

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
VIEŠOJO SAUGUMO FAKULTETO
TEISĖS KATEDRA**

VYTAUTAS ULEVIČIUS
IŠTĚSTINĖS STUDIJOS, APLINKOSAUGOS TEISĖS, ATMIS2-01

**TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJA IR TERŠIMO INCIDENTŲ
LIKVIDAVIMO SISTEMA LIETUVOJE**

Magistro baigiamasis darbas

Darbą atliko:
V. Ulevičius

Vadovas:
lektorė dr. E. Matulionytė-Jarašūnė

Recenzentas:

Vilnius, 2014

TURINYS

ĮVADAS	3
1. TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJOS TEISINIO REGLAMENTAVIMO YPATUMAI JUNGTINIŲ TAUTŲ JŪRŲ TEISĖS KONVENCIJOJE	7
1.1. Jūros aplinkos monitoringo ir taršos ribojimo ypatumai	8
1.2. Valstybinės jūros aplinkos apsaugos kontrolės sistemos ypatumai	11
1.3. Teisinės atsakomybės taikymo ypatumai valstybių laivų atžvilgiu	12
2. TERŠIMO IŠ LAIVŲ JŪROJE TEISINIŲ NUOSTATŲ PREVENCIJOS SRITYJE ĮGYVENDINIMAS LIETUVOS TEISĖS AKTUOSE	18
2.1. Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose reglamentuojančiuose jūros aplinkos monitoringą	18
2.2. Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose reglamentuojančiuose jūros aplinkos taršos ribojimus	23
2.3. Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose reglamentuojančiuose valstybinę jūros aplinkos apsaugos kontrolę	25
2.4. Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose reglamentuojančiuose teisinės atsakomybės taikymą	31
2.4.1. Su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojantiems bei savanoriškai Lietuvos uoste esantiems laivams	32
2.4.2. Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje esantiems laivams	33
2.4.3. Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose, reglamentuojančiuose teisinės atsakomybės taikymą užsienio laivų atžvilgiu	36
3. TERŠIMO INCIDENTŲ LIKVIDAVIMO JŪROJE YPATUMAI IR TEISINIS REGLAMENTAVIMAS	38
3.1. Teršimo incidentų likvidavimo nuostatų esmė tarptautinėse sutartyse	38
3.2. Helsinkio konvencijos nuostatų teršimo incidentų likvidavimo srityje įgyvendinimo ypatumai Lietuvos teisės aktuose	42
3.2.1. Helsinkio konvencijos nuostatų bendrųjų nuostatų įgyvendinimas ir teršimo incidentų likvidavimo planai	42
3.2.2. Helsinkio konvencijos nuostatų įgyvendinimas nustatant Lietuvos Respublikos atsakomųjų veikslių rajoną ir vykdant jo stebėjimą	45
3.2.3. Helsinkio konvencijos nuostatų apie įvykusius teršimo incidentus pranešimo prievolės ir teršimo incidento pasekmių likvidavimą įgyvendinimas	49
3.2.4. Helsinkio konvencijos nuostatų įgyvendinimas teikiant pagalbą teršimo incidentui likviduoti ir su tuo susijusių išlaidų kompensavimas	51
IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS	55
LITERATŪROS SĄRAŠAS	57
ANOTACIJA	63
ANNOTATION	64
SANTRAUKA	65
SUMMARY	66

ĮVADAS

Baltijos jūra yra viena labiausiai užterštų jūrų pasaulyje. Dėl intensyvaus laivų judėjimo neretai pasitaiko avarių – išsilieja naftos produktai, chemikalai ir panašiai¹. „Prie jos užterštumo ženkliai prisideda intensyvi laivyba, kuri per pastarąjį dešimtmetį laivyba pasaulyje nuolat intensyvėjo. Šiuo metu ES beveik 90 % išorinės ir 40 % vidinės prekybos vykdoma jūrų transportu, pervežama 3,500 milijardai tonų krovinių“².

Tarša iš laivų - viena aktualiausių jūros aplinkos apsaugos problemų. Ypatingo dėmesio pastaruoju metu susilaukė ekologinę katastrofą sukėlusį „tanklaivio „Prestige“ avarija prie Ispanijos krantų, kurios metu į jūrą pateko 77 tonos naftos, avarijos žala siekė 12 mlrd. dolerių³ bei laivo „Erika“, kurio metu išsiliejo 15 tonų naftos ir buvo užteršta beveik 400 kilometrų pajūrio, avarijos“⁴.

