūros aplinkos teršimo iš laivų, arba tos valstybės įstatymus ir kitus teisės aktus. Pakrantės valstybė gali pareikalauti, kad toks laivas praneštų savo pavadinimą ir registracijos uostą, paskutinį ir būsimą sustojimo uostą bei kitą svarbią informaciją, kuri būtina siekiant nustatyti, ar buvo įvykdytas pažeidimas. Jei įtariama, kad šio pažeidimo metu buvo išmestas didelis kiekis teršalų, dėl to buvo labai užteršta jūros aplinka ar kilo to grėsmė, minėta valstybė gali atlikti tokio laivo fizinę apžiūrą su pažeidimu susijusiems klausimams tirti, jei laivas atsisakė pateikti reikalaujamą informaciją arba jei laivo pateikta informacija aiškiai neatitinka tikrovės, o aplinkybės pateisina tokią apžiūrą. Kai yra pakankamai objektyvių įrodymų, kad laivas įvykdė nurodytą pažeidimą išmesdamas medžiagas, tuo padarydamas didelės žalos ar sukeldamas pavojų padaryti didelės žalos valstybės pakrantei ar su ja susijusiems interesams arba bet kokiems jos teritorinės jūros ar išskirtinės ekonominės zonos ištekliams, minėta valstybė gali, laikydamasi konvencijos nuostatų, jei tik pakanka įrodymų pagal jos įstatymus iškelti bylą, įskaitant laivo sulaikymą. [11]

Nepaisant to, kad iškelta byla, tais atvejais, kai per kompetentingas tarptautines organizacijas ar kitais būdais susitariama dėl procedūrų, kurios užtikrina reikalavimų įvykdymą pateikiant užstatą ar kitas atitinkamas finansines užtikrinimo priemones, pakrantės valstybė leidžia laivui toliau plaukti, jei jis įsipareigoja laikytis tokių procedūrų.

#### **2.4. Helsinkio konvencijos ir HELCOM reikalavimai dėl taršos iš laivų**

Baltijos šalys, suvokdamos neįkainojamą Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos socialinę, ekonominę ir kultūrinę vertę šio regiono tautų gerovei, atsižvelgdamos į Baltijos jūros išskirtines hidrografines ir ekologines savybes, žinodamos, kad Baltijos baseinas toliau teršiamas, 1992 m. pasirašė Helsinkio konvenciją dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. Konvencijoje numatytos taisyklės ir principai, reglamentuojantys Baltijos jūros baseino apsaugą. Šalys susitarė kartu ar atskirai imtis teisinių, administracinių ir kitų priemonių taršai panaikinti arba sumažinti, sukurti sąlygas natūralios Baltijos jūros baseino aplinkos atkūrimui, jos ekologinės pusiausvyros palaikymui. [52]

Pirmąjį kartą Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros jūrinės aplinkos apsaugos buvo pasirašyta 1974 metais. Tačiau atsižvelgiant į įvykusius politinius pasikeitimus, t.y. sugriuvus Sovietų Sąjungai, bei atsižvelgiant į tarptautinės aplinkosauginės ir jūrų teisės tobulėjimą, naujas konvencijos tekstas buvo pasirašytas 1992 m. visų Baltijos jūros valstybių ir Europos Bendrijos. 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos įsigaliojo 2000 m. sausio 17

d. Konvencija taikoma visam Baltijos jūros rajonui, vidaus ir jūriniam vandenims, o taip pat jūros dugniui. Priemonės taršai iš sausumos šaltinių mažinti taikomos visame Baltijos jūros baseine. [12]

Vadovaujantis Helsinkio konvencijos 19 str. įkurta Baltijos jūros aplinkos apsaugos komisija (HELCOM). HELCOM funkcijos nustatytos konvencijos 20 str.:

- nuolat stebėti, kaip vykdoma Helsinkio konvencija,
- rengti rekomendacijas dėl priemonių, susijusių su šios konvencijos tikslais,
- nuolat apžvelgti šios konvencijos ir jos priedų turinį ir rekomenduoti konvencijos šalims tokių pataisų priėmimą,
- apibrėžti taršos kontrolės kriterijus, tikslus taršai mažinti ir priemones,
- glaudžiai bendradarbiaujant su atitinkamais vyriausybiniais organais remti papildomas priemones saugoti Baltijos jūros baseino jūrinę aplinką,
- iš prieinamų šaltinių gauti, apdoroti, apibendrinti ir platinti atitinkamą mokslinę, technologinę ir statistinę informaciją ir remti mokslinius ir technologinius tyrimus.

Taip pat numatyta, kad HELCOM gali imtis tokių kitų pareigų, kurios, kaip manoma, būtinos tolimesniems konvencijos tikslams. [12]

Atsižvelgiant į tai, kad TJO yra pagrindinė tarptautinė organizacija, galinti nustatyti taršos iš laivų reikalavimus, todėl svarbu išsiaiškinti koks regioninės konvencijos – Helsinkio konvencijos ir HELCOM vaidmuo šioje srityje. Šis vaidmuo aiškiai apibrėžtas konvencijoje. Konvencijos Šalys bendradarbiauja, siekdamos apsaugoti Baltijos jūros baseiną nuo taršos iš laivų:

- per TJO, ypač ruošiant tarptautines taisykles, grindžiamas Helsinkio konvencijos svarbiausiais principais ir įsipareigojimais,
- veiksmingai ir suderintai įgyvendindamos TJO priimtas taisykles.

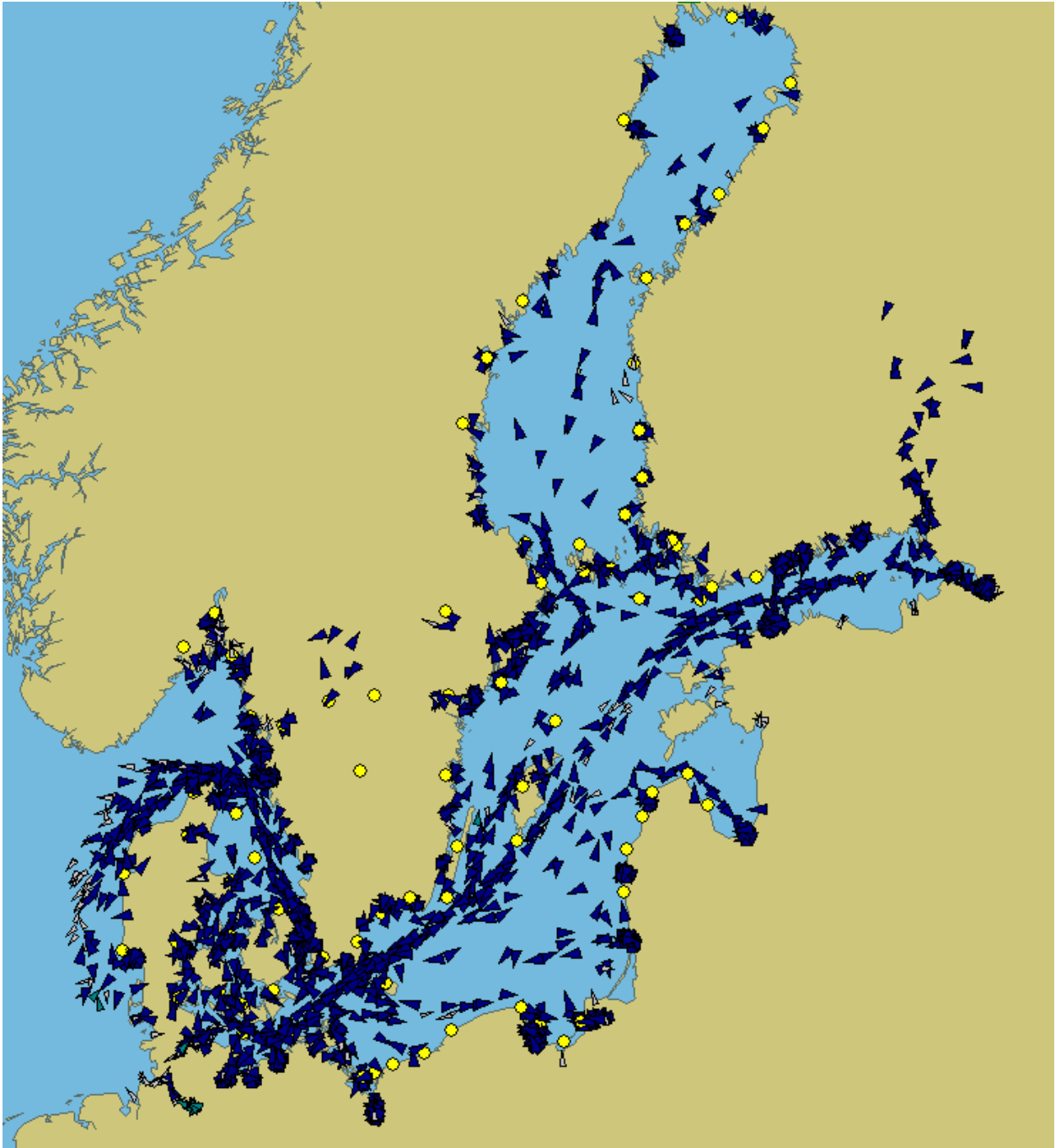
Konvencijoje tai pat įtvirtinta, kad dėl taršos iš laivų prevencijos Šalys taiko MARPOL 73/78 priedų nuostatas. [12]

Pagrindiniai Helsinkio konvencijos reikalavimai dėl taršos iš laivų nustatyti 8 str. „Taršos iš laivų prevencija“ ir konvencijos IV priede, HELCOM rekomendacijose. Atkreiptinas dėmesys, kad Helsinkio konvencijos ir HELCOM rekomendacijų teisinis statusas Lietuvoje ir kitose Baltijos jūros valstybėse yra nevienodas. Helsinkio konvencija yra ratifikuota Lietuvos Respublikos Seimo ir vadovaujantis Lietuvos Respublikos Konstitucijos 138 straipsniu, yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis. Siekiant, kad HELCOM rekomendacijos taptų teisiškai privalomos, jos turi būti perkeltos į LR teisę.

1995 m. HELCOM patvirtino Baltijos strategiją dėl laivuose susidarančių atliekų uosto priėmimo įrenginių ir susijusių dalykų. Strategijoje numatyti šie pagrindiniai aspektai:

- susidarančių laive atliekų mažinimas,
- laivų įgulos mokymai dėl atliekų tvarkymo,
- geriausių prieinamų gamybos būdų taikymas laive ir krante,
- informacijos apie laive susidariusias ir priduktas atliekas sistema,
- uosto valstybės kontrolė,
- pažeidėjų nustatymas ir sankcijų taikymas.

Įgyvendinant strategiją, buvo patvirtintas sąrašas HELCOM rekomendacijų, kurios vėliau nuolat tobulintos ir atnaujintos. [52]



1 pav. Laivai Baltijos jūroje 2005 m. spalį (Šaltinis – [www.helcom.fi](http://www.helcom.fi))

Helsinkio konvencija įpareigoja laivus prieš išplaukiant iš uosto visas laive susidariusias atliekas, kurių pagal MARPOL 73/78 ir Helsinkio konvenciją neleidžiama išleisti į Baltijos jūrą, priduoti į uosto priėmimo įrenginius. Prieš išplaukiant iš uosto pagal MARPOL 73/78 reikalavimus visi krovinių likučiai išleidžiami į uosto priėmimo įrenginius. [12]

Konvencijoje suteikta laisvė šalims spręsti dėl išimčių suteikimo, atsižvelgiant į specialių susitarimų poreikius, pvz., susitarimų dėl trumpais maršrutais plaukiojančių keleivių keltų, gali suteikti išimtis dėl privalomo visų atliekų išleidimo į uosto priėmimo įrenginius. [12]

Siekiant sumažinti ekonominį interesą išmesti atliekas jūroje, vadovaujantis HELCOM rekomendacija Nr. 28E/10, priimant laivuose susidarančias atliekas Baltijos jūros uostuose turi būti taikomas principas „be specialaus mokesčio“. Minėtas principas numato, kad laivai turi mokėti uosto rinkliavą nepriklausomai nuo to, ar šis laivas naudojami uostuose esančiais atliekų priėmimo įrenginiais, ar ne. Uosto rinkliavos dydis negali priklausyti nuo laivų pristatomų atliekų kiekio. Pagrindinis kriterijus, nustatant šios rinkliavos dydį, turi būti tik laivo talpa ir klasė. HELCOM rekomenduoja sumažinti uosto mokesčius laivams taikantiems aplinkosauginiu požiūriu palankias technologijas. [45]

HELCOM rekomendacija 19/12 šalims rekomenduoja pasirengti uosto atliekų tvarkymo planus ir nustato planų turinį. [47]

Išnagrinėjus Helsinkio konvencijos ir HELCOM rekomendacijų nuostatas, akivaizdu, kad HELCOM reikalavimais siekiama įgyvendinti MARPOL 73/78 nuostatas.

Nagrinėjant HELCOM veiklą dėl neteisėtos taršos iš laivų, būtina paminėti HELCOM veiksmus dėl jūros rajono stebėjimo iš oro, siekiant aptikti naftos išmetimus ir nustatyti pažeidėjus.

Helsinkio konvencijos VII priedo 3 taisyklė nustato, kad siekiant užkirsti kelią taisyklių dėl taršos iš laivų pažeidimams, konvencijos šalys pavieniui ar bendromis jėgomis rengia ir vykdo stebėjimų iš oro veiklą visame Baltijos jūros rajone, kad fiksuotų ir kontroliuotų naftos ir kitų medžiagų išleidimus į jūrą. Konvencijos šalys imasi atitinkamų priemonių, kad galėtų vykdyti stebėjimus iš oro su nuotolinio stebėjimo prietaisais. [12]

HELCOM rekomendacijoje 12/8, komisija suprasdama tai, kad stebėjimas iš oro naudojant nuotolinio valdymo įrangą įgalina žymiai pagerinti reagavimą į didžiuosius, dėl laivo avarių įvykusius naftos išsiliejimus, bei suteikia galimybę pagerinti įrodymų rinkimą, siekiant patraukti atsakomybėn dėl neteisėtų naftos ir kitų kenksmingų medžiagų išmetimo iš laivų, atsižvelgdama į tai, kad reguliarūs stebėjimai iš oro turi atgrasantį poveikį potencialiems taršos iš laivų reikalavimų pažeidėjams, skatina vykdyti nacionalinius stebėjimus iš oro, naudojant nuotolinio stebėjimo įrangą, vykdyti bendrus Baltijos jūros šalių skrydžius (CEPCO), nustatyti informacijos apsikeitimo reikalavimus, veikiant kartu pagerinti egzistuojančias stebėjimo

sistemas diegiant naujas technologijas. [46]

Šios rekomendacijos nuostatos detaliai aprašytos HELCOM atsako į jūros taršą vadove (HELCOM Response Manual). Vadove teigiama, kad šalys turi vykdyti stebėjimus iš oro:

- reguliariai (2 kartus per savaitę);
- teritorijose, kur intensyvus laivų eismas ar vykdoma kita veikla jūroje, kurios metu gali būti pažeisti tarptautiniai jūros taršos prevencijos reikalavimai;

naudojant nuotolinio stebėjimo įrangą. [44]

Neteisėti naftos išmetimai iš laivų reguliariai stebimi Baltijos jūroje nuo 1988 m. Nuo 1999 m. nustatytų neteisėtų išmetimų skaičius nuolat mažėja (1 lentelė). Nedidelis padidėjimas pastebėtas 2007 m. (daugiau 2 neteisėtais išmetimais nei 2006 m.), tačiau ekspertų nuomone tai nereiškia, kad tendencija yra didėjanti, tai aiškinama laivybos intensyvumo padidėjimu ir stebėjimo iš oro sistemos papildymu palydovinėmis nuotraukomis. [39]

Sumažėjęs nustatytų neteisėtų išmetimų skaičius, nepaisant laivybos intensyvėjimo ir stebėjimo sistemos tobulėjimo, parodo teigiamus rezultatus eilės priemonių nustatytų Baltijos strategijoje. Be to, vis didesni laivuose susidarančių atliekų pristatymo į uosto priėmimo įrenginius kiekiai, parodo, kad vis daugiau laivų laikosi nustatytų reikalavimų. Nepaisant to, kad nustatytų neteisėtų išmetimų skaičius Baltijos jūroje mažėja, reikia pažymėti, kad kai kuriose Baltijos jūros rajonuose stebėjimas iš oro vykdomas nesilaikant nustatytų reikalavimų ir nenaudojant atitinkamos įrangos, todėl duomenys nėra patikimi. [39]

**1 lentelė.** Duomenys apie neteisėtus naftos išmetimus iš laivų, nustatytus stebėjimų iš oro metu Baltijos jūroje 1997-2007 metais

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Danija</b>	38	53	87	68	93	54	37	30	28	41	43
<b>Estija</b>	3	10	33	38	11	8	4	19	24	31	58
<b>Suomija</b>	104	53	63	89	107	75	40	36	32	29	29
<b>Vokietija</b>	34	23	72	51	51	44	60	42	34	22	30
<b>Lietuva</b>					0			0	0	0	
<b>Latvija</b>		33	18	17	6	21	14	13	5	0	2
<b>Lenkija</b>	25	33	18	51	24	25	39	10	5	3	15
<b>Rusija</b>									2		
<b>Švedija</b>	234	249	197	158	98	117	84	143	94	110	61
<b>Viso</b>	438	454	488	472	390	344	278	293	224	236	238

(Šaltinis – [www.helcom.fi](http://www.helcom.fi))

Aptariant HELCOM reikalavimus ir vaidmenį dėl taršos iš laivų, būtina paminėti 2007 m. lapkričio 15 d. Krokuvėje vykusiame HELCOM ministrų susitikime, patvirtintą HELCOM Balti-

jos jūros veiksmų planą. [43] Vienas iš šio plano tikslų „tarptautinių reikalavimų užtikrinimas – jokios taršos iš laivų“. Šiam tikslui pasiekti HELCOM Baltijos jūros veiksmų plane numatyti tokie veiksmai, susiję su neteisėta tarša iš laivų:

- bendradarbiaujant su Europos saugios laivybos agentūra pilnai išnaudoti palydovinę informaciją Baltijos jūros stebėjimams ir sukurti vieningą stebėjimo iš oro ir palydovinio stebėjimo sistemą, siekiant palengvinti neteisėtų naftos išmetimų iš laivų aptikimą;

- sustiprinti uostuose laivuose susidarančių atliekų priėmimo įrenginių prieinamumą ir principo „be specialaus mokesčio“ taikymą;

- tęsti reikalavimų vykdymo užtikrinimą per uosto valstybės kontrolę, vykdomą pagal Paryžiaus SM, ir bendradarbiauti siekiant nubausti pažeidėjus;

- skatinti nuotolinių inovacinių technologijų naudojimą, kurios leistų identifikuoti vandens paviršiuje aptiktus teršalus;

- išnaudoti laivų automatinę identifikavimo sistemą (AIS) nustatant pažeidėjus.