Laivyba yra strategiškai svarbi ES ekonomikai: du milijardai tonų krovinių yra pakrauta ir iškrauta Europos Sąjungos (toliau – ES arba Europos Sąjunga) uostuose kiekvienais metais, o kiekvienais metais vienas „milijardas tonų naftos tranzito per ES uostus ir ES vandenyse. Tai priežastys, kodėl ES nuolat plėtoja ir stiprinti savo jūrų saugos politiką, kuria siekiama šalinantis laivų neatitinkančių tarptautiniu mastu suderintų taisyklių. „Erika“ ir „Prestige“ avarijos paskatino ES drastiškai reformuoti esamą režimą ir priimti naujas taisykles ir standartus, nelaimingų atsitikimų jūroje prevencijos, visų pirma su tankeriais. ES gerokai sustiprino savo teisinį arsenalą kovai su atsitiktiniu naftos išsiliejimo pavojumi“⁵.

Per Baltijos jūros Klaipėdos uostą per metus pervežama apie 14 milijonų tonų pavojingų krovinių, iš jų – 8 milijonai tonų naftos produktų. Dar daug naftos produktų patenka į jūrą nesėkmingai atliekant perpylimo operacijas, įvykus laivų sistemų sutrikimams arba sąmoningai išpilant nafta užterštus balastinius vandenius. 1992 metų Helsinkio konvencijos dėl Baltijos baseino jūrinės aplinkos apsaugos tikslams įsteigtos Baltijos jūros aplinkos apsaugos komisijos duomenimis, „Baltijos jūroje tanklaiviai kasmet atlieka apie 8000 reisų, perveždami beveik 100 milijonų tonų naftos produktų. Dėl Baltijos jūroje įvykusių didelių laivų avarių į jūrą išsiliejo ne mažiau kaip 100 tonų naftos produktų. Statistika rodo, kad, pritaikant nors ir pažangias technologijas ir esant aukštai darbo

¹ Baltijos jūra viena iš labiausiai užterštų pasaulyje. Delfi [interaktyvus]. 2011-01-06 [žiūrėta 2014-04-05]. <http://grynas.delfi.lt/archive/baltijos-jura-viena-is-labiausiai-uzterstu-pasaulyje.d?id=40466951>

² Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 4056/86, nustatantį išsamias Sutarties 85 ir 86 straipsnių taikymo jūrų transportui taisykles, ir iš dalies keičiančio Reglamentą (EB) Nr. 1/2003, iš plečiant jo taikymo sritį, įtraukiant kabotažą ir tarptautines trampines paslaugas COM(2005) 651 final/2 — 2005/0264 (CNS) (2006/C 309/10).

³ Tanklaivio „Prestige“ avarija prie Ispanijos krantų. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-01]. <http://www.topten.lt/brangiausi-nelaimingi-atsitikimai-istorijoje/>.

⁴ Tanklaivių avarijos pasaulyje. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-02-23]. <http://www.msa.lt/lt/naudinga-informacija/tanklaiviu-avarijos-pasaulyje.htm>.

⁵ Europos Parlamento debatai. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-01]. 2009-03-10 <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+CRE+20090310+SIT+DOC+PDF+V0/LT&language=LT> http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/index_en.htm.

kultūrai, nelaimės neišvengiamos. Avarijų metu išsiliejusi nafta gali padaryti daug žalos aplinkai, todėl turi būti sudaryta institucijų atsakingų už teršimo incidentų likvidavimą sistema⁶. Atliekant stebėjimus lėktuvais, per metus nustatoma apie 400 neteisėtų naftos išpylimo iš atvejų, į Baltijos jūrą kasmet patenka 20-2000 tūkstančių tonų naftos iš tankerių ir po kuro rezervuarų plovimo⁷.

Europos Sąjungos šaltiniuose konstatuojama, kad „tarptautiniai standartai griežtai reglamentuoti, deja, nemažai vėliavos valstybių sistemingai ignoruoja ir nepilnai įgyvendina tarptautinius standartus“⁸.

Siekiant įgyvendinti tarptautinius reikalavimus taršos iš laivų srityje, priimti Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo (2008 m. ir 2010 m. išdėstyta nauja redakcija) ir Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo ir kitų teisės aktų pakeitimai dėl taršos iš laivų bei teršimų incidentų ir juos likviduojančių subjektų pakeitimo. Atsižvelgiant į dažną ir nuolatinį teisės aktų keitimą, taip pat įgyvendinant ir tarptautinius teisės aktus, šioje srityje, galima daryti prielaidą, kad Lietuvos Respublikos teisinė taršos iš laivų reikalavimų vykdymą reglamentuojanti sistema yra pakankama prevenciškai apsaugoti jūros aplinką nuo neteisėtų teršalų išmetimų iš laivų bei užtikrinti teršimo incidentų likvidavimą.

Siekiant patvirtinti ar paneigti šią prielaidą, reikėtų detaliau panagrinėti taršos iš laivų prevencines bei teršimo incidentų likvidavimo reikalavimus numatytus Konvencijoje, teršimo incidentų likvidavimo atveju ir Helsinkio konvencijoje, ir jų įgyvendinimą Lietuvos teisės aktuose, kadangi tik teisės aktuose įtvirtintos nuostatos leidžia vykdyti tarptautiniuose teisė aktuose nustatytus reikalavimus.

Lietuvai dažnai būna sudėtinga tinkamai apginti savo teises ir teisėtus interesus, o taip gali būti ir dėl galimo tinkamo reglamentavimo ir jo vykdymo kontrolės mechanizmo trūkumo⁹.

2008 m. pakeitus Lietuvos Respublikos jūros aplinkos įstatymo nuostatas dėl subjektų vykdančių teršimo incidentų likvidavimą jūroje, pasikeitė ir teršimo incidentų likvidavimo sistema, kuri nėra analizuota knygoje ar straipsniuose. Taip ir teisės aktai susiję su teršimo iš laivų jūroje prevencija, yra nuolatos keičiami, todėl literatūroje esanti informacija nėra aktuali.

Taigi, kaip minėta taršos iš laivų prevencijos reikalavimai ir jų įgyvendinimas bei teršimo incidentų likvidavimo sistema Lietuvoje nepakankamai išsamiai išnagrinėti literatūroje, o su šia tema susiję teisės aktai yra dažnai keičiami, todėl šiame darbe pagrindiniai informacijos šaltiniai bus Tautų jūrų teisės konvencija (toliau – Konvencija), 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros

⁶ Klaipėdos savivaldybės administracijos 2012-09-06 įsakymas Nr. AD1-2076 „Dėl Teršimo incidentų likvidavimo lokalinis plano patvirtinimo“. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-01]. <http://www.klaipeda.lt/aktai/>.

⁷ Rutkoviėnė, V. M.; Sabienė, N. Aplinkos tarša. Akademija, 2008. P. 11-12. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-02-25] http://www.asu.lt/nm/l-projektas/-Aplinkos_tarsa/titlas.htm.

⁸ EU actions on safety and environment protection.[interaktyvus]. [žiūrėta 2014-02-25]. http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/actions_en.htm.

⁹ Isokaitė Indrė. Straipsnis Lietuvos, kaip pakrantės valstybės, teisių ir pareigų pagal 1982 metų jūrų teisės konvenciją įgyvendinimo problemos ISSN 1392-1274. Teisė 2008 Nr. 68 p. 98.

baseino jūrinės aplinkos apsaugos (toliau – Helsinkio konvencija) ir Lietuvos Respublikos teisės aktai, tarptautinių organizacijų informacija ir publikacijos dėl taršos iš laivų prevencijos bei teršimo incidentų likvidavimo.

Tyrimo objektas – Konvencijos reikalavimai dėl taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų likvidavimo (taip pat ir Helsinkio konvencijos) ir jų reglamentavimas Lietuvos teisės aktuose Lietuvos Respublikos jūros rajonui.

Tyrimo dalykas – Konvencijos reikalavimų taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų likvidavimo (taip pat ir Helsinkio konvencijos) srityse įgyvendinimas Lietuvos teisės aktuose Lietuvos Respublikos jūros rajonui.