### 3. ES VAIDMUO IR REIKALAVIMAI TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS IR KONTROLĖS SRITYJE

#### 3.1. ES vaidmuo taršos iš laivų srityje

Išnagrinėjus JT jūrų teisės konvencijos nuostatas, tapo akivaizdu, kad tarša iš laivų reguliuojama pasauliniu mastu ir pagrindinė tarptautinė organizacija, nustatanti taršos iš laivų reikalavimus yra TJO. Nepaisant to, galima aptikti ne vieną ES reglamentą ar direktyvą, susijusią su saugia laivyba ar tarša iš laivų. Šioje dalyje nagrinėjamas koks yra ES vaidmuo ir reikalavimai taršos iš laivų srityje.

Europos Bendrijos steigimo sutarties 80 str. 2 d. pasakyta, kad Taryba kvalifikuota balsų dauguma gali nuspręsti, ar reikia priimti atitinkamas jūrų ir oro transporto nuostatas ir koku mastu bei kokia tvarka tai daryti. [10]

Atsižvelgiant į ES geografinę padėtį, jos istoriją ir šiandieninę globalizaciją, ES yra labai priklausoma nuo laivybos. Beveik 90 procentų išorinės ir 40 procentų vidinės prekybos ES vykdoma jūrų transportu. Beveik 2 milijardai tonų krovinių yra kraunama ES uostuose kasmet, o laivybos įmonės, priklausančios ES piliečiams, kontroliuoja beveik 40 procentų viso pasaulio laivyno. ES laivybos sektoriuje dirba apie 3 milijonai darbuotojų. [49]

Pastaruoju metu ES ir jos šalys narės pirmąją tobulinant saugios laivybos reikalavimus ir diegiant aukštos kokybės standartus šioje srityje. Tikslas - eliminuoti neatitinkančius standarto laivus, sumažinti jūros aplinkos teršimą, užtikrinant, kad įmonės besilaikančios geros praktikos nepatiria komercinių nuostolių ar kitų nepatogumų, palyginus su tais, kurie vengia taršos iš laivų reikalavimų laikymosi. [50]

ES veiksmai jūrų transporto, saugios laivybos, jūros aplinkos apsaugos srityje sukuria reikšmingą pridėtinę vertę tarptautiniame lygmenyje. TJO reikalavimų perkėlimas į ES teisinę sistemą užtikrina šių reikalavimų vykdymą visoje ES. Be to, labai svarbus ES vaidmuo gerinant tarptautinius standartus, nes ES prireikus patvirtina griežtesnius reikalavimus ES lygmeniu, taip skatindama jų priėmimą tarptautiniame lygmenyje (pvz. dėl viengubo korpuso tanklaivių).

Bendrijos veiksmai taršos iš laivų srityje buvo paskatinti didžiųjų laivų avarijų, kurių metu buvo stipriai užteršta aplinka. Nors šiame darbe nagrinėjama problema nesusijusi su laivų avarijomis, tačiau norint suvokti ES vaidmenį priimant taršos iš laivų reikalavimus, svarbu pa-nagrinėti šių ES teisinės bazės kūrimą ir vystymąsi šioje srityje. [50]

1992 m. gruodį laivas „Aegean Sea“ patyrė avariją Ispanijos vandenyse. Tą patį mėnesį laivas „Braer“ paskendo prie Jungtinės Karalystės krantų. Abu tanklaiviai išpylė tūkstančius tonų

naftos ir plačiai paskleidė taršą. Komisijos atsakas - 1993 m. komunikatas „Bendrijos politika dėl saugių jūrų“. Pagrindinės komunikato nuostatos:

- visiškas esamų tarptautinių saugios laivybos reikalavimų įgyvendinimas,
- šių reikalavimų įgyvendinimo užtikrinimas per uosto valstybės kontrolę,
- navigacinių priemonių ir laivybos stebėsenos vystymas, siekiant pagerinti laivybos saugumą,
- ES vaidmens stiprinimas, kuriant pasaulines taisykles saugios laivybos srityje. [50]

Tačiau 1996 m. vasarį laivas „Sea Empress“ nuskendo prie Jungtinės Karalystės krantų išpildamas į aplinką 72 000 tonų naftos, taip parodydamas, kad minėtų Bendrijos priemonių nepakanka siekiant apsaugoti ES pakrantes. 1999 m. gruodį didžiulė ekologinė katastrofa sukrėtė Europą. Laivas „Erika“ nuskendo Atlanto vandenyne prie Prancūzijos krantų, paskleisdamas didžiulę taršą sunkiąja nafta ir sukeldamas didžiulę žalą jūros aplinkai, pakrantei, žvejybai ir turizmui. Reaguodama į šią nelaimę Komisija pasiūlė „Erika I“ paketą, kuris įsigaliojo 2003 m. liepą. Šiame pakete priemonės, numatančios uosto valstybės kontrolės tobulinimą, klasifikacinių bendrovių, kurios vykdo patikrą laivuose, atstovaudamos vėliavos valstybę, įvedimas, laiko grafikas, pagal kurį atsisakoma viengubo korpuso tanklaivių naudojimo ir k. t. [50]

Sekančiame „Erika II“ priemonių pakete numatyta įsteigti Europos saugios laivybos agentūrą, sukurti Bendrijos laivų stebėsenos sistemą, nustatytas mechanizmas, kurio pagalba padidintos kompensacijos nukentėjusiems nuo taršos incidentų. [50]

Kai tik Europa buvo beatsigaunanti po „Erika“ tanklaivio avarijos, kitas viengubo korpuso tanklaivis „Prestige“ nuskendo prie Ispanijos krantų 2002 m. lapkritį. Laivas „Prestige“ gabeno sunkiuosius naftos produktus ir tarša padarė didžiulės žalos Ispanijos ir Prancūzijos pakrančių ekosistemoms. Komisijos atsakas - rekordiniu greičiu patvirtintos naujos priemonės: draudimas į ES uostus įsileisti sunkiąją naftą gabenančius viengubo korpuso tanklaivius, paankstintas laiko grafikas dėl tokių tanklaivių visiško atsisakymo naudoti. [50] Pažymėtina, jog tai griežtesnės priemonės nei tuo metu buvo nustatytos TJO. TJO nustatyta paskutinė data viengubo dugno tanklaivių naudojimui 2015 m., o ES 2010 m. Neilgai trukus TJO reikalavimai dėl viengubo dugno tanklaivių buvo sugriežtinti ir šiuo metu atitinka ES reikalavimus. Tai geras pavyzdys, kaip ES įtakoja pasaulinius reikalavimus dėl taršos iš laivų.

2005 m. lapkritį Komisija parengė „Erika III“ paketą, siekdama toliau tobulinti saugios laivybos reikalavimus ES. Šį paketą Komisija parengė siekdama veikti dabar, o ne laukti dar vienos taršos avarijos. Visos priemonės „Erika III“ pakete skirtos papildyti ar sugriežtinti jau galiojančią teisinę bazę. [50]

### 3.2. ES reikalavimai dėl laivuose susidarančių atliekų priėmimo ir tvarkymo

Išsiaiškinus ES vaidmenį nustatant reikalavimus saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos srityje, šiam darbui svarbiausi konkretūs ES reikalavimai dėl neteisėtos, tyčinės taršos iš laivų.

Komisijai suvokus, kad ne mažiau reikšminga, nei laivų avarijų metu išsilieję naftos produktai, yra tyčiniai neteisėti naftos išmetimai iš laivų. Komisija ėmėsi veiksnių pagerinti MARPOL 73/78 įgyvendinimą dėl laivuose susidarančių atliekų priėmimo įrenginių ir pateikė Europos Parlamentui ir Tarybai atitinkamą direktyvos projektą. [50]

2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamentas ir Taryba patvirtino direktyvą 2000/59/EB *Dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams*. Direktyvos 2000/59/EB preambulėje pažymima, kad svarbi Bendrijos veiksnių sritis dėl jūrų transporto - mažinti jūros aplinkos teršimą. Ši tikslą galima pasiekti laikantis tarptautinių konvencijų, kodeksų ir rezoliucijų, išlaikant JT jūrų teisės konvencijoje numatytą laivybos laisvę ir Bendrijos teisėje numatytą laisvę teikti paslaugas. [16]

Direktyvos 2000/59/EB tikslas - mažinti laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių išmetimą į jūrą, ypač neteisėtą, iš Bendrijos uostais besinaudojančių laivų, gerinant uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir laivų krovinių likučiams, prieinamumą ir naudojimą ir tuo skatinti jūros aplinkos apsaugą. [16]

Laivuose susidarančios atliekos suprantamos, kaip visos laivo eksploatacijos metu susidarančios atliekos, įskaitant nuotekas, ir likučiai, išskyrus krovinių likučius, kuriems taikomi MARPOL 73/78 konvencijos I, IV ir V priedai, taip pat su kroviniu susijusios atliekos, kaip apibrėžta Rekomendacijose dėl MARPOL 73/78 konvencijos V priedo įgyvendinimo. Iš šio apibrėžimo aišku, kad į laivuose susidarančių atliekų apibrėžimą patenka visos laivo eksploatacijos metu susidarančios naftuotos atliekos (naftuoti vandenys iš laivų mašinų skyriaus ir naftuotos dumblo tipo atliekos), o kitos atliekos iš krovinių talpų patenka į krovinių likučių sąvoką, kuri apibrėžiama direktyvoje taip: „krovinių likučiai“ - tai iškrovus ir išvalius laivą krovinių triumuose arba cisternose likusios bet kokių krovinių liekanos, taip pat pakrovimo/iškrovimo perviršis ir nutekėjimas. [16]

Direktyva taikoma visiems laivams, įskaitant žvejybos ir pramoginius laivus, nepriklausomai nuo jų vėliavos, užsukantiems į valstybės narės uostą arba jame eksploatuojamiems, (išskyrus visus karo, pagalbinus karo laivus ar kitus laivus, kurie šiuo metu priklauso valstybei arba kuriuos ji eksploatuoja nekomerciniais tikslais) ir visiems valstybių narių uostams, į kuriuos paprastai užsuka minėti laivai. [16]

Direktyvos 2000/59/EB 7 straipsnis įpareigoja į Bendrijos uostą atplaukusio laivo kapitoną, prieš išplaukiant iš uosto, visas laive susidarančias atliekas atiduoti į uosto priėmimo įrenginius. Direktyvoje numatytos ir tam tikros išimtys. Laive susidarančių atliekų neatidavęs laivas į kitą uostą gali plaukti, jeigu iš laivo pateiktos informacijos paaiškėja, kad laive esanti atliekoms skirta talpykla yra pakankama visoms laive susidarančioms atliekoms, susikaupusioms ir susikaupsiančioms laivui plaukiant numatomu maršrutu iki pristatymo uosto, laikyti. Jeigu laivai plaukioja pagal tvarkaraštį ir dažnai bei reguliariai lankosi uostuose ir jeigu yra pakankamai įrodymų dėl priemonių, užtikrinančių, kad laivuose susidarančios atliekos bus atiduodamos bei mokesčiai bus mokami laivo maršrute esančiame uoste, susijusių uostų valstybės narės gali atleisti tokius laivus nuo tam tikrų direktyvoje numatytų prievolių (6 str., 7 str. 1 d. ir 8 str. prievolių). [16]

Direktyva 2000/59/EB perkelia MARPOL 73/78 reikalavimą ir įpareigoja valstybės nars užtikrinti, kad uostuose būtų prieinami atitinkami priėmimo įrenginiai, kurie galėtų patenkinti uostu paprastai besinaudojančių laivų reikmes ir kuriais besinaudojantys laivai nebūtų gaišinami.

Atsižvelgiant į principą „teršėjas moka“, uosto priėmimo įrenginių išlaidas, įskaitant laivuose susidarančių atliekų apdorojimo ir šalinimo išlaidas, turėtų apmokėti laivai. Siekiant apsaugoti aplinką, mokesčių sistema turėtų skatinti, jog laivuose susidarančios atliekos būtų pristatomos į uostus, o ne išmetamos į jūrą. Atsižvelgiant į tai, Direktyvoje 2000/59/EB numatyta, kad valstybės narės užtikrina, kad uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms priimti, įskaitant atliekų apdorojimą ir šalinimą, išlaidos būtų padengiamos iš laivų surenkamais mokesčiais. Visi į valstybės narės uostą užsukantys laivai, nepaisant to, ar jie naudojami įrenginiais, didžia dalimi prisideda padengiant atliekų tvarkymo išlaidas. Direktyva leidžia valstybėms narėms pačioms pasirinkti ar nustatyti, kad mokestis įtraukiamas į uosto rinkliavą ar nustatyti atskirą standartinį atliekų mokestį. Mokesčių dydis gali būti nustatomas atsižvelgiant į laivo kategoriją, tipą ir dydį, tačiau negali priklausyti nuo pridudamų atliekų rūšies ar kiekio. [16] Reikėtų atkreipti dėmesį, kad MARPOL 73/78 nėra reikalavimų dėl laivuose susidarančių atliekų mokesčio nustatymo tvarkos, kuri sumažintu laivų ekonomines paskatas išmesti atliekas į jūrą.

Direktyvoje nustatyta pareiga į Bendrijos uostą užsukančio laivo kapitoniui užtikrinti, kad krovinių likučiai į uosto priėmimo įrenginius būtų pristatomi pagal MARPOL 73/78 konvencijos nuostatas. Visus mokesčius už krovinių likučių pristatymą moka priėmimo įrenginių naudotojas. Direktyvoje nustatytas uosto atliekų priėmimo ir tvarkymo planų parengimas, pranešimų apie atplaukiančiame į uostą laive susidariusias atliekas sistema ir kitos papildomos priemonės. [16]

### 3.3. ES reikalavimai dėl taršos iš laivų vykdymo užtikrinimo

Svarbiausias pastarojo meto ES teisės aktas dėl neteisėtos taršos iš laivų Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/35/EB 2005 m. rugsėjo 7 d. dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus įvedimo (toliau - Direktyvos 2005/35/EB). Direktyvos preambulėje pasakyta, kad Bendrijos saugumo jūroje politikos tikslas – aukšto lygio saugumas ir aplinkos apsauga, kuri grindžiama supratimu, jog visos krovinius jūra gabenančios šalys atsako už tai, kad būtų užtikrinta, jog Bendrijos vandenyse eksploatuojami laivai atitiktų taikomas taisykles ir standartus. Atkreipiamas dėmesys, kad esminiai standartai, taikomi teršiančių medžiagų išmetimui iš laivų, visose valstybėse narėse remiasi MARPOL 73/78 konvencija, vis dėlto kasdien šių taisyklių nepaiso labai didelis Bendrijos vandenyse plaukiojančių laivų skaičius. Įvairiose valstybėse narėse MARPOL 73/78 įgyvendinama skirtingai, todėl būtina suderinti jos įgyvendinimą Bendrijos lygiu. [17]

Pabrėžiama, kad valstybių narių praktikos, susijusios su sankcijų už teršiančių medžiagų išmetimą iš laivų taikymu, yra labai skirtingos. Atgrasančio pobūdžio priemonės sudaro neatskiriama Bendrijos saugumo jūroje politikos dalį, kadangi jos užtikrina ryšį tarp laivų savininkų ar valdytojų atsakomybės ir jiems taikomų sankcijų. Siekiant veiksmingos aplinkos apsaugos, būtinos veiksmingos, atgrasančios ir proporcingos sankcijos. [16]

Šios direktyvos tikslas – į Bendrijos teisę įtraukti tarptautinius standartus taršos iš laivų srityje ir užtikrinti, kad už teršiančių medžiagų išmetimą atsakingiems asmenims būtų taikomos atitinkamos sankcijos (baudžiamosios ar administracinės), siekiant pagerinti saugumą jūroje ir sustiprinti jūros aplinkos apsaugą nuo teršimo iš laivų. [16]

Direktyvos 2005/35/EB pagal tarptautinę teisę taikoma teršiančių medžiagų išmetimui į visas jūros erdves, kurių teisinis režimas nustatytas JT jūrų teisės konvencijoje (valstybės narės vidaus vandenys, įskaitant uostus, tiek, kiek taikomas MARPOL 73/78 režimas, teritorinę jūrą, tarptautinei laivybai naudojamus sąsiaurius, narės išskirtinę ekonominę ar lygiavertę zoną, įsteigtą vadovaujantis JT jūrų teisės konvencija, ir atvirąją jūrą).