Darbo tikslas – išnagrinėjus Konvencijos nuostatas taršos iš laivų prevencijos reikalavimus, atskleisti jų įgyvendinimą Lietuvos teisės aktuose Lietuvos Respublikos jūros rajonui ir įvertinti ar esamas teisinis reglamentavimas yra pakankamas ir aiškus. Išnagrinėjus Konvencijos ir Helsinkio konvencijos reikalavimus teršimo incidentų likvidavimui, atskleisti jų įgyvendinimą Lietuvos teisės aktuose Lietuvos Respublikos jūros rajonui ir įvertinti ar esamas teisinis reglamentavimas yra pakankamas ir aiškus.

Uždaviniai:

- Išnagrinėti jūros taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų reikalavimus Konvencijoje ir Helsinkio konvencijoje (tik teršimo incidentų likvidavime).

- Atsižvelgiant į Konvencijos ir Helsinkio konvencijos (tik teršimo incidentų likvidavime) reikalavimus, atskleisti Lietuvos teisės aktų taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų likvidavimo reikalavimus bei jų įgyvendinimo išsamumą Lietuvos Respublikos jūros rajonui.

- Įvertinti ankščiau minėtų uždavinių rezultatus, nustatyti, ar Lietuvos teisinis reglamentavimas yra pakankamas Konvencijos ir Helsinkio konvencijos (tik teršimo incidentų likvidavime) taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų likvidavimo reikalavimams užtikrinti Lietuvos Respublikos jūros rajone.

Hipotezė. Lietuvos teisinė taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų likvidavimo sistema yra pakankama jūros aplinkai nuo taršos iš laivų apsaugoti.

Magistro baigiamajame darbe naudoti įvairūs teoriniai (analizės, lyginimo, kritikos, dedukcijos ir indukcijos bei sintezės) ir empiriniai (dokumentų analizės) tyrimo metodai kaip tyrimo objekto pažinimo būdai.

Literatūros apžvalga. Taršos iš laivų jūroje prevencijos reikalavimų numatytų Konvencijoje perkėlimas į Lietuvoje teisinę sistemą nėra plačiai aprašyta literatūroje. Dažniausiai literatūroje nagrinėjamos jūros aplinkos apsaugos problemos, kaip viena iš aktualiausių problemų nurodoma tarša iš laivų.

J. Dubra tyręs Lietuvos Respublikos jūros rajono užterštumo naftos produktais būklę, jūros taršos nafta šaltinius bei laivybos įtaką, taip pat užsimena ir apie tyčinius naftos išmetimus iš laivų¹⁰. bei detaliau analizavęs naftos taršos šaltinius¹¹. Autorius bendrai analizavęs neteisėtos tyčinės taršos iš laivų problemą, vertindamas jos priežastis ir sprendimo būdus, atskleidęs kai kuriuos tarptautinius reikalavimus, tačiau nenagrinėjęs taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės teisinių priemonių ir jų įgyvendinimo Lietuvoje.

V. Smailys, B. Tilickis nagrinėjęs laivybos poveikį jūros aplinkai, tačiau detaliau nenagrinėja Lietuvoje taikomų reikalavimų taršos iš laivų srityje ar jų įgyvendinimo¹².

R. Žaromskis vertindamas Baltijos jūros ekologines problemas nagrinėjo taršos nafta iš laivų problemą, jos sprendimo būdus ir priemones, tačiau detaliau Lietuvoje taikomų reikalavimų, priemonių ar jų įgyvendinimo taip pat nenagrinėjo¹³.

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 teises ir pareigas, susijusias su aplinkos apsauga ir laivyba, tačiau konkrečiai valstybių teisių ir pareigų dėl taršos iš laivų prevencijos nenagrinėjo¹⁴.

Šį darbą sudaro trys skyriai. Pirmame skyriuje apibrėžiamos teršimo iš laivų jūroje prevencijos nuostatos numatytos Konvencijoje, kurias turi įgyvendinti valstybės, vykdant jūros monitoringą, nustatant apribojimus laivams vykdant laivybą, atleikant valstybinę aplinkos apsaugos jūroje kontrolę bei taikant teisnę atsakomybę priklausomai nuo valstybės jurisdikcijos. Antrajame skyriuje apibrėžiama kaip pirmajame skyriuje nurodytos prevencinės Konvencijos nuostatos yra įgyvendintos nacionalinėje teisėje. Trečiame skyriuje nurodytos Konvencijos ir Helsinkio konvencijos nuostatos, kurias valstybės turi įgyvendinti vykdydamos teršimo incidentų likvidavimą bei kaip jos yra įgyvendintos Lietuvos teisės aktuose.

¹⁰ Dubra, J., 2000. Naftos produktų išplitimas Lietuvos jūrinėje pakrantėje. // Baltijos jūros ir Kuršių marių ekologinės problemos. Klaipėda. p. 20-22.

¹¹ Dubra, J., 2003. Naftos produktų patekimo į Baltijos jūrą įvertinimas. // Jūra ir aplinka. Nr. 1. Klaipėda. p. 102-108.

¹² Smailys, V. Tilickis B., 2001. Lietuvos pajūrio aplinkos problemos // Aplinkos tyrimai, inžinerija ir vadyba, 2001. Nr. 3(17), p. 76–81.

¹³ Žaromskis, R. Okeanai, jūros estuarijos. Vilnius: Debesija, 1996.

¹⁴ Katuoka, S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius: Eugrimas, 1997. p.7.

1. KONVENCIJOS TEISINĖS NUOSTATOS UŽTIKRINANT TARŠOS IŠ LAIVŲ PREVENCIJĄ

Pastaruoju metu vis didesnis dėmesys yra skiriamas žalos aplinkai prevencijos svarbai, ypač įvertinant tai, kad dažniausiai prevencijos priemonės kainuoja mažiau, nei jau atsiradusios žalos aplinkai atlyginimas. Teisinių prevencinių veiksnių principais yra siekiama, kad toks dalykas kaip žala aplinkai, bet koks neigiamas jai poveikis apskritai neatsirastų, kad įvairiais būdais ir priemonėmis būtų stengiamasi užkirsti kelią žalai kilti. Atitinkamų prevencinių priemonių reikėtų imtis numatant pavojų, kad gali atsirasti žala aplinkai, kuo greičiau ir visomis priemonėmis, siekiant užkirsti kelią žalos aplinkai atsiradimui, nelaukiant, kol ji atsiras. Valstybės pareiga užtikrinti, ypač tarptautinių sutarčių, prie kurių Lietuva prisijungusi, pagrindu, taršos iš laivų prevenciją, efektyvų pažeidėjų nustatymą, griežtų (atgrasančių) teisinio poveikio priemonių taikymą pažeidėjui.

Laivybos srityje Bendrijos veiksmai ir Tarptautinės jūrų organizacijos reglamentavimas neturėtų būti laikomi „skirtingais pasauliais“, Europos bendrijos teisės aktai jūrų teisės srityje yra susipynę su egzistuojančiomis pasaulinėmis tarptautinės teisės normomis ir Bendrijoje turi būti taikomi bendrai¹⁵. Europos Sąjungos įsitraukimas į laivybos saugumo ir taršos iš laivų prevenciją kartais susiduria su iššūkiais arba būna kvestionuojamas¹⁶, nes savo prigimtimi pasaulinė laivyba laikoma reglamentuotina tarptautiniu mastu.

Istorija parodė, kad aplinkosaugos teisinius padarinius nuo taršos incidento jūroje gali būti milžiniškas. Laivuose, vežančiuose vis didesnius kiekius naftos ir didinti informuotumą apie poreikį saugoti aplinką tarptautinė bendruomenė buvo postūmėta (Tarptautinės jūrų organizacijos iniciatyva) sudaryti tarptautines sutartis, susijusias su jūrų tarša iš laivų.

Tarptautinių konvencijų taisyklės taikomos įvykus laivo avarijai, įskaitant teršimą iš kaivo suskirstyti į tris plačias kategorijas: pirma, taršos prevencija; antra, reagavimas į teršimo incidentą ar jo riziką; trečias, kompensacija už žalą, patirtą dėl taršos. Prie jų taip pat priskiriamas ir atsakomybės už teršimus taikymas. Valstybių pareiga priimti įstatymus ir aktus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų, kyla iš Konvencijos¹⁷. Žodis prevencija [lot. praeventio] pagal lingvistinį aiškinimą Tarptautinių žodžių žodyne suprantamas kaip išankstinis kelio užkirtimas, užbėgimas už akių¹⁸.

¹⁵ 109 Ringbom H. *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, Dordrecht, the Netherlands, 1997. P. 163.

¹⁶ *Ibid.*, p. 141.