Direktyvos 4 str. nustato, kad Valstybės narės užtikrina, kad teršiančių medžiagų išmetimas iš laivų, pažeidžiant MARPOL 73/78 I ir II priedo reikalavimus, į bet kurią jūros teritoriją, kuriai taikoma ši direktyva, būtų laikomas pažeidimu, jei tai padaroma tyčia, dėl nusikalstamo pasitikėjimo ar nusikalstamo nerūpestingumo. [16] Šie pažeidimai pagal šią direktyvą papildantį Pamatinį sprendimą 2005/667/TVR ir susiklosčius jame numatytais aplinkybėmis laikomi baudžiamaisiais nusižengimais.

Direktyvos 2005/35/EB numatytos valstybės narės uoste esantiems laivams taikomos vykdymo priemonės nėra naujos, atkartoti jau esami tarptautiniai reikalavimai dėl uosto valsty-

bės kontrolės. Jei dėl neatitikimų ar informacijos kyla įtarimų, jog valstybės narės uoste ar pakrantės terminale savanoriškai esantis laivas užsiėmė ar užsiima teršiančių medžiagų išmetimu į bet kurią iš 3 str. 1 d. paminėtų teritorijų, ta valstybė narė užtikrina, kad pagal jos nacionalinę teisę būtų atliktas atitinkamas patikrinimas, atsižvelgiant į atitinkamas TJO priimtas rekomendacijas. Jei atlikus minėtą patikrinimą atskleidžiami faktai, galintys įrodyti teršiančių medžiagų išmetimą į jūros aplinką, apie tai informuojamos suinteresuotos valstybės narės ir laivo vėliavos valstybės kompetentingos institucijos. [16]

Pakrantės valstybių taikomos vykdymo priemonės tranzitu plaukiantiems laivams, nustatytos Direktyvos 2005/35/EB 7 str. 1 d. yra naujos, tokia tvarka nėra numatyta, nei JT jūrų teisės konvencijoje, nei TJO dokumentuose. Jei įtariamas teršiančių medžiagų išmetimas į teritorinę jūrą, išskirtinę ekonominę zoną, tarptautinei laivybai naudojamus sąsiaurius ar atvirąją jūrą, o tokiu išmetimu įtariamas laivas neįplaukia į valstybės narės, turinčios informacijos apie įtariamą išmetimą, uostą, taikomos šios priemonės:

- jei kitas šio laivo įplaukimo uostas yra kitoje valstybėje narėje, atitinkamos valstybės narės glaudžiai bendradarbiauja atlikdamos uosto valstybės kontrolę ir priimdamos sprendimą dėl tokiems išmetimams taikomų atitinkamų priemonių,

- jei kitas šio laivo įplaukimo uostas yra Bendrijai nepriklausančios valstybės uostas, valstybė narė imasi reikiamų priemonių užtikrinti, kad kitas šio laivo įplaukimo uostas būtų informuotas apie įtariamą išmetimą, ir reikalauja, kad kito įplaukimo uosto valstybė imtųsi tokiems išmetimams taikomų atitinkamų priemonių. [16]

Tokia tvarka gali būti labai veiksminga, nes tobulėja naftos dėmių jūroje aptikimo ir laivo teršėjo nustatymo technologijos (Palydovinė stebėjimo sistema ir Automatinė laivų identifikavimo sistema).

Direktyvos 7 str. 2 d. perkeliama JT jūrų teisės konvencijos nuostata dėl pakrantės valstybės vykdymo užtikrinimo teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje.

Taikydamas šią direktyvą, valstybės narės, Komisija bendradarbiauja su Europos jūrų saugumo agentūra siekiant sukurti veiksmingam šios direktyvos įgyvendinimui būtinas informacijos sistemas, nustatyti bendrą praktiką ir gaires, pirmiausia skirtas:

- laivų, išmetančių teršiančias medžiagas pažeidžiant šią direktyvą, stebėjimui ir išankstiniam identifikavimui, prirėkus įskaitant laive esančią stebėjimo įrangą;
- patikimiems teršiančių medžiagų jūroje aptikimo ir priskyrimo konkrečiam laivui metodams;
- veiksmingam šios direktyvos vykdymui.

Europos jūrų saugumo agentūra dirba kartu su valstybėmis narėmis ieškodama techninių sprendimų ir teikdama su šios direktyvos įgyvendinimu susijusią techninę pagalbą atliekant

veiksmus, pvz., ieškant teršiančių medžiagų išmetimo vietų, pasitelkus palydovines stebėjimo ir sekimo priemones. Europos jūrų saugumo agentūra įdiegė *CleanSeaNet* operacinę sistemą, kurios tikslas palydovinių stebėjimų pagalba aptikti naftos išsiliejimus jūroje ir informuoti apie tai suinteresuotas valstybes nares. [51] Lietuvoje *CleanSeaNet* informaciją nuo 2007 m. balandžio gauna Administracija. Gavus palydovinę informaciją apie naftos dėmę LR jūros rajone, ši informacija turi būti patikrinta (plaukia laivas ar vykdomas stebėjimas iš oro).



## 4. TARŠOS IŠ LAIVŲ REIKALAVIMAI IR JŲ VYKDYMO UŽTIKRINIMO SISTEMA LIETUVOJE

### 4.1. Taršos iš laivų reikalavimai ir jų įgyvendinimas Lietuvoje

Prieš pradėdant nagrinėti Lietuvoje galiojančius taršos iš laivų reikalavimus, būtina išsiaiškinti ar šio darbo ankstesniuose skyriuose aptartos tarptautinės konvencijos yra taikomos Lietuvoje ir koks jų teisinis statusas.

Vadovaujantis Tarptautinių sutarčių įstatymo 11 straipsniu dėl LR tarptautinių sutarčių privalomumo, įsigaliojusias LR tarptautines sutartis LR privaloma vykdyti. Jei įsigaliojusi ratifikuota tarptautinė sutartis nustato kitokias normas negu LR įstatymai, kiti teisės aktai, galiojantys šios sutarties sudarymo metu arba įsigalioję po šios sutarties įsigaliojimo, taikomos šios sutarties LR tarptautinės sutarties nuostatos. Jeigu LR tarptautinei sutarčiai vykdyti reikia priimti įstatymą ar kitą teisės aktą, LR Vyriausybė nustatyta tvarka pateikia LR Seimui atitinkamo įstatymo projektą arba priima atitinkamą Vyriausybės nutarimą, ar pagal kompetenciją užtikrina kito teisės akto priėmimą. [9]

2003 m. rugsėjo 9 d. LR Seimas ratifikavo 1982 m. JT jūrų teisės konvenciją. Aiškinamajame rašte dėl JT jūrų teisės konvencijos bei Susitarimo dėl JT jūrų teisės konvencijos XI dalies įgyvendinimo ratifikavimo teigiama, kad įgyvendinant JT jūrų teisės konvencijos 115 straipsnį turi būti papildytas Prekybinės laivybos įstatymas, numatant pareigą atlyginti nuostolius, atsiradusius siekiant išvengti povandeninio kabelio ar vamzdyno pažeidimo. Kitų teisės aktų Konvencijos įgyvendinimui priimti nereikia. [36] Atsižvelgiant į tai, preziumuojama, kad Lietuvos teisės aktai atitinka JT jūrų teisės konvencijos nuostatas ir jas įgyvendina.

1948 m. Tarptautinės jūrų organizacijos konvenciją LR Seimas ratifikavo 1995 m. balandžio 4 d., 1948 m. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijos 16, 17 ir 19 straipsnių pataisas, priimtas TJO Asamblėjoje 1993 m. lapkričio 4 d. ratifikavo 1998 m. birželio 16 d. Taigi, Lietuva yra TJO narė. [14; 15]

Prie MARPOL 73/78 Lietuva prisijungė 1991 m. spalio 12 d. LR Vyriausybės nutarimu Nr. 416 „Dėl Lietuvos Respublikos prisijungimo prie tarptautinės jūrų teisės dokumentų“. Atkreiptinas dėmesys, kad MARPOL 73/78 I priedas (kaip ir II-V priedai), nėra išverstas į lietuvių kalbą ir paskelbtas Valstybės žiniuose. MARPOL 73/78 VI priedas buvo patvirtintas vėliau, LR Seimui įstatymu ratifikavus MARPOL 73/78 konvencijos 1997 m. Protokolą, papildantį MARPOL 73/78 konvenciją VI priedu „Atmosferos teršimo iš laivų prevencijos taisyklės“. Atsižvelgiant į tai, kad MARPOL 73/78 priedai, kurie yra neatskiriama konvencijos

dalis, nėra tinkamai paskelbti, kyla abejonių ar jie gali būti deramai vykdomi.

LR Seimas 1997 m. vasario 25 d. įstatymu Nr. VIII-139 ratifikavo 1992 m. Helsinkio konvenciją dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. [12] Helsinkio konvencijos IV priedas „Taršos iš laivų prevencija“ buvo ne karta pakeistas, tačiau visi pakeitimai taip pat yra ratifikuoti. Jūros aplinkos apsaugą ir laivybą reglamentuojantys LR įstatymai ir kiti teisės aktai turi būti derinami su HELCOM rekomendacijomis.

Pažymėtina, kad Lietuva, kaip viena iš ES šalių narių, yra įsipareigojusi įgyvendinti ES reikalavimus taršos iš laivų srityje ir atsižvelgiant į tai, kad visos svarbiausios tarptautiniai teisės normos dėl taršos iš laivų yra taikomos Lietuvoje, todėl LR įstatymai ir kiti teisės aktai privalo atitikti tiek ES, tiek tarptautinius taršos iš laivų teisės reikalavimus.

Pagrindinis LR įstatymas, nustatantis įvairaus lygmens institucijų atsakomybę dėl aplinkos apsaugos, yra Aplinkos apsaugos įstatymas, o pagrindiniai įstatymai, reglamentuojantys jūros aplinkos apsaugą ir taršos iš laivų prevenciją ir kontrolę, yra Jūros aplinkos apsaugos, Saugios laivybos, Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymai. Juose nustatyti reikalavimai, funkcijų pasiskirstymas tarp institucijų, apibrėžtos pagrindinės sąvokos.

Jūros aplinkos apsaugos įstatymo ketvirtasis skirsnis „Apsauga nuo taršos iš laivų ir įrenginių“ reglamentuoja kenksmingų medžiagų (taip pat ir naftos ar jos mišinių) išmetimo iš laivų taisykles. Įstatymo 10 straipsnyje nustatyta, kad LR vidaus vandenyse kenksmingas medžiagas išmesti draudžiama. LR teritorinėje jūroje ir už jos ribų kenksmingos medžiagos, kurioms taikomas MARPOL 73/78 I ar II priedas, gali būti išmetamos tik vadovaujantis MARPOL 73/78 I ar II priedo reikalavimais. [4] Jokių kitų kenksmingų medžiagų išmetimo iš laivų reikalavimų Jūros aplinkos apsaugos įstatyme nenustatyta. Tai reiškia, kad Lietuva nepasinaudojo JT jūrų teisės konvencijos 211 str. 4 d. nustatyta pakrantės valstybės teise įsteigti papildomus reikalavimus dėl taršos iš laivų savo teritorinėje jūroje.

Kaip paaiškino Aplinkos ministerijos atstovas, Baltijos jūra pagal MARPOL 73/78 yra pripažinta *Specialiuoju rajonu* ir TJO paskelbta kaip *Ypatingai jautrus jūros rajonas*. Todėl Baltijos jūrai taikomi griežtesni laivybos ir taršos iš laivų prevencijos reikalavimai. Nustatyti kitus, papildomus saugios laivybos ar taršos iš laivų prevencijos reikalavimus, kurie būtų aktualūs tik Lietuvai, o tiksliau jos teritoriniai jūrai, šiuo metu, nėra poreikio.

Jūros aplinkos apsaugos įstatymo penktasis skirsnis skirtas laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių uostų priėmimo įrenginiams. Įstatymo 23 straipsnis „Kenksmingų medžiagų priėmimas iš laivų“ įpareigoja LR jūros uostų administracijas, naftos ir kitų kenksmingų medžiagų terminalus, laivų remonto įmonės bei kitus uostų objektus turėti atitinkamus įrenginius arba kitaip užtikrinti, kad nedelsiant ir be apribojimo iš laivų būtų priimti, saugomi ir apdorojami naftos, kitų skystų ir kietų kenksmingų medžiagų likučiai, tarp jų nuotekos ir šiukšlės.

Įstatymo 25 straipsnis „Kenksmingų medžiagų likučių tvarkymo priemonės ir reikalavimai“ įgalioja Susisiekimo ministeriją kartu su Aplinkos ministerija, bendradarbiaujant su Helsinkio konvencijos šalimis, tarptautinėmis organizacijomis, įgyvendinti reikiamas priemones ir reikalavimus (kontrolė ir pranešimai, atskiro mokesčio už teršalų priėmimą netaikymas, apskaita, taisyklės, žurnalai ir kt.), užtikrinančius, kad laivai atiduotų visus vežamų ir eksploatacijos metu susidarančių kenksmingų medžiagų likučius į priėmimo įrenginius uostuose ir būtų išvengta neteisėto jų išmetimo į jūrą. [4]

Taigi Jūros aplinkos apsaugos įstatymo nuostatos dėl laivuose susidarančių atliekų ir uostų priėmimo įrenginių iš esmės atitinka tarptautinius ir ES reikalavimus, tačiau labai svarbu išsiaiškinti, kaip Susisiekimo ministerija ir Aplinkos ministerija vykdo įstatymo 25 straipsnyje nustatytas pareigas įgyvendinti reikiamas priemones ir reikalavimus, užtikrinančius, kad laivai atiduotų visus vežamų ir eksploatacijos metu susidarančių kenksmingų medžiagų likučius į priėmimo įrenginius uostuose ir būtų išvengta neteisėto jų išmetimo į jūrą.

LR susisiekimo ministras ir LR aplinkos ministras 2003 m. liepos 7 d. įsakymu Nr. 3-414/346 patvirtino „Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatus“ (toliau – Nuostatai) [22]. Atkreiptinas dėmesys, kad nepaisant to, kad Jūros aplinkos apsaugos įstatymas, įpareigojantis Aplinkos ir Susisiekimo ministeriją imtis priemonių, buvo priimtas 1997 metais, iki 2003 metų kai buvo patvirtinti Nuostatai, Aplinkos ir Susisiekimo ministerijos nesiėmė jokių teisinių priemonių dėl laivuose susidarančių atliekų ar krovinių likučių tvarkymo. Nuostatuose nurodyta, kad jie priimti atsižvelgiant į Direktyvą 2000/59/EB ir neužsimenama apie Jūros aplinkos apsaugos įstatymą. Tai akivaizdus pavyzdys dėl ES reikalavimų efektyvumo.

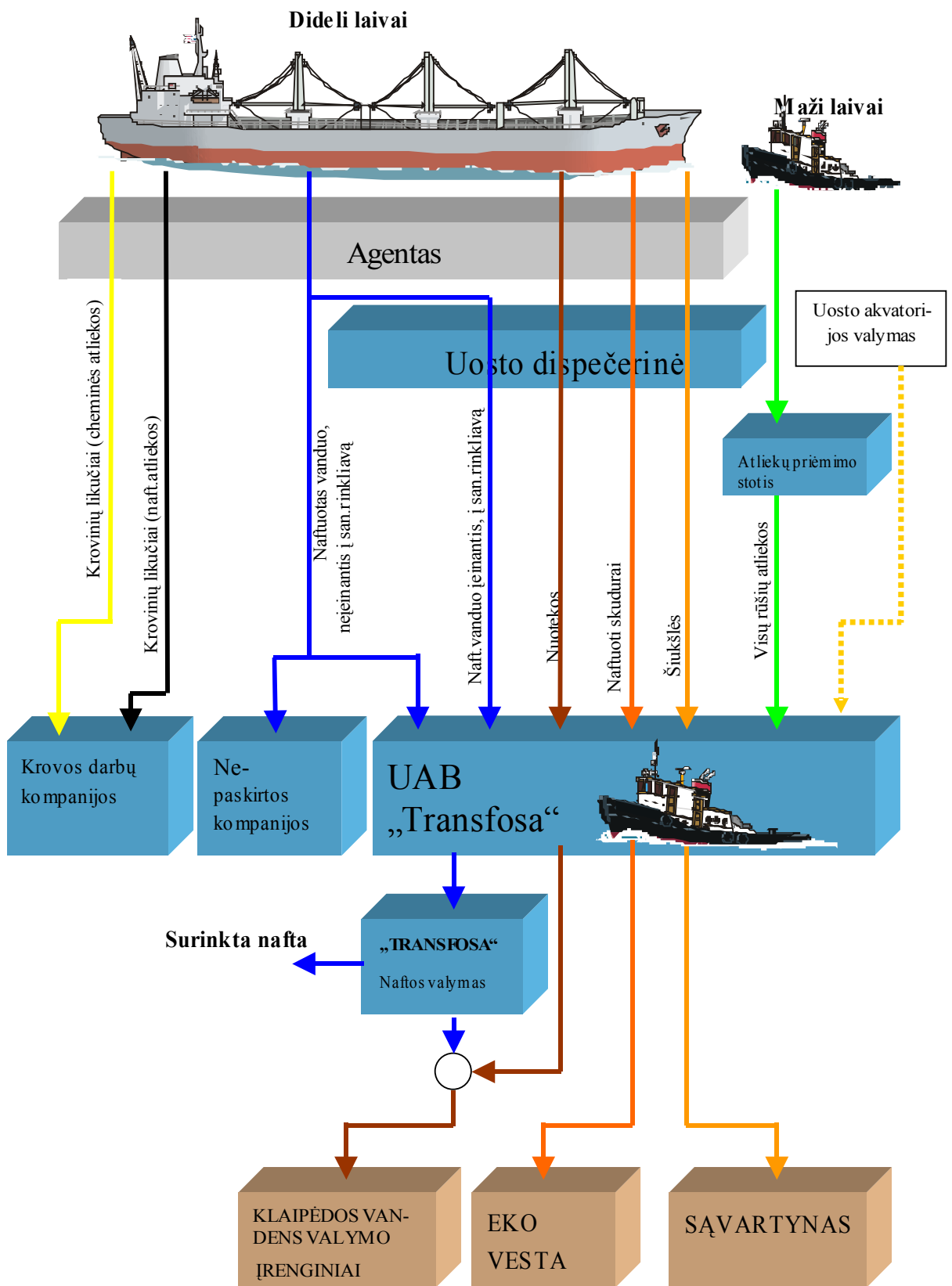
#### **4.2. Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymas**

Pagrindinis teisės aktas, reglamentuojantis laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymą, yra jau minėti Nuostatai. Pagal Nuostatų 16 punkto reikalavimus laivai, prieš atplaukdami į LR jūrų uostus, praneša uosto dispečeriui duomenis apie laivą, jame esančių atliekų ir krovinių likučius. Nuostatų 21 punktas reikalauja, kad visi laivai prieš išplaukdami iš LR jūrų uostų pristatytų į priėmimo įrenginius visas laivuose susidariusias atliekas ir krovinių likučius, kurių pagal LR teisės aktų, Helsinkio konvencijos ir MARPOL 73/78 reikalavimus negalima išmesti į jūrą. Laivai gali plaukti iki kito uosto ir nepristatydami į priėmimo įrenginius visų laivuose susidariusių atliekų ir krovinių likučių, jeigu akivaizdu, kad atliekoms sandėliuoti skirtų talpų užteks visoms laivuose susidariusioms atliekoms ir krovinių likučiams sandėliuoti. Kai žinoma, kad planuojamame atvykimo uoste nėra atliekų priėmimo įrenginių arba kitas

įplaukimo uostas nežinomas, uosto administracija turi pareikalauti pristatyti visas atliekas prieš laivui išplaukiant iš uosto. LR jūrų uostų administracijos gali suteikti išimtis dėl privalomo atliekų pristatymo tais atvejais, kai keltai, linijiniai ir aptarnavimo laivai vykdo laivybą tarp tų pačių Baltijos ir Šiaurės jūros uostų. [22]

Lietuvoje yra įsteigti trys jūrų uostai – Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, Šventosios jūrų uostas, ir AB „Mažeikių nafta“ Būtingės naftos terminalas. Šventosios jūrų uostas šiuo metu nėra įrengtas ir veikla jame nevykdoma.

Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste atliekų ir krovinių likučių tvarkymas vykdomas, vadovaujantis KVJUD generalinio direktoriaus 2003-10-27 įsakymu Nr. 287, patvirtintu „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atliekų tvarkymo planu“, kuriame yra aprašytos informacijos apie atliekų ir krovinių likučių pateikimo, atliekų ir krovinių likučių pridavimo bei priėmimo, jų apskaitos ir dokumentų tvarkymo procedūros (2 pav.). [56].



2 pav. KVJUD atliekų tvarkymo plane numatyti atliekų judėjimo srautai (Šaltinis - KVJUD atliekų tvarkymo planas).

Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste laivui per agentą paprašius surinkti atliekas ir krovinių likučius, priklausomai nuo tipų ir kiekių, jos pristatomos ir priimamos šiais būdais:

1. Laivuose susidariusios atliekos (atliekos iš mašinų skyriaus, įgulos atliekos ir šiukšlės) yra pristatomos KVJUD paskirtam sanitarinių paslaugų operatoriui – UAB „Transfosa“. Maži laivai savo atliekas pristato į nedideles atliekų priėmimo stotis, esančias valčių ir žvejybinių laivų prieplaukoje. Atliekas vėliau surenka operatorius.

2. Paslaugų operatoriaus (UAB „Transfosa“) surinktos laivuose susidariusios nafta užterštos atliekos valomos UAB „Transfosa“ valymo įrenginiuose, nuotekos pridudamos ir valomos Klaipėdos miesto savivaldybės nuotekų valymo įrenginiuose, šiukšlės (atliekos) gabenamos į Klaipėdos miesto savivaldybės sąvartyną, nafta užteršti skudurai gabenami utilizuoti į UAB „Ekovesta“.

3. Laivuose likę krovinių likučiai, balastas ir rezervuarų plovimo vanduo pristatomi importuojančiam terminalui arba krovos darbų kompanijai (2 pav. – vadinama krovos darbų arba nepaskirtomis kompanijomis), kuri yra atsakinga už tolimesnį jų tvarkymą.

4. Laivo agentas teikia uosto dispečerinei šiuos dokumentus apie atliekas:

- Prieš 24 val. iki laivo atvykimo į uostą informaciją apie laive susidariusias atliekas. Jos pateikimui naudojama standartinė forma.

- Paraišką atliekų surinkimui.

Uosto dispečeris paskaičiuoja atliekų kiekį, susidariusį laivui išplaukus iš paskutinio uosto iki atvykimo į Klaipėdos uostą, ir duoda užsakymą atliekų operatoriui surinkti atliekas. Atliekas surinkęs operatorius išduoda atliekų surinkimo kvitą, patvirtinantį atliekų pristatymą. Šio kvito vienas egzempliorius saugomas laive, antras siunčiamas uosto dispečerinei, trečias lieka operatoriui. KVJUD pateikia laivui sąskaitą faktūrą sanitarinei rinkliavai sumokėti.

Atliekų operatorius kiekvieną mėnesį pateikia KVJUD ataskaitą, kurioje nurodo informaciją apie faktinį atliekų surinkimą, informaciją apie surinktų atliekų pristatymą subrangovams, prideda sąskaitas faktūras atliekų tvarkymui apmokėti. [56]

Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 23 straipsnyje ir Nuostatų 4 punkte, pasakyta, kad LR jūrų uostuose turi būti atitinkami priėmimo įrenginiai arba kitaip užtikrinta, kad nedelsiant ir be apribojimo iš laivų būtų priimamos laivuose susidarantios atliekos ir krovinių likučiai. [4] Pagal Nuostatų 11 punktą, uostų, kuriuose įrengti priėmimo įrenginius neįmanoma ar netikslinga, administracijos privalo:

- užtikrinti, kad į juos atplaukiantys laivai priduos juose susidarantias atliekas ir krovinių likučius paskutiniame išplaukimo ar pirmajame įplaukimo uoste, ir kaupti tai patvirtinančius dokumentus;

- užtikrinti, kad juose būtų aptarnaujami tik laivai, turintys pakankamai laisvų talpų krovinio likučiams ir atliekoms, susidarančioms kelionės į kitą uostą metu, sukaupti.

Šios nuostatos taikomos AB „Mažeikių nafta“ Būtingės naftos terminale. AB „Mažeikių nafta“ 2002 m. liepos mėn. papildė „Būtingės naftos terminalo naudojimo taisyklės“ nustatant, kad:

1. Į Būtingės terminalą atvykstantys tanklaiviai per laivo agentą informuojami, kad Būtingės terminale nėra laive susidarančių atliekų ir teršalų priėmimo įrenginių ir todėl rekomenduojama, kad tanklaivio atliekų ir krovinio atliekų rezervuarai būtų užpildyti ne daugiau kaip 25% visos jų talpos.

2. Prieš išvykdamas į Būtingės terminalą, tanklaivis per savo agentą atsiunčia pranešimą, kuriame nurodoma, kad atliekos ar krovinio atliekos priduoti paskutiniame įplaukimo uoste ir (arba) tanklaivio atliekų ir krovinio atliekų rezervuarai užpildyti ne daugiau kaip 25 % visos jų talpos.

3. Būtingės naftos terminalas priima tanklaivius tik su izoliuoto balasto rezervuarais, užpildytais Šiaurės jūros arba Baltijos jūros vandeniu.

2004 m. Europos Komisija atliko patikrinimą dėl Direktyvos 2000/59/EB perkėlimo į Lietuvos teisę. Komisijos nuomonė išdėstyta Komisijos 2004-10-13 rašte Nr. 2004/2201 C(2004)3966 adresuotame Lietuvos nuolatinei atstovybei ES. [57] Komisijos nuomone, Lietuva netinkamai perkėlė Direktyvos 2000/59/EB 4 straipsnį dėl uosto priėmimo įrenginių. Šio straipsnio 1 dalyje nustatoma, kad „Valstybės narės užtikrina, kad uostuose būtų prieinami atitinkami priėmimo įrenginiai, kurie galėtų patenkinti uostu paprastai besinaudojančių laivų reikmes ir kuriais besinaudojantys laivai nebūtų gaišinami.“ Straipsnio 2 dalis patikslina, kad „Siekiant adekvatumo, priėmimo įrenginiai turi būti tinkami, kad iš tuo uostu paprastai besinaudojančių laivų galėtų priimti laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių rūšis ir kiekius, atsižvelgiant į uosto naudotojų veiklos reikmes, į uosto dydį ir geografinę padėtį, į uostą užsukančių laivų tipą ir pagal 9 straipsnį numatytas išimtis.“ Nuostatų 11 punkte, pateikti sprendimai tokiems atvejams, kai atitinkamame uoste negalima arba netikslinga įrengti atliekų priėmimo įrenginius. Komisija mano, kad direktyvoje nenumatyta išimtis uostams, kuriuose nėra techninių galimybių įrengti atliekų priėmimo įrenginius. Todėl Komisija pareikalavo tiksliai paaiškinti situacijas, kuriomis taikomas Nuostatų 11 punktas.

Kaip informavo Susisiekimo ministerijos atstovas, kad atsakyme Komisijai Lietuvos atsakingos institucijos (Susisiekimo ir Aplinkos ministerijos) paaiškino, kad Nuostatų 11 punktas yra taikomas kaip išimtis tik Būtingės naftos terminalui. Būtingės naftos terminale, kuris yra atviro tipo naftos terminalas, inkaruotas vieno tanklaivio priešvartavimo plūduras yra Baltijos

jūroje 20 m gylyje, 7,3 km nuo kranto, todėl atitinkamus stacionarius ar mobilius priėmimo įrenginius įrengti jame ekonomiškai ir techniškai neįmanoma. Būtingės terminale švartuojami tik vieno tipo laivai – naftos tanklaiviai. Jų kapitonas Būtingės naftos terminalo naudojimo taisyklių nustatyta tvarka per laivo agentą informuojami, kad terminale nėra atliekų ar krovinių likučių priėmimo įrenginių, todėl reikalaujama, kad atliekų ir krovinių likučių rezervuarai būtų užpildyti ne daugiau kaip 25 % visos jų talpos. Terminale priimami tanklaiviai tik su izoliuoto balastinio vandens talpyklomis, tai sumažina neteisėtų naftuotų vandenių išmetimo į jūros aplinką riziką. Atsižvelgiant į išvardintas aplinkybes, Būtingės terminalas naudojami Nuostatų 11 punkte numatyta išimtimi ir neturi priėmimo įrenginių.

Atsakingų institucijų nuomone, tokia išimtis neprieštarauja Direktyvos 5 straipsnio 2 daliai, kurioje numatyta, kad atliekų priėmimo ir tvarkymo planai gali būti parengti regionui, jeigu tai būtina siekiant užtikrinti veiksmingumą. Atsižvelgiant į regiono sąlygas, planuose turi būti nurodoma ar priėmimo įrenginiai būtini kiekviename uoste ir ar tie įrenginiai uoste yra prieinami. Todėl pažymėtina, kad Nuostatų 11 punktas taikomas išimtinai tik Būtingės terminalui ir į jį įplaukiantiems tanklaiviams ir yra įgyvendinamos visos priemonės, kuriomis siekiama direktyvoje nustatytų tikslų. Tokios išimties taikymui yra pritarusi HELCOM sudaryta ekspertų darbo grupė. Tačiau atsakingos institucijos, įvertinusios Komisijos pastabą, įsipareigoja patikslinti Nuostatų 11 punktą, nurodant, kad jis taikomas tik Būtingės naftos terminalui.

Pasak Susisiekimo ministerijos atstovo, šių raštu pateiktų argumentų neužteko ir teko dar ne kartą susitikti su Komisijos atstovais ir ekspertais ir įrodinėti, kad įrengti mobilius ar stacionarius priėmimo įrenginius aplinkosauginiu požiūriu būtų pavojingiau, nei taikyti Nuostatuose numatytas administracines priemones. Šiuo metu, Būtingės naftos terminale nėra atliekų ar krovinių likučių priėmimo įrenginių, taikomos Nuostatų 11 punkte numatytos administracinės priemonės.

#### **4.2.1. Principo „be specialaus mokesčio“ taikymas**

Nuostatų 26-33 punktai nustato uosto sanitarinės rinkliavos už laivuose susidarančių atliekų priėmimą mokėjimo tvarką. Už laivuose susidarančių atliekų priėmimą, tvarkymą ir pašalinimą LR jūrų uostų administracijos įpareigotos taikyti principą „be specialaus mokesčio“, tai yra, kai rinkliava už minėtas paslaugas yra įskaitoma į sanitarinę rinkliavą nepriklausomai nuo to, ar laivas pristatė atliekas, ar ne. Sanitarinės rinkliavos dydis negali priklausyti nuo laivų pristatomų atliekų kiekio. Pagrindinis kriterijus nustatant šios rinkliavos dydį turi būti tik laivo bendroji talpa, nustatyta laivo matavimo liudijime. [22]

Kiekvienas laivas, atplaukęs į LR jūrų uostus, privalo sumokėti už jame susidarančių



atliekų priėmimą, tvarkymą ir pašalinimą nepriklausomai nuo to, ar šis laivas naudojosi uostuose esančiais priėmimo įrenginiais. Numatyta išimtis, LR jūrų uostų administracijoms leidžianti atleisti keltus, linijinius, aptarnavimo laivus nuo pareigos mokėti sanitarinę rinkliavą, jeigu šie laivai vykdo laivybą tarp tų pačių Baltijos ir Šiaurės jūrų uostų bei pagal susitarimą su kompetentinga atliekų tvarkymo kompanija už savo lėšas užtikrina atliekų pristatymą, tvarkymą ir pašalinimą. [22]

Sanitarinės rinkliavos nuolaida taikoma tiems laivams, kuriuose įrengta ir eksploatuojama tarptautiniais sertifikatais pripažinta laivuose susidarančių atliekų apdorojimo sistema, taip pat taikomos kitos šiuolaikinės atliekų tvarkymo sistemos, mažinančios jų susidarymo kiekį, atliekos pakartotinai naudojamos bei rūšiuojamos. [22]

Nuostatuose nustatyta sanitarinės rinkliavos taikymo tvarka, iš esmės, atitinka HELCOM rekomenduojamą principą „be specialaus mokesčio“ ir Direktyvos 2000/59EB reikalavimus mokesčiams už laivuose susidarančias atliekas.

Vadovaujantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 34 straipsniu, LR Vyriausybė 2002-02-13 nutarimu Nr. 226 patvirtino Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivo, navigacinės, krantinės, tonažo, sanitarinės ir keleivio rinkliavų maksimalius dydžius ir šių rinkliavų taikymo principus. Susisiekimo ministras 2002-06-16 įsakymu Nr. 3-322 patvirtino Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklės, kuriose nustatyta, kad sanitarinė rinkliava apskaičiuojama pagal laivo bendrąją talpą, numatyta, kad sanitarinės rinkliavos sąskaita atiduodami visų rūšių laivo eksploataciniai teršalai, kurie susikaupė nuo paskutinio išplaukimo uosto iki įplaukimo į Klaipėdos uostą ir stovėjimo jame metu. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atliekų tvarkymo plane numatyti tokie patys sanitarinės rinkliavos taikymo principai ir tvarka, jos dydžiai. [5; 21]

Nagrinėjant tarptautinių ir ES reikalavimų dėl laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių įgyvendinimą Lietuvoje, ir ypač mokesčių už laivuose susidarančias atliekų pridavimą tvarką, reikėtų paminėti, kad Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės 2004 m. vykdė valstybinį auditą dėl Helsinkio konvencijos kai kurių nuostatų įgyvendinimo, tame tarpe ir nuostatų dėl taršos iš laivų.

Valstybės kontrolės 2004 m. gruodžio 23 d. valstybinio audito ataskaitos Nr. 2020-3-43 „Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos nuostatų įgyvendinimas“ išvadose teigiama, kad Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste balastinių vandenių, plovimo vandenių, chemiškai užterštų vandenių, dažų likučiai tvarkomi pagal laivų susitarimus su atitinkamomis krovimo darbų kompanijomis, nors Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 25 straipsnyje numatytas atskiro mokesčio už teršalų priėmimą netaikymas. Teigiama, kad tai gali sukelti netinkamo atliekų atsikratymo riziką. Ataskaitoje Aplinkos ministerijai kartu su Susisiekimo ministerija iki 2005-07-01 rekomenduojama išnagrinėti laivuose susidarančių atliekų rūšiavimo ir principo „be

specialaus mokesčio“ taikymo balastinių vandenių, plovimo vandenių, chemiškai užterštų vandenių, dažų likučiams Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste galimybę. [38]

Šios Valstybės kontrolės išvados pagrindumas kelia abejonių, nes minėtame Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 25 straipsnyje pasakyta, kad Susisiekimo ministerija kartu su Aplinkos ministerija, bendradarbiaudamos su tarptautinėmis organizacijomis, įgyvendina reikiamas priemones ir reikalavimus dėl atskiro mokesčio už teršalų priėmimą netaikymo. Tačiau šiame straipsnyje nėra įvardinti teršalai, už kurių priėmimą neturėtų būti taikomas atskiras mokestis. Mokesčių už laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių taikymo tvarka, siekiant išvengti neteisėto teršalų išmetimo į jūrą, nustatyta Nuostatuose.

Valstybės kontrolės ataskaitoje išvardintos medžiagos (išskyrus dažus) priskiriamos krovinių likučiams. HELCOM rekomendacijos ir Direktyva 2000/59/EB nenumato galimybės taikyti mokesčio lengvatas už šių medžiagų pridavimą į priėmimo įrenginius. Direktyvos 8 straipsnis, kuriame nustatoma mokesčių apskaičiavimo tvarka, taikomas tik laivuose susidarančioms atliekoms (taip pat ir naftuotiems vandenims iš mašinų skyriaus). Direktyvos 10 straipsnyje konstatuojama, kad visus mokesčius už krovinių likučių pristatymą įmoka priėmimo įrenginių naudotojas.

Aplinkos ministerijos atstovo teigimu, vykdant Valstybės kontrolės 2004 m. gruodžio 23 d. valstybinio audito ataskaitoje Nr. 2020-3-43 „Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos nuostatų įgyvendinimas“ pateiktus pasiūlymus, Aplinkos ministerija kartu su Susisiekimo ministerija 2005-06-23 informavo Valstybės kontrolę, kad principo „be specialaus mokesčio“ laivuose susidarančioms atliekoms ir laivų krovinių likučiams taikymą nustato tarptautiniai reikalavimai (Direktyva 2000/59/EB ir HELCOM rekomendacijos). Šis principas įtvirtintas Nuostatuose ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. birželio 26 d. įsakyme Nr. 3-322 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklių“ įsakymu patvirtintose Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklėse, kurių 37 punktas nustato, kad visų rūšių laivo eksploataciniai teršalai, kurie susikaupė nuo paskutinio išplaukimo uosto iki įplaukimo į Klaipėdos uostą ir stovėjimo uoste metu atiduodami sanitarinės rinkliavos sąskaita, o kiti teršalai atiduodami pagal teršalų priėmimo paslaugas teikiančios įmonės tarifus. Toks principo „be specialaus mokesčio“ taikymas atitinka tarptautinius reikalavimus, todėl Aplinkos ministerija ir Susisiekimo ministerija nemato poreikio ir galimybių keisti principo taikymo tvarką.

#### **4.2.2. Laivuose susidarančių atliekų tvarkymo planai**

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministras

2003 m. liepos 7 d. įsakymu Nr. 3-414/346 „Dėl laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ įpareigojo KVJUD iki 2003-09-01 parengti ir patvirtinti Klaipėdos ir Šventosios jūrų uostų atliekų tvarkymo planus, o AB „Mažeikių nafta“ pasiūlė iki 2003-10-01 parengti Būtingės naftos terminalo atliekų tvarkymo planą.

KVJUD generalinis direktorius 2003-10-27 įsakymu Nr. 287 patvirtino „Klaipėdos uosto atliekų tvarkymo planą“. Plane įvertinti atplaukiančių į uostą laivų atliekų pridavimo poreikiai, susidarančių atliekų kategorijos ir kiekiai. Planas parengtas vadovaujantis tarptautiniais reikalavimais ir Nuostatais.

KVJUD iki nustatyto termino neparengė Šventosios jūrų uosto atliekų tvarkymo plano, nes Šventosios jūrų uostas neįrengtas ir veiklos nevykdo.

AB „Mažeikių nafta“ iki 2003-10-01 neparengė Būtingės naftos terminalo atliekų tvarkymo plano, t.y. neįvykdė 2003-07-09 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymo Nr. 3-414/346 „Dėl laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ 3 punkte numatyto siūlymo. AB „Mažeikių nafta“ Vamzdynų ir terminalo operacijų specialistai, informavo Lietuvos saugios laivybos administraciją ir Klaipėdos RAAD, kuriems pavesta kontroliuoti minėto įsakymo vykdymą, kad Būtingės naftos terminalas neturi priėmimo įrenginių ir negali priimti iš atvykstančių laivų atliekų ir teršalų, nurodė, kad AB „Mažeikių nafta“ 2002 m. liepos mėn. papildė Būtingės naftos terminalo naudojimo taisykles ir ėmėsi atitinkamų priemonių siekiant išvengti neteisėtų teršalų išmetimo iš laivų.

#### **4.2.3. Valstybės kontrolės audito ir Europos Komisijos patikrinimo dėl laivuose susidarančių atliekų tvarkymo rezultatų apžvalga**

Valstybės kontrolės 2004 m. gruodžio 23 d. valstybinio audito ataskaitoje Nr. 2020-3-43 „Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos nuostatų įgyvendinimas“ nurodyta, kad vienas iš audito tikslų - įvertinti Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos nuostatų įgyvendinimą, nustatyti, ar efektyviai veikia taršos iš laivų prevencijos sistema, ar ją koordinuojančios ir vykdančios institucijos veikia pakankamai efektyviai, taip pat įvertinti šių institucijų tarpusavio ir tarptautinį bendradarbiavimą. [38]

Audito tikslui pasiekti numatyti tokie uždaviniai, susiję su taršos iš laivų prevencija:

Ar efektyvus ir pakankamai rezultatyvus taršos iš laivų prevencijos valdymas, Lietuvos institucijų tarpusavio ir tarptautinis bendradarbiavimas;

Ar atliekų ir nuotekų priėmimas iš laivų atitinka Helsinkio konvencijos reikalavimus;

Ar taikomas principas „be specialaus mokesčio“.

Deja, audito išvados nuvilia. Neatsakyta į klausimą, ar efektyvus ir pakankamai rezultatyvus taršos iš laivų prevencijos valdymas, Lietuvos institucijų tarpusavio ir tarptautinis bendradarbiavimas. Nepateikta jokių išvadų ar komentarų dėl atsakingų institucijų ir taršos iš laivų prevencijos valdymo Lietuvoje.

Išvada dėl principo „be specialaus mokesčio“ taikymo krovinių likučiams kritikuota šio darbo 4.2.3 dalyje.

Audito išvadose teigiama, kad Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste laivuose susidariusios atliekos ir krovinių likučiai priimami ir tvarkomi, prisilaikant pagrindinių Helsinkio konvencijos reikalavimų, tačiau atliekos nerūšiuojamos, nors tai rekomenduojama 1997-07-15 ES direktyvos „Dėl atliekų“ Nr. 75/442 7 str., Atliekų tvarkymo įstatymo 4 str. 2 d. [39]

Kaip minėta, 2004 m. Komisija vykdė Direktyvos 2000/59/EB perkėlimo į Lietuvos teisę patikrinimą. Esminis Komisijos pastebėjimas išimties dėl priėmimo įrenginių taikymas Būtingės naftos terminalui (Nuostatų 11 punktas), tačiau Lietuvos ekspertams pavyko įtikinti Komisiją, kad nustatyta išimtis yra būtina ir administracinės priemonės taikomos Būtingės terminale dėl laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių, leidžia tinkamai pasiekti direktyvos tikslus.

Be to, Komisija pastebėjo, kad netiksliai perkėlus Direktyvoje 2000/59/EB vartojamus apibrėžimus (uostas, žvejybinis laivas, pramoginis laivas) buvo susiaurinta direktyvos taikymo sritis. Nuostatų 17 punktas, kuriame pareiga teikti pranešimus apie laivuose susidarančias atliekas siejama su laivų dydžiu, neatitinka direktyvos 6 straipsnyje įtvirtintų reikalavimų. Paprašyta paaiškinti kai kuriuos Nuostatuose vartojamus apibrėžimus (reguliarios susisiekimo paslaugos).

Atsižvelgdami į Komisijos pastabas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministras 2005 m. vasario 7 d. Nr. 3-45/D1-67 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministras 2003 m. liepos 7 d. įsakymu Nr. 3-414/346 „Dėl laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“ pakeitė atitinkamus Nuostatų punktus. [23]. Ekspertų apklausos metu, už Nuostatų vykdymo kontrolę atsakingų institucijų, Administracijos ir Klaipėdos RAAD nuomone, Nuostatai vykdomi tinkamai, nuobaudų už jų pažeidimą pastaruoju metu skirta nebuvo.

Taigi, šio darbo 4.2 dalyje apibūdinti taršos iš laivų prevencijos reikalavimai ir jų įgyvendinimo tvarka Lietuvoje atitinka tarptautinius ir ES reikalavimus. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas turi į uostą atplaukiančių laivų poreikius atitinkančius priėmimo įrenginius. Uosto kapitonas prižiūri, kad visi laivai priduočiau laivuose susidarančias atliekas. Uosto sanitarinė rinkliava užtikrina, kad laivai neturėtų ekonominio intereso atsikratyti atliekų jūroje. Būtingės

naftos terminale nėra atliekų priėmimo įrenginių dėl specifinių techninių terminalo savybių, tačiau administracinėmis priemonėmis nustatomos sąlygos, kad laivai neturėtų intereso atsikratyti atliekų jūroje. Tai suteikia pagrindo manyti, kad Lietuvos teisės aktuose nustatyti reikalavimai ir jų įgyvendinimas yra pakankami taršos iš laivų prevencijai.

### **4.3. Vykdyimo užtikrinimo sistema Lietuvoje**

#### **4.3.1. Atsakingų institucijų funkcijos**

Pagrindinis Lietuvos Respublikos įstatymas, nustatantis įvairaus lygmens institucijų atsakomybę dėl aplinkos apsaugos, yra Aplinkos apsaugos įstatymas, o pagrindiniai įstatymai, reglamentuojantys jūros aplinkos apsaugą, yra Jūros aplinkos apsaugos, Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės, Saugios laivybos įstatymai. Juose nustatytas funkcijų pasiskirstymas dėl taršos iš laivų kontrolės tarp dviejų svarbiausių institucijų – Aplinkos ir Susisiekimo ministerijos.

Aplinkos apsaugos įstatymas reguliuoja visuomeninius santykius aplinkosaugos srityje, nustato pagrindines juridinių bei fizinių asmenų teises ir pareigas išsaugant LR būdingą biologinę įvairovę, ekologines sistemas bei kraštovaizdį, užtikrinant sveiką ir švarią aplinką, racionalų gamtos išteklių naudojimą LR, jos teritoriniuose vandenyse, kontinentiniame šelfe ir ekonominėje zonoje. Viena iš Aplinkos ministerijos funkcijų, nustatytų Aplinkos apsaugos įstatyme - vykdyti valstybinę aplinkos apsaugos ir gamtos išteklių naudojimo kontrolę. [2]

Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas nustato aplinkos apsaugos valstybinę kontrolę LR vykdančias institucijas bei pareigūnus, jų teisinį statusą, veiklos teisinius pagrindus bei pagrindinius principus, veiklos organizavimą, reglamentuoja aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės procesą. Šiuo įstatymu suteikta teisė aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnams vykdyti valstybinę aplinkos apsaugos kontrolę laivuose. Įstatymo ketvirtasis skirsnis skirtas tyrimo dėl jūros aplinkos teršimo iš laivo arba kito jūros aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančių įstatymų ar kitų teisės aktų pažeidimo. [2]

Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 6 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad aplinkos apsaugos valstybinę kontrolę vykdo Aplinkos ministerijai pavaldūs teritoriniai valstybinio administravimo subjektai – regionų aplinkos apsaugos departamentai. Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento nuostatuose, patvirtintuose Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. lapkričio 29 d. įsakymo Nr. D1-638, pasakyta, kad departamento veiklos teritorija apima ir LR išskirtinę

ekonominę zoną ir teritorinius vandenis Baltijos jūroje. Klaipėdos RAAD nuostatuose nurodytos departamento funkcijos ir uždaviniai, darbo organizavimo tvarka, tačiau konkrečių nuostatų dėl taršos iš laivų kontrolės nėra. [18]

Klaipėdos RAAD tinklalapyje pateikiama informacija, kad Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento Jūros aplinkos apsaugos agentūra yra Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento padalinys, vykdamas aplinkos apsaugos gamtos išteklių naudojimo kontrolę LR teritoriniuose vandenyse ir ekonominėje zonoje. JAAA nuostatų, patvirtintuose, Aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento direktoriaus 2007 m. liepos 18 d. įsakymu Nr. LV1-236, 7.2. punkte teigiama, kad JAAA kontroliuoja, ar fiziniai ir juridiniai asmenys vykdo aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančiuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytus reikalavimus. Šiuose nuostatuose taip pat nėra JAAA funkcijų, kuriose tiesiogiai būtų minima taršos iš laivų prevencija ar kontrolė.

Saugios laivybos valstybinio administravimo organizavimas nustatytas Saugios laivybos įstatymo 3 straipsnyje. Saugios laivybos valstybinį administravimą organizuoja LR Vyriausybė, o vykdo Susisiekimo ministerija kartu su Lietuvos saugios laivybos administracija (toliau – Administracija).

Susisiekimo ministerija nustato saugios laivybos reikalavimus ir jų bei LR tarptautinių sutarčių ir ES teisės aktų, reglamentuojančių saugią laivybą, reikalavimų įgyvendinimo LR tvarką. Susisiekimo ministerijos įgaliota Administracija nustato saugią laivybą reglamentuojančius techninius ir organizacinius reikalavimus bei vykdo kitas šio įstatymo nustatytas funkcijas. Administracijos pagrindinės funkcijos, susijusios su tarša iš laivų, nustatytos Saugios laivybos įstatymo 6 straipsnyje:

- kontroliuoja, kaip vykdomi tarptautiniai, ES teisės aktų ir LR įstatymų bei kitų teisės aktų nustatyti saugios laivybos reikalavimai;

- vykdo valstybinę laivų kontrolę uoste ir laivų, plaukiojančių su Lietuvos valstybės vėliava, laivo vėliavos valstybinę kontrolę, jų techninę priežiūrą bei išduoda privalomus dokumentus;

- kontroliuoja, kaip uostų administracijos ir laivų įgulos tvarko laivuose susidarančias atliekas ir krovinių likučius. [7]

Nepaisant nustatytų Administracijos funkcijų, Metinėse Klaipėdos RAAD ataskaitose, nurodomi duomenys ne tik apie LR Baltijos jūros, Klaipėdos uosto, bei Kuršių marių teršimo atvejų tyrimą, bet ir duomenys apie atplaukiančių į Klaipėdos uostą ir AB „Mažeikių nafta“ Būtinės terminalą laivų tikrinimą pagal HELCOM ir MARPOL 73/78 konvencijų reikalavimus. Pavyzdžiui, per 2006 metus patikrinta 298 vnt. laivų pagal HELCOM/MARPOL konvencijų reika-

lavimus. Išsiaiškinome, kad Saugios laivybos įstatymas Administracijai paveda vėliavos valstybės ir uosto valstybės kontrolę, o Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas įpareigoja aplinkos apsaugos pareigūnus atlikti tyrimą dėl jūros aplinkos teršimo iš laivo arba kito jūros aplinkos apsaugą reglamentuojančių įstatymų ar kitų teisės aktų pažeidimo ir esant reikalui skirti administracine nuobaudas arba taiko kitas administracinio teisinio poveikio priemones pažeidėjams. Kokį laivų patikrinimą uostuose atlieka Klaipėdos RAAD inspektorai ir, ar gali būti, kad Administracijos ir Klaipėdos RAAD funkcijos dubliuojasi, taršos iš laivų kontrolės srityje. Siekiant tai išsiaiškinti būtina detaliau panagrinėti atsakingų institucijų funkcijas vėliavos valstybės, uosto valstybės ir pakrantės valstybės kontrolės dėl taršos iš laivų srityse ir šių funkcijų vykdymą.

#### **4.3.2. Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų kontrolė (vėliavos valstybinė kontrolė)**

Vadovaujantis Saugios laivybos įstatymo 24 straipsniu, Administracija atlieka LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų vėliavos valstybinę kontrolę, kurios tikslas – kontroliuoti, kaip LR jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose įgyvendinami tarptautiniai saugios laivybos reikalavimai (tame tarpe ir MARPOL73/78), taip pat gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose standartai bei kiti LR saugią laivybą reglamentuojantys teisės aktai. Vėliavos valstybės kontrolė vykdoma vadovaujantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 8 d. įsakymu Nr. 3-06 patvirtintomis LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės LR ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdyto taisyklėmis (toliau – Taisyklės). [24]

Paprastai LR jūrų laivų registre įregistruoti laivai inspektuojami jiems įplaukus į LR uostus. Saugios laivybos įstatymo nustatytais atvejais laivų kontrolė vykdoma užsienio valstybių jūrų uostuose. Inspektuojami šie laivai:

- jeigu nuo laivo, kurio bendras tonažas 500 BRT ir daugiau, paskutinio inspektavimo praėjo 6 mėnesiai;
- jeigu nuo laivo, kurio bendras tonažas mažesnis kaip 500 BRT, paskutinio inspektavimo praėjo 12 mėnesių.

Išskyrus pirminę laivo apžiūrą prieš įregistruojant laivą į Lietuvos Respublikos jūrų laivų registrą ir išsamų laivo, kuriam uždrausta išplaukti iš uosto dėl tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimų, patikrinimą. [24]





**2 lentelė.** LR įregistruotų laivų patikrinimo Lietuvos jūrų uostuose statistika

Metai	Patikrintų laivų skaičius	Laivų patikrinimų skaičius	Laivų skaičius LR jūrų laivų registre	Patikrintų laivų % iš bendro laivų skaičiaus LR jūrų laivų registre	Planuota patikrinti %
2003	112	322	202	55,4	8
2004	103	271	198	52,0	10
2005	83	216	175	47,4	12
2006	103	193	169	61,0	15
2007	96	183	159	60,4	18

(Šaltinis – Lietuvos saugios laivybos administracija.)

Jeigu inspektuojant laivą nustatoma daug trūkumų, laivo patikrinimas inspektoriaus nuožiūra gali būti sustabdytas. Laivo inspektavimas atnaujinamas Administracijai gavus laivo valdytojo ar jo įgalioto asmens raštišką patvirtinimą, kad trūkumai pašalinti ir laivas atitinka tarptautinių konvencijų reikalavimus. [24]

Laivo inspektavimo metu inspektoriui nustačius, kad pažeisti Lietuvos Respublikos įstatymų, tarptautinių sutarčių bei kitų teisės aktų reikalavimai ir laivas eksploatuojamas taip, kad neužtikrinama saugi laivyba ir taršos prevencija, laivas kelia grėsmę žmonių gyvybei jūroje arba aplinkai, jis priima sprendimą uždrausti laivui išplaukti iš uosto (sulaiko laivą) tol, kol nebus pašalinti nustatyti pažeidimai. [24]

Jeigu Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotam laivui uždraudžiama išplaukti iš užsienio valstybės uosto dėl tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimų, Administracija privalo ištirti tokio uždraudimo priežastis. Laivo valdytojas privalo teikti visą tyrimui reikalingą informaciją. Nustačiusi, kad laivui buvo uždrausta išplaukti dėl tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimų, galėjusių kelti grėsmę žmonių gyvybei jūroje ir jūros aplinkos, Administracija privalo atlikti išsamų laivo patikrinimą. Tokio patikrinimo išlaidas Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka atlygina laivo valdytojas. [24]

**3. lentelė.** Laivų, plaukiojančių su Lietuvos vėliava, kuriuose buvo atlikta valstybės uosto kontrolė užsienio uostuose, sulaikymų statistika

Metai	Paryžiaus memorandumo regiono statistika					Sulaikytų LR registruotų laivų skaičius visuose pasaulio regionuose
	LR registruotų laivų patikrinimų skaičius regione	Regionuose sulaikytų laivų, registruotų LR, skaičius	LR registruotų laivų sulaikymų % regione	Bendras sulaikymų vidurkis regione, %		
				Visų vėliavų laivai	ES vėliavų laivai	
2003	128	9	7,03	7,05	1,82	12
2004	102	2	1,96	5,84	3,88	3
2005	99	7	7,07	4,67	3,27	8
2006	78	5	6,4	5,44	3,33	6
2007	87	4	4,6	—	—	6

(Šaltinis – Lietuvos saugios laivybos administracija.)

**4.3.3. Užsienio valstybių laivų valstybinė kontrolė Lietuvos Respublikos jūrų uostuose**

Saugios laivybos įstatymo 23 straipsnis nustato valstybinės laivų kontrolės uoste tikslą ir organizavimo tvarką. Valstybinės laivų kontrolės uoste tikslas – nustatyti, ar į LR jūrų uostus įplaukiantys užsienyje įregistruoti laivai atitinka tarptautinius saugios laivybos reikalavimus, taip pat įgulos gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose standartus. [2] Valstybinę laivų kontrolę uoste organizuoja ir vykdo Administracija susisiekimo ministro nustatyta tvarka, kuri parengta vadovaujantis tarptautiniais saugios laivybos reikalavimais ir ES teisės aktais dėl valstybinės laivų kontrolės uoste. Ši tvarka patvirtinta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymu Nr. 3-23 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“. [20]

Taisyklėse nurodyta, kad laivo kapitonas arba kiti atsakingi asmenys privalo sudaryti sąlygas inspektoriui patikrinti laivą ir įsitikinti, jog laivas ir įgula atitinka tarptautinių konvencijų reikalavimus, pateikti būtinus dokumentus, pademonstruoti laivo mechanizmų ir įrenginių darbą. Tikrindamas laivus, inspektorius privalo vadovautis tik tarptautinių konvencijų ir šių taisyklių reikalavimais. Patikrinimas įforminamas surašant Administracijos direktoriaus įsakymu patvirtintos formos patikrinimo aktą.

Pasirenkant laivus patikrinimui, vadovaujama šių taisyklių 1 priede nustatytais laivų patikrinimo pirmumo kriterijais. Europos Sąjungos valstybių narių uostuose patikrinti laivai,

kuriems netaikomos šių taisyklių 1 priedo nuostatos ir paskutinio patikrinimo metu nebuvo pastabų bei nėra akivaizdaus pagrindo laivui patikrinti, neturi būti tikrinami, jeigu nuo paskutinio patikrinimo dienos nepraėjo daugiau kaip šeši mėnesiai. [20]

Eilinis laivo patikrinimas – laivo dokumentų galiojimo ir jų buvimo laive patikrinimas, eksploatacinių laivo savybių patikrinimas. Išplėstinis laivo patikrinimas vykdomas, jei inspektorius eilinio patikrinimo metu nustato, jog yra akivaizdus pagrindas atlikti išplėstinį laivo patikrinimą. Pagrindai atlikti išplėstinį laivo patikrinimą išvardinti taisyklių 21 punkte. Tokiu pagrindu gali būti, pvz., jei patikrinus operacijų, atliekamų su nafta, registracijos žurnalą įrašai jame neatitinka tikrovės; jei tanklaivio krovinio registravimo žurnale nėra naftos išpylimo į jūrą valdymo ir kontrolės sistemos įrašų paskutinio reiso be krovinio metu, jei laive trūksta įrenginių, kurie privalo būti pagal tarptautinių konvencijų reikalavimus; jei gaunama informacija ar įrodymai, kad laivo kapitonas ar įgula nėra susipažinę su saugios laivybos ar taršos prevencijos priemonėmis arba tokių priemonių nebuvo imtasi esant atitinkamai situacijai. [20]

Jeigu patikrinus Lietuvos Respublikos jūrų uoste esantį laivą nustatoma, kad jis neatitinka tarptautinių saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos reikalavimų, taip pat įgulos gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose standartų, Administracija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas arba jo eksploatacija, kurios metu buvo atskleisti trūkumai, būtų sustabdyta. [20]

#### 4 lentelė. Užsienio laivų valstybinės kontrolės uoste statistika

Metai	Bendras į LR uostus įplaukusių laivų skaičius	Individualių laivų įplaukimų į LR uostus skaičius	Patikrintų užsienio laivų skaičius	Sulaikytų laivų skaičius	Patikrintų laivų % iš bendro individualių laivų įplaukimų sk.	Planuota patikrinti %
2003	4074	1441	481	13	33.4	25
2004	4290	1405	438	8	31.1	25
2005	4237	1422	339	13	23.8	25
2006	3928	1326	374	8	28.2	25
2007	4245	1489	391	9	26.3	25

(Šaltinis – Lietuvos saugios laivybos administracija.)

Taisyklių trečiame priede numatyti užsienio laivų sulaikymo uoste pagrindai pagal MARPOL konvencijos I priedą:

- nėra arba tinkamai neveikia naftuotų vandenių filtravimo, naftos išpylimo į jūrą valdymo ir kontrolės arba 15 ppm koncentracijos signalizacijos įrenginiai,
- planuojamam reisui nėra pakankamo laisvo kuro (tepalo) nuosėdų arba naftuotų vandenių cisternų tūrio,
- nėra operacijų, atliekamų su nafta ir jos produktais, registracijos žurnalo,

- laive rasta nelegali naftuotų vandenių nusausinimo sistema,
- nėra laivo konstrukcijų būklės patikrinimo aktų bylos arba aktai neatitinka MARPOL konvencijos I priedo reikalavimų.

Pašalinus trūkumus, laivo kapitonas Administracijai raštu pateikia paraišką, patvirtinančią, kad laivas atitinka tarptautinių konvencijų reikalavimus ir paruoštas pakartotiniam patikrinimui. Jeigu patikrinus laivą nustatoma, kad jis atitinka tarptautinių konvencijų reikalavimus, laivui leidžiama išplaukti iš uosto. Jeigu laivas nepagrįstai sulaikomas uoste, laivo savininko (valdytojo) nuostoliai atlyginami LR įstatymų nustatyta tvarka. [20]

#### **4.3.4. Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnų teisės ir pareigos taršos iš laivų kontrolės srityje**

Kaip jau minėta, kad Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas nustato aplinkos apsaugos valstybinę kontrolę LR vykdančias institucijas bei pareigūnus, jų teisinį statusą, veiklos teisinius pagrindus bei pagrindinius principus, veiklos organizavimą, reglamentuoja aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės procesą. 2007-10-18 LR Seimas priėmė Aplinkos ministerijos iniciuotą Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 12 straipsnio pakeitimo ir Įstatymo IV skyriaus papildymo ketvirtu skirsniu bei Įstatymo priedo pakeitimo įstatymą Nr. X-1299. [3]

Įstatymo 12 straipsnio, kuriame nustatytos aplinkos apsaugos valstybinę kontrolę vykdančių pareigūnų teisės ir pareigos, 3 dalis pakeista, nustatant, kad nepažeisdami tarptautinės teisės ir Lietuvos Respublikos įstatymų, aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnai turi teisę:

- Vyriausybės nustatyta tvarka stabdyti su Lietuvos valstybės vėliava ar užsienio valstybės vėliava Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse, Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ir Lietuvos Respublikos išskirtinėje ekonominėje zonoje plaukiojančius laivus,
- vykdyti juose aplinkos apsaugos valstybinę kontrolę;
- įstatymo nustatyta tvarka atlikti tyrimą dėl jūros aplinkos teršimo ar kitų aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančių įstatymų ar kitų teisės aktų pažeidimų,
- sulaikyti laivus, nuplukdyti juos į uostą;
- vykdyti aplinkos apsaugos valstybinę kontrolę atviroje jūroje su LR vėliava plaukiojančiuose laivuose. [3]

Aiškinamajame rašte „Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 12 straipsnio pakeitimo ir Įstatymo IV skyriaus papildymo ketvirtu skirsniu bei Įstatymo priedo pakeitimo įstatymo projekto“ teigiama, kad šiuo projektu įgyvendinamos 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus įvedimo 6 ir 7 straipsnių nuostatos, realizuotos JT jūrų teisės konvencijos numatytos taršos iš laivų kontrolės procedūros. Projektu siekiama sureguliuoti visuomeninius santykius, susijusius su aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės vykdymu LR vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje. Susipažinus su šio įstatymo nuostatomis akivaizdu, kad jis įgyvendina JT jūrų teisės konvencijos 220 straipsnio nuostatas dėl pakrantės valstybės teisių vykdymo užtikrinimo srityje.

Aiškinamajame rašte nurodoma, kad įstatymo pakeitimo projektas parengtas įgyvendinant direktyvą 2005/35/EB. Tačiau ar tikrai pasirinktas tinkamiausias sprendimas, įgyvendinti direktyvos 2005/35/EB nuostatas.

Direktyvos 6 straipsnis nustato, kad *„jei dėl neatitikimų ar informacijos kyla įtarimų, jog valstybės narės uoste ar pakrantės terminale savanoriškai esantis laivas užsiėmė ar užsiima teršiančių medžiagų išmetimu į bet kurią iš 3 straipsnio 1 dalyje paminėtų teritorijų, ta valstybė narė užtikrina, kad pagal jos nacionalinę teisę būtų atliktas atitinkamas patikrinimas atsižvelgiant į atitinkamas Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) priimtas rekomendacijas“*. Akivaizdu, kad čia turima omenyje, laivų valstybinė kontrolė uoste, nes jokių kitų patikrinimo procedūrų uoste TJO nėra nustačiusi. Todėl, Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 39<sup>(1)</sup> straipsnyje nustatyta pareiga Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnams pradėti tyrimą (patikrinimą) dėl jūros aplinkos teršimo iš laivo arba kito jūros aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančių įstatymų ar kitų teisės aktų pažeidimo, jeigu pagrįstai įtaria, kad laivas, savanoriškai įplaukęs į uostą ar uosto terminalą, LR jūros rajone užteršė jūros aplinką arba šiose teritorijose kitaip pažeidė jūros aplinkos reglamentuojančius įstatymus ar kitus teisės aktus, yra nelogiška, nes tas pačias funkcijas (laivo patikrinimą) privalėtų vykdyti ir Administracija, gavusi pranešimą apie laivą įtariama jūros teršimu ir esantį LR uoste.

Ekspertų apklausos metu, Administracijos ir JAAA atstovų paklausus ar jų funkcijos nesidubliuoja atliekant patikrinimą laive (laivo inspektavimą) kai yra gauta informacija, kad laivas įtariamas užteršęs jūros aplinką ir laivas yra LR uoste, vienareikšmiško atsakymo gauti nepavyko. Administracijos atstovas teigė, kad vadovaujantis Tvarka Administracijos atstovas privalėtų patikrinti laivą. JAAA atstovas teigia, kad taip pat vykdytų laivo patikrinimą, tačiau funkcijos nesidubliuoja, nes Administracijos inspektoriai teturi teisės taikyti užsienio laivams administracinio poveikio priemonių už taršos iš laivų reikalavimų pažeidimus.

Administracinių teisės pažeidimų kodekso 56 str. 4 d. numatyta bauda už laivų neatitiki-  
mą (MARPOL 73/78) bei Helsinkio konvencijos reikalavimams. To paties str. 11 d. nustatyta  
bauda už LR vidaus ir teritorinių vandenų teršimą iš laivų. 56 str. 12 d. numato baudą už atviros  
jūros (jūros rajonų, kurie nepriklauso valstybių vidaus ir teritoriniams vandenims) teršimą iš lai-  
vų pažeidžiant Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių reikalavimus, nustatytus MARPOL  
73/78 ir Helsinkio konvencijų. [1]

Vadovaujantis Administracinių teisės pažeidimų kodekso 228 str., Administracija neturi  
teisės taikyti administracinės teisės poveikio priemonių dėl 56 straipsnyje nurodytų pažeidimų,  
tačiau aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnai nagrinėti administracinių teisės  
pažeidimų bylas ir skirti nuobaudas turi teisę už šio kodekso 56 str. 1- 6 d. nurodytus pažeidimus.  
Administracinės teisės pažeidimų kodekse nenustatyta teisė aplinkos apsaugos valstybinės  
kontrolės pareigūnams imtis priemonių dėl šio kodekso 56 str. 11 ir 12 d. nurodytų pažeidimų dėl  
teršimo iš laivų. [1]

Be to, tarptautiniais reikalavimais (TJO rezoliucija A787(19)) nustatyta, kaip turi būti  
atliekamas patikrinimas laive. Šiuos reikalavimus atitinka LR susisiekimo ministro 2004 m.  
sausio 15 d. įsakymu Nr. 3-23 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos  
Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“ nuostatos. [20] Aplinkos ministerija  
neturi parengusi ne tik tarptautinius reikalavimus atitinkančios tvarkos dėl laivų kontrolės, tačiau  
nėra jokie detalesnio dokumento, nustatančio laivų kontrolės ar tyrimo laive procedūras, nei  
nustatytos Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatyme.

Inspektoriai atliekantys patikrinimą laive privalo turėti atitinkamą kvalifikaciją.  
Kvalifikaciniai reikalavimai, nustatyti TJO rezoliucijoje. Lietuvos Respublikos susisiekimo  
ministro 2000 m. rugsėjo 14 d. įsakymu Nr. 241 „Dėl inspektorių atliekančių, atliekančių  
Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų arba užsienyje įregistruotų laivų  
valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, atestavimo tvarko patvirtinimo“ laivų  
valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdančių inspektorių atestavimo  
tvarka. [25] Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnams, vykdančioms laivų kontrolę,  
nenustatyti jokie kiti kvalifikacijos reikalavimai, nei bendrieji reikalavimai Aplinkos apsaugos  
valstybinės kontrolės ir Valstybės tarnybos įstatymuose.

Direktyvos 2005/35/EB 7 straipsnyje numatyta: „*jei kitas šio laivo įplaukimo uostas yra  
Bendrijai nepriklausančios valstybės uostas, valstybė narė imasi reikiamų priemonių užtikrinti,  
kad kitas šio laivo įplaukimo uostas būtų informuotas apie įtariamą išmetimą, ir reikalauja, kad  
kito įplaukimo uosto valstybė imtųsi tokiems išmetimams taikomų atitinkamų priemonių.*“ Aplin-  
kos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 39<sup>(7)</sup> str. nurodyta, kad jei aplinkos apsaugos valstybinės  
kontrolės pareigūnas įtaria su užsienio valstybės vėliava plaukiojantį laivą, kad jis užteršė jūros

aplinką arba kitaip pažeidė jūros aplinkos apsaugą reglamentuojančius įstatymus ar kitus teisės aktus, o dėl tokios veikos tyrimo iniciatyvos teisės nesuteikia šio įstatymo 39<sup>(1)</sup> straipsnis, aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnas turimą informaciją apie pažeidimą pateikia artimiausio uosto, į kurį ketina įplaukti ar įplaukė tokią veiką įvykdęs laivas, valstybei ir paprašo atlikti šios veikos tyrimą. Paryžiaus 1982 m. sausio 26 d. regioninio memorandumo dėl laivų valstybinės kontrolės uoste, (papildytas 2006 m. gegužės 12 d.) (toliau - Paryžiaus SM) valstybės narės keičiasi informacija per Paryžiaus SM informacinę duomenų bazę SIRENAC 2000, prie kurios priėjimą Lietuvoje turi Administracija. Tai užtikrina operatyvų informacijos perdavimą kitų valstybių atsakingoms institucijoms apie laivus, neatitinkančius tarptautinių reikalavimų ir įtariamus jūros aplinkos teršimu. Aplinkos apsaugos pareigūnai neturi priėjimo prie SIRENAC 2000 duomenų bazės, nenustatyta kitų valstybių informavimo apie laivus įtariamus pažeidimu informavimo tvarka. Atsižvelgiant į tai, abejotina, ar šis direktyvos ir įstatymo reikalavimas informuoti kito uosto valstybę efektyviai vykdomas.

Pažymėtina, kad Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas suteikia teisę aplinkos apsaugos pareigūnams vykdyti valstybinę laivų kontrolę LR teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje, tačiau Klaipėdos RAAD neturi laivo galinčio plaukti toli į jūrą.

Įsigaliojus Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo pakeitimams Lietuvoje nebuvo gauta pranešimų apie laivą įtariamą užteršus LR jūros rajoną. Todėl nebuvo galimybės įsitikinti kaip šio įstatymo reikalavimai veiktų praktikoje, tačiau atsižvelgiant į tai, kad neaiškios institucijų funkcijos laivų kontrolės srityje, Administracinės teisės pažeidimų kodekse nenustatyta teisė kontroliuojančioms institucijoms taikyti nuobaudas už taršą iš laivų, nenustatyta aplinkos apsaugos pareigūnų tyrimo dėl įtariamo teršimo iš laivo ar laivų valstybinės kontrolės tvarka, kitų valstybių informavimo apie įtariamus pažeidimus procedūros, nėra aplinkos apsaugos pareigūnų atestavimo reikalavimų, yra pagrindas teigti, kad taršos iš laivų reikalavimų vykdymo kontrolė laivuose vykdoma netinkamai, nesilaikant tarptautinių reikalavimų.

Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1999 m. rugsėjo 15 d. įsakymo Nr. 285/347 „Dėl Lietuvos Nacionalinio naftos išsiliejimų likvidavimo plano patvirtinimo“ 8.4 punktas numato, kad Klaipėdos RAAD „pagal turimus finansinius išteklius pavieniui ar bendromis su Helsinkio konvencijos šalių bei nacionalinių institucijų pajėgomis atsakomybės rajone organizuoja ir vykdo reguliarius stebėjimus iš oro tam, kad fiksuotų ir kontroliuotų neteisėtus naftos ir kitų kenksmingų medžiagų išleidimus bei jūros aplinkos apsaugos pažeidimus“. [19]

Tačiau Klaipėdos RAAD neturi tinkamų priemonių jūros rajono stebėjimams iš oro vykdyti. Šiuo metu Lietuvos kariuomenės Karinės oro pajėgos vykdo jūros rajono stebėjimus iš oro. Esant galimybei, aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnai, pagal bendradarbiavimo

sutartį, kviečiami dalyvauti stebėjimuose. Tačiau stebėjimai vykdomi nesilaikant HELCOM reikalavimų, t. y. nereguliariai, be specialios įrangos ir ne pagrindiniais laivybos maršrutais. Nenuostabu, kad Lietuvoje nuo 1997 m. stebėjimų iš oro metu nebuvo aptiktas nei vienas neteisėtas naftos išmetimas iš laivo.

Pažymėtina, kad nuo 2009-01-01 reorganizavus teršimo incidentų jūroje likvidavimo sistemą LR ir perdavus Administracijos šiuo metu vykdomas taršos incidentų likvidavimo funkcijas Lietuvos kariuomenei, Krašto apsaugos įstatyme numatyta, kad siekiant užtikrinti, kad teršimo incidentų likvidavimo darbai vyktų laiku, Lietuvos kariuomenė reguliariai atlieka taršos stebėjimus iš oro virš jūros rajono. [6] Tai racionalus sprendimas atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos kariuomenė turi reikalingą įrangą (lėktuvus, malūnsparnius) stebėjimams iš oro vykdyti, tačiau siekiant efektyvaus taršos ir pažeidėjų aptikimo, būtina vadovaujantis HELCOM reikalavimais parengti jūros rajono stebėjimo iš oro tvarką, numatant taip pat ir suinteresuotų institucijų bendradarbiavimo pagrindus.

#### **4.4. Baigiamoji dalis**

Apibendrinant darbo rezultatus, reikėtų pabrėžti, kad pasirinktų empirinių tyrimo metodų pagalba (dokumentų analizės ir ekspertų apklausos) pavyko įvykdyti išsikeltus darbo uždavinius. Dokumentų analizės metodo pagalba išnagrinėti jūros taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės reikalavimai, nustatyti tarptautinėje ir ES teisėje. Atsižvelgiant į šiuos reikalavimus, įvertintos Lietuvoje galiojančios teisės normos taršos iš laivų srityje, taip pat ir jų įgyvendinimas, išsiaiškintos kontroliuojančių institucijų funkcijos ir jų vykdymo ypatumai. Dokumentų analizės metu nustatyta informacija ir iškeltos prielaidos papildytos ir patikrintos ekspertų apklausos metu, įvertinant ar esama teisinė ir administracinė sistema yra pakankama taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimui.

Dokumentų analizės ir ekspertų apklausos metodai papildė vienas kitą, nes vertinant taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės sistemą Lietuvoje tik teisinių dokumentų analizės metodo pagalba, liktų daug neatsakytų klausimų ir abejonių dėl iškeltų prielaidų ir gautų išvadų pagrįstumo. Kita vertus, naudojant tik ekspertų apklausos metodą būtų sunku susidaryti išsamų vaizdą taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės sistemos, tiksliai išsiaiškinti reikalavimus taršos iš laivų srityje, nes reikia atsižvelgti į apklaustų ekspertų subjektyvumą. Dažnai ekspertai, atsakinėję į klausimus iš jų atstovaujamos institucijos pozicijų ir yra linkę nuslėpti problemas ar neatitikimus tose srityse kur jų atstovaujama institucija galėjo ar turėjo veikti aktyviau. Todėl labai svarbu vykdant ekspertų apklausą remtis teisinių dokumentų analizės metodu nustatytais teiginiais ir išvadomis.



Remiantis darbo rezultatais, galima teigti, kad iškelta hipotezė *Lietuvos teisinė, administracinė taršos iš laivų reikalavimų vykdymą užtikrinanti sistema yra pakankama jūros aplinkai nuo taršos iš laivų apsaugoti* pasitvirtino iš dalies. Lietuvoje nustatytos teisės normos dėl taršos iš laivų prevencijos ir jų įgyvendinimas atitinka tarptautinius ir ES reikalavimus ir suteikia pagrindo manyti, kad LR teisės aktuose nustatytos priemonės yra pakankamos taršos iš laivų prevencijai.

Tačiau, įvertinus LR teisės aktų nuostatas dėl taršos iš laivų kontrolės ir atsakingų už šią kontrolę institucijų funkcijas bei jų vykdymą, tyrimo metu nustatyta nemažai trūkumų. Kontroliuojančių institucijų funkcijos persidengia, nenustatyta tyrimo dėl įtariamo jūros aplinkos teršimo iš laivo tvarka, nėra aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės laive vykdymo procedūrų, atitinkančių tarptautinės teisės reikalavimus, jūros rajono stebėjimai vykdomi nesilaikant tarptautinių reikalavimų, aplinkos apsaugos institucijos neturi reikiamų priemonių laivų kontrolei jūroje ir jūros rajono stebėsenai vykdyti, kontroliuojančios institucijos negali taikyti administracinių nuobaudų pažeidėjams už jūros aplinkos teršimą iš laivo. Taigi, taršos iš laivų kontrolės sistema LR yra nepakankama taršos iš laivų reikalavimų vykdymui užtikrinti ir turi būti tobulinama.

## IŠVADOS

1. LR teisės nustatyti taršos iš laivų reikalavimus užsienio laivams bei užtikrinti jų vykdymą yra ribotos ir gali būti įgyvendinamos tik vadovaujantis JT jūrų teisės konvencija.

2. Pagrindiniai reikalavimai dėl taršos iš laivų įtvirtinti tarptautiniame lygmenyje (MARPOL 73/78 ir TJO reikalavimai). Lietuva privalo užtikrinti šių reikalavimų vykdymą laivuose, plaukiojančiuose su LR vėliava, taip pat užsienio laivuose, esančiuose LR jūros uostuose, bei imtis priemonių LR teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos kontrolei, nustatyti pažeidėjus ir taikyti atitinkamas sankcijas.

3. ES reikalavimais dėl taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės siekiama efektyviau įgyvendinti MARPOL 73/78 ir TJO reikalavimus. Įvertinus Lietuvos teisės normas dėl taršos iš laivų galima teigti, kad ES direktyvų įgyvendinimas paskatino sukurti ar patobulinti LR teisės normas taršos iš laivų srityje.

4. Lietuvoje galiojantys reikalavimai dėl taršos iš laivų prevencijos atitinka tarptautinius ir ES reikalavimus. Laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių tvarkymo reikalavimai ir jų įgyvendinimas Lietuvos uostuose, sudaro visas prielaidas jūros aplinkai nuo neteisėtos taršos apsaugoti.

5. Už taršos iš laivų reikalavimų vykdymo kontrolę atsakingų institucijų (Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento ir Lietuvos saugios laivybos administracijos) funkcijos nepakankamai aiškiai atskirtos, kai pagrįstai įtariama, kad laivas užteršė jūros aplinką ar kitaip pažeidė jūros aplinkos apsaugą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus, todėl gali būti vykdomos neefektyviai.

6. Vadovaujantis Administracinės teisės pažeidimų kodekso nuostatomis kontroliuojančios institucijos neturi teisės taikyti administracinių nuobaudų už jūros aplinkos teršimą iš laivų, todėl pažeidėjai gali likti nubausti.

7. Nenustatyta tarptautinius reikalavimus atitinkanti tvarka ar procedūros, kaip aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnai atlieka tyrimą dėl jūros aplinkos teršimo iš laivo, vykdo kontrolę laivuose, jūros rajono stebėjimą iš oro, nenustatyti reikalavimai aplinkos apsaugos kontrolės pareigūnų kvalifikacijai, nėra atestavimo tvarkos, Klaipėdos RAAD neturi tinkamų techninių priemonių vykdyti jūros rajono kontrolę ir stebėseną. Atsižvelgiant į tai, ir į šio darbo 5 ir 6 išvadas, galima teigti, kad taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimo sistema yra nepakankamai efektyvi ir sudaro prielaidas jūros aplinkos teršimui iš laivų.

## REKOMENDACIJOS IR PASIŪLYMAI

1. Įvertinti Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento ir Lietuvos saugios laivybos administracijos funkcijas taršos iš laivų kontrolės srityje ir apsvarstyti galimybę aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnams atsisakyti laivų kontrolės funkcijų, paliekant jas vykdyti Lietuvos saugios laivybos administracijos inspektoriams, parengti šių institucijų bendradarbiavimo tvarką vykdant tyrimą dėl teršimo iš laivų.

2. Nustatyti tarptautinius reikalavimus atitinkančią jūros rajono stebėjimo ir kontrolės tvarką bei procedūras dėl teršimo iš laivų tyrimo.

3. Inicijuoti Administracinės teisės pažeidimų kodekso pakeitimus, nustatant teisę kontroliuojančioms institucijoms taikyti administracines sankcijas dėl taršos iš laivų.

## LITERATŪROS SĄRAŠAS

### Įstatymai

1. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas// Valstybės žinios, 1985,Nr 1-1 (Aktuali redakcija nuo 2008-01-29).
2. Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas// Valstybės žinios. 2002, Nr. 72-3017.
3. Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 12 straipsnio pakeitimo, IV skyriaus papildymo ketvirtuoju skirsniu ir Įstatymo priedo pakeitimo įstatymas// Valstybės žinios. 2007, Nr.116-4741.
4. Jūros aplinkos apsaugos įstatymas// Valstybės žinios. 1997, Nr. 108-2731.
5. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas// Valstybės žinios. 1996, Nr.53-1245.
6. Krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos įstatymo 2, 5, 12, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo bei Įstatymo papildymo 18(1) straipsniu įstatymas// Valstybės žinios. 2008, Nr.65-2457.
7. Saugios laivybos įstatymas// Valstybės žinios. 2000, Nr. 75-2264.
8. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijos 16, 17 ir 19 straipsnių pataisų ratifikavimo įstatymas// Valstybės žinios. 1998, Nr.65-1870.
9. Tarptautinių sutarčių įstatymas// Valstybės žinios. 1999, Nr.60-1948.

### Tarptautinės sutartys

10. Europos Bendrijos steigimo sutartis// Valstybės žinios. 2004, Nr. 2-2.
11. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija// Valstybės žinios. 2003, Nr. 107-4786.
12. 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos// Valstybės Žinios. 1997, Nr.: 21- 499.
13. 1973 m. Konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos 1978 m. protokolai (MARPOL 73/78)// Valstybės žinios. 2004, Nr.138-5030.
14. 1948 m. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijos 1993 m. pataisos (IMO AMEND 1993) // Valstybės žinios. 1998, Nr.65-1870.
15. 1948 m. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija (IMO Convention)// Valstybės žinios. 1995, Nr. 31-704.

## Direktyvos

16. 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamentas ir Taryba patvirtino direktyvą 2000/59/EB Dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams. //Oficialusis leidinys. 2000, Nr. L 332, p. 81 – 90.

17. 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus įvedimo //Oficialusis leidinys. 2005, Nr. L 225, p. 11.

## Kiti teisės aktai

18. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. lapkričio 29 d. įsakymo Nr. D1-638 „Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento nuostatų patvirtinimo“// Valstybės žinios. 2007, Nr. 126-5157.

19. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1999 m. rugsėjo 15 d. Nr.285/347 „Dėl Lietuvos nacionalinio naftos išsiliejimų jūroje likvidavimo plano patvirtinimo“// Valstybės žinios. 1999, Nr.79-2347.

20. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. vasario 15 d. įsakymas Nr. 3-49 "Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymo Nr. 3-23 "Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo" pakeitimo" //Valstybės žinios. 2008, Nr. 21-779.

21. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. birželio 30 d. įsakymas Nr. 3-246 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklių“//Valstybės žinios. 2008, Nr.75-2982.

22. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. liepos 9 d. įsakymo Nr. 3-414/346„Dėl Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ //Valstybės žinios. 2003, Nr.77-3535.

23. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2005 m. vasario 7 d. įsakymas Nr. 3-45/D1-67 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. liepos 9 d. įsakymo Nr. 3-414/346 "Dėl Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo" pakeitimo //Valstybės žinios. 2005, Nr.22-687.

24. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 8 d. įsakymu Nr. 3-06 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdyto taisyklių patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2004, Nr.18-562.

25. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 14 d. įsakymu Nr. 241 „Dėl inspektorių atliekančių, atliekančių Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų arba užsienyje įregistruotų laivų valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, atestavimo tvarko patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2004, Nr.18-562.

#### Knygos

26. Žaromskis R. Okeanai, jūros estuarijos. Vilnius: Debesija, 1996.

27. Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius: Eugrimas, 1997. P.7.

#### Straipsniai

28. Dubra J., 2000. Baltijos jūros dabartis ir ateitis. // Lietuvos aplinkosaugos raida. Vilnius. P. 110-115.

29. Dubra J., 2000. Naftos produktų išplitimas Lietuvos jūrinėje pakrantėje. // Baltijos jūros ir Kuršių marių ekologinės problemos. Klaipėda. P. 20-22.

30. Dubra J., 2003. Naftos produktų patekimo į Baltijos jūrą įvertinimas. // Jūra ir aplinka. Nr. 1. Klaipėda. P. 102-108.

31. Smailys V., Tilickis B., 2001. Lietuvos pajūrio aplinkos problemos // Aplinkos tyrimai, inžinerija ir vadyba, 2001. Nr. 3(17),76–81 p.

#### Šaltiniai Internetė

36. Aiškinamasis raštas dėl Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos bei Susitarimo dėl Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos XI dalies įgyvendinimo ratifikavimo// [http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=214386&p\\_query=&p\\_tr2=](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=214386&p_query=&p_tr2=); prisijungimo laikas: 2008-12-01

37. <http://klrd.am.lt/VI/index.php#a/3>; prisijungimo laikas: 2008-11-21

38. Valstybės kontrolės 2004 m. gruodžio 23 d. valstybinio audito ataskaitoje Nr. 2020-3-43 „Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos nuostatų įgyvendinimas“ // [http://www.vkontrolė.lt/audito\\_ataskaitu\\_paieska1.php](http://www.vkontrolė.lt/audito_ataskaitu_paieska1.php); prisijungimo laikas: 2008-11-28

39. Illegal discharges of oil in the Baltic Sea during 2007// [http://www.helcom.fi/environment2/ifs/ifs2008/en\\_GB/illegaldischarges](http://www.helcom.fi/environment2/ifs/ifs2008/en_GB/illegaldischarges); prisijungimo laikas: 2008-12-01.

40. Investigative Manual for Illegal Oil Discharges from ships//  
[http://www.sciencedirect.com/science?\\_ob=ArticleURL&\\_udi=B6V6N-41V33F3-P&\\_user;](http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V6N-41V33F3-P&_user;)  
prisijungimo laikas: 2008-12-01
41. IMO Implications of the United Nations Convention on the Law of Sea for the  
International Maritime Organization/31-01-2007, LEG/MISC.5// <http://www.imo.org/>;  
prisijungimo laikas: 2008-12-01.
42. IMO Resoluition A.787(19) Procedures for Port State Control // <http://www.imo.org/>;  
prisijungimo laikas: 2008-12-01.
43. HELCOM Baltic Sea Action Plan//[http://www.helcom.fi/BSAP/en\\_GB/intro/](http://www.helcom.fi/BSAP/en_GB/intro/);  
prisijungimo laikas: 2008-12-01.
44. HELCOM [Response Manual volume 1 \(oil\)](http://www.helcom.fi/manual/en_GB/cover/) // [http://www.helcom.fi/manual/en\\_GB/cover/](http://www.helcom.fi/manual/en_GB/cover/); prisijungimo laikas: 2008-12-01.
45. HELCOM Recommendation „[Application of the no-special fee system to ship-generated wastes and marine litter caught in fishing nets in the Baltic Sea area](http://www.helcom.fi/Recommendations/en_GB/valid/)“//[http://www.helcom.fi/Recommendations/en\\_GB/valid/](http://www.helcom.fi/Recommendations/en_GB/valid/); prisijungimo laikas: 2008-12-01.
46. HELCOM Recommendation Airborne Surveillance with Remote Sensing Equipment  
in the Baltic Sea Area//[http://www.helcom.fi/Recommendations/en\\_GB/valid/](http://www.helcom.fi/Recommendations/en_GB/valid/); prisijungimo  
laikas: 2008-12-01.
47. HELCOM Recommendation Waste Management Plans for  
Ports//[http://www.helcom.fi/Recommendations/en\\_GB/valid/](http://www.helcom.fi/Recommendations/en_GB/valid/); prisijungimo laikas: 2008-12-01.
48. [http://ec.europa.eu/transport/maritime/doc/maritime\\_transport\\_policy\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/doc/maritime_transport_policy_en.pdf);  
prisijungimo laikas: 2008-12-01.
49. [http://ec.europa.eu/transport/maritime/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm); prisijungimo laikas:  
2008-12-01.
50. [http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/index_en.htm); prisijungimo laikas:  
2008-12-01.
51. <http://cleanseanet.emsa.europa.eu/>; prisijungimo laikas: 2008-12-01.
52. [http://www.helcom.fi/shipping/en\\_GB/main/](http://www.helcom.fi/shipping/en_GB/main/); prisijungimo laikas: 2008-12-01.
53. [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2008.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2008.pdf); prisijungimo laikas:  
2008-12-01.
54. Organization for Economic Cooperation and Development. Cost Savings Streaming  
form Non- Compliance with International Environmental Regulations in the Maritime Sector  
DSTI/MTC(2002)8/Final// <http://www.oecd.org/dataoecd/4/26/2496757.pdf>; prisijungimo laikas:  
2008-12-01
55. [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2008.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2008.pdf); prisijungimo laikas:

2008-12-01.

#### Nepublikuoti šaltiniai

56. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto generalinio direktoriaus 2003-10-27 įsakymas Nr. 287 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atliekų tvarkymo plano patvirtinimo“// Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija.

57. Europos Komisijos 2004-10-13 raštas Nr. 2004/2201 C(2004)3966 adresuotame Lietuvos nuolatinei atstovybei ES.// Susisiekimo ministerija, Aplinkos ministerija.

58. Paryžiaus 1982 m. sausio 26 d. regioninio memorandumo dėl laivų valstybinės kontrolės uoste, (papildytas 2006 m. gegužės 12 d.)//Susisiekimo ministerija.



## SANTRAUKA

### TARŠOS IŠ LAIVŲ REIKALAVIMŲ IR JŲ VYKDYMO UŽTIKRINIMO LIETUVOJE

Raktiniai žodžiai: tarša iš laivų, neteisėti tyčiniai išmetimai iš laivų, jūros tarša, reikalavimai dėl taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės, reikalavimų vykdymo užtikrinimas.

Viena aktualiausių jūros aplinkos apsaugos problemų - tyčiniai neteisėti teršalų išmetimai iš laivų, pažeidžiant tarptautinius aplinkosauginius reikalavimus. Nors pavieniai neteisėti naftuotų vandenių išmetimai iš laivų dažniausiai nėra dideli, tačiau bendras visų neteisėtų išmetimų kiekis yra didžiulis.

Tarptautinė jūrų organizacija, supratusi problemos svarbą, patvirtino 1973 metais tarptautinę konvenciją dėl taršos iš laivų prevencijos, kuri vėliau virto MARPOL 73/78. Tačiau nepaisant to, kad šiuo metu MARPOL 73/78 taikoma 99 % pasaulinio laivyno, pavyzdžiui Baltijos jūroje kasmet apžvalgos skrydžių metu užfiksuojama apie 400 neteisėtų išmetimų iš laivų, tačiau jų būna gerokai daugiau. Tokiais atvejais teršėjai paprastai nėra nustatomi, nežinoma, kiek ir kokių teršalų pateko į jūrą.

Tyčiniai neteisėti naftuotų vandenių išmetimai iš laivų tai dėl ekonominių, finansinių paskatų atliekamas pažeidimas. Pažeidėjas gali turėti gan reikšmingos finansinės naudos nepriduodamas laive susidarančių atliekų (naftuotų vandenių) ar krovinio likučių į uosto atliekų priėmimo įrenginius, tiesiog juos išmesdamas į jūrą. Be to, pažeidėjai turi ekonominį pranašumą prieš tuos laivų savininkus ar įmones, kurios išleidžia nemažai lėšų investuodami į aplinkosaugines technologijas, kad tinkamai vykdytų taršos iš laivų reikalavimus.

Lietuvoje nuo 1997 m. nebuvo nustatyta nei vieno neteisėto tyčinio naftuotų vandenių išmetimo iš laivų. Siekiant įgyvendinti tarptautinius ir ES reikalavimus taršos iš laivų srityje, 2007 metais priimti Jūros aplinkos apsaugos įstatymo ir Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo pakeitimai dėl taršos iš laivų. Tačiau reikšmingesnių pokyčių institucijose atsakingose už taršos iš laivų reikalavimų vykdymo kontrolę nepastebėta. Tai suponuoja prielaidą, kad Lietuvos Respublikos teisinė, administracinė (ar institucinė) taršos iš laivų reikalavimų vykdymą užtikrinanti sistema yra pakankama jūros aplinkai nuo neteisėtų teršalų išmetimų iš laivų apsaugoti.

Šio darbo tikslas yra išnagrinėjus tarptautinius, ES taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės reikalavimus, jų taikymą ir įgyvendinimą Lietuvoje, reikalavimų vykdymą kontroliuojančių institucijų funkcijas ir veiklą, įvertinti ar esama teisinė, administracinė sistema yra pakankama reikalavimų vykdymo užtikrinimui ir taršos iš laivų prevencijai.

Uždaviniai:

- Išnagrinėti jūros taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės reikalavimus, nustatytus tarptautinėje ir ES teisėje.

- Atsižvelgiant į tarptautinius ir ES reikalavimus, įvertinti Lietuvoje galiojančiais reikalavimais taršos iš laivų srityje ir jų įgyvendinimą.

- Išsiaiškinti taršos iš laivų reikalavimų vykdymą kontroliuojančių institucijų funkcijas ir jų vykdymo efektyvumą.

- Įvertinus ankstesnių uždavinių rezultatus, nustatyti, ar esama teisinė ir institucinė sistema yra pakankama taršos iš laivų reikalavimų vykdymo užtikrinimui.

Apibendrinant darbo rezultatus, reikėtų pabrėžti, kad pasirinktų empirinių tyrimo metodų pagalba (dokumentų analizės ir ekspertų apklausos) pavyko įvykdyti išsikeltus uždavinius.

Remiantis darbo rezultatais, galima teigti, kad iškelta hipotezė Lietuvos teisinė, administracinė taršos iš laivų reikalavimų vykdymą užtikrinanti sistema yra pakankama jūros aplinkai nuo taršos iš laivų apsaugoti pasitvirtino iš dalies. Lietuvoje nustatytos teisės normos dėl taršos iš laivų prevencijos ir jų įgyvendinimas atitinka tarptautinius ir ES reikalavimus ir suteikia pagrindą manyti, kad LR teisės aktuose nustatytos priemonės yra pakankamos taršos iš laivų prevencijai.

Tačiau, įvertinus LR teisės aktų nuostatas dėl taršos iš laivų kontrolės ir atsakingų už šią kontrolę institucijų funkcijas bei jų vykdymą, tyrimo metu nustatyta nemažai trūkumų. Kontroliuojančių institucijų funkcijos persidengia, nenustatyta tyrimo dėl įtariamo jūros aplinkos teršimo iš laivo tvarka, nėra aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės laive vykdymo procedūrų, atitinkančių tarptautinės teisės reikalavimus, jūros rajono stebėjimai vykdomi nesilaikant tarptautinių reikalavimų, aplinkos apsaugos institucijos neturi reikiamų priemonių laivų kontrolei jūroje ir jūros rajono stebėsenai vykdyti, kontroliuojančios institucijos negali taikyti administracinių nuobaudų pažeidėjams už jūros aplinkos teršimą iš laivo. Taigi, taršos iš laivų kontrolės sistema LR ir nepakankama taršos iš laivų reikalavimų vykdymui užtikrinti ir turi būti tobulinama.

## SUMMARY

### REQUIREMENTS ON SHIP SOURCE POLLUTION AND THEIR ENFORCEMENT IN LITHUANIA

Keywords: pollution from ships, intentional illegal discharges from ships, pollution prevention and control requirements, enforcement of the regulations.

Intentional illegal discharges from ships – one of the most significant environmental problems. While the individual discharges are not always large, the accumulative effect is significant. The importance of the problem was recognised by International Maritime Organization. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 and Protocol of the 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 (MARPOL 73/78) was adopted. Today MARPOL 73/78 is applicable for 99 % World shipping tonnage. About 400 illegal oil discharges are observed during aerial surveillance flights every year in the Baltic Sea, but obviously there are more of them. Usually in such cases polluter is unknown and there is no information what kind of oil is spilled and how much.

Illegal discharges from ships are an economically motivated violation, that can involve significant gain for those violating the law. The offender can have significant financial benefit not discharging ship generated waste to port reception facilities, but discharging them into the sea. In addition, those violating the law have an unfair economic advantages over companies spending the necessary money to comply with the law.

There were no illegal discharges detected in Lithuania since 1997. In order to implement international and EU requirements in the field of prevention pollution from ships, the amendments of the Law on Marine Environment Protection and the Law on State Control of Environmental Protection were adopted. But there were no administrative or institutional changes in the institutions responsible for the control and enforcement of the ship-source pollution regulations. So one might presume, that legal and institutional system for pollution prevention and control from ships is adequate to prevent pollution of the marine environment from ships. By international law, any release of oily wastes or oily water from ships is prohibited in the Baltic Sea, where oil pollution can affect sensitive ecosystems for long periods. But ships persist in making illegal discharges, despite improvements in port reception facilities, and a harbour fee system which means there is no financial gain to be had from polluting the sea. Every year national surveillance aircraft detect several hundred illegal oil discharges in the Baltic Sea. The actual number of illegal discharges is probably much higher than this. In fact, during most years more oil is released on purpose around the Baltic Sea than is spilled accidentally.

The goal of this work is after the evaluation of international, EU requirements for the pollution prevention and control from ships, and applicability and implementation of those requirements in Lithuania, role and functions of the institutions responsible for enforcement, to assess if legal and administrative system is adequate for the enforcement of regulations on pollution prevention from ships.

Objectives of this work are:

- to evaluate requirements for ship-sources pollution set in the international and EU legal frameworks.

- taking into consideration international and EU requirements, assess Lithuanian regulations in the field of pollution from ships and their implementation.

- analyse the functions and efficiency of the institutions responsible for the enforcement of the pollution prevention requirements from ships.

- after the assessment of previous objectives, evaluate if present legal and administrative regime is adequate for the enforcement of regulations on pollution prevention from ships.

In order to fulfil these tasks theoretical and empirical methods were used. It should be mentioned that the methods used delivered the results that were expected. According to the results of this study, the hypothesis has been proven only partly. Lithuanian legal requirements on ship source pollution and their implementation corresponds to the EU and international regulations, and gives a ground for believing, that Lithuanian legal regime is adequate to prevent pollution from ships.

## PRIEDAI

### **Tyrimo metu apklaustų ekspertų sąrašas**

1. Ingrida Girkontaitė, Aplinkos ministerijos Aplinkos apsaugos departamento Vandenu skyriaus vedėja, tel. 266 3581, el. pastas: [i.girkontaite@am.lt](mailto:i.girkontaite@am.lt).
2. Kristijonas Valatka, Susisiekimo ministerijos Vandens transporto departamento vyriausiasis specialistas, tel. 2393934, el. paštas: [k.valatka@transp.lt](mailto:k.valatka@transp.lt).
3. Povilas Juozapavičius, Lietuvos saugios laivybos administracijos Laivybos kontrolės skyriaus vedėjo pavaduotojas, tel. (+370 46) 469 657, El. paštas: [povilas.juozapavicius@msa.lt](mailto:povilas.juozapavicius@msa.lt).
4. Vidmantas Tilvikas, Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento Jūros aplinkos apsaugos agentūros vedėjo pavaduotojas, tel. 8 46 341607, el. paštas: [V.Tilvikas@klrd.am.lt](mailto:V.Tilvikas@klrd.am.lt).
5. Gediminas Markauskas, Valstybinės aplinkos apsaugos inspekcijos Avarių prevencijos ir valdymo skyriaus vedėjas, tel. 273 2995, el. paštas: [g.markauskas@vaai.am.lt](mailto:g.markauskas@vaai.am.lt).
6. Valerija Portapienė, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos aplinkosaugos specialistė, tel. 8 46 499732, el. paštas: [v.portapiene@port.lt](mailto:v.portapiene@port.lt).