¹⁷ Dickinson, H. *Maritime pollution by ships. A guide to International Conventions applicable to an incident involving pollution by a ship.* [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-20] <http://www.hilldickinson.com/pdf/guide%209%20-%20Maritime%20Pollution%20hi-res.pdf>.

¹⁸ Tarptautinis žodžių žodynas. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-04]. [<http://www.zodziai.lt/reiksme&word=prevencija&wid=15968>].

Siekiant atskleisti tarptautinius reikalavimus teršimo iš laivų jūroje prevencijos srityje bus analizuojami reikalavimai nustatyti Konvencijoje, kuri apibūdinama kaip fundamentali teisinė santvarka vandenynams¹⁹ ir nustato jūros erdvių režimo pagrindus ir yra pagrindinė sutartis prie kurios reglamentuojamų klausimų prisijungusi didžioji pasaulio valstybių dalis visuotinio dalyvavimo joje ir tokios plačios reglamentuojamų klausimų apimties sutartis tarptautinėje jūrų teisėje. Lietuvoje Konvencija įsigaliojo 2003 m. gruodžio 12 d. Nuostatos susiję su jūros aplinkos apsauga ir išsaugojimu Konvencijoje yra apibrėžtos XII dalyje, kurios 192 straipsnyje apibrėžta valstybių visuotinę pareiga - išsaugoti jūros aplinką. Konvencijos XII dalyje daugiausia dėmesio skiriama aplinkos būklės stebėjimui, aplinkos taršos ribojimui (normatyvai ir standartai), valstybinei aplinkos apsaugos kontrolei ir teisinės atsakomybės taikymui, todėl šiame skyriuje bus siekiama atskleisti Konvencijos nuostatas/reikalavimus šiose srityse, susijusias su teršimo iš laivų prevencija jūroje.

1.1. Jūros aplinkos monitoringo ir taršos ribojimo ypatumai

Pirmieji pirminės prevencijos veiksmai kuriais siekiama sumažinti taršą iš laivų jūroje yra laivų ir jūros aplinkos aplinkos būklės stebėjimas ir vertinimas bei reikalavimų ir standartų nustatymas.

Valstybėms Konvencijoje nustatyta prievolė vykdant monitoringą stengtis, kiek įmanoma, tiesiogiai ar per kompetentingas tarptautines organizacijas pripažintais moksliniais metodais stebėti, matuoti, vertinti ir analizuoti jūros aplinkos teršimo riziką arba poveikį, ypač stengtis nuolat stebėti tą veiklą kurią jos leidžia ar vykdo²⁰. Taigi, valstybių išsipareigojimai jūrų aplinkos stebėsenoje, suprantami kaip išsipareigojimai saugoti jūrą, tam tikram tikslui ilgą laiką sistemingai vykdant jūros stebėjimą renkant tam tikrus duomenis²¹.

Reikia pažymėti, kad Konvencijoje numatyta pastanga („stengtis“) bei galimybė („kiek įmanoma“) vietoje prievolės suteikia valstybėms galimybę be pastangų nevykdyti monitoringo.

Valstybės monitoringo rezultatų ataskaitas arba pagal jurisdikciją planuojamos ar kontroliuojamos veiklos, kuri gali sukletti rimtą aplinkos teršimą, įvertinimus valstybės privalo informuoti kompetentingas tarptautines organizacijas²².

¹⁹ Elferink Oude A. G. Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005. p. 49.

²⁰ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

²¹ Young-Kyung, Y. Straipsnis „States obligations relating to marine monitoring and observation“ 17 January 2011 /Published online: 23 February 2011, World Maritime University 2011. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-05]

The term ‘operational Oceanography’ in turn also seems to have a different connotation. It is defined as „the activity of systematic and long-term routine measurements of the seas and oceans and atmosphere, and their rapid interpretation and dissemination“, see explanation of EuroGOOS of that term, available under.

http://www.eurogoos.org/content/content.asp?menu=0090000_000000_000000.

²² Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

Šiuo atveju svarbu atkreipti dėmesį ir į tai, kad pagal šias Konvencijos nuostatas valstybės nors ir neturi imperatyvios prievolės vykdyti teršimo rizikos stebėjimą, tačiau atlikus rizikos vertinimus (pagal Konvencijos 204 straipsnio 1 dalį) ir turint informacijos apie tyrimų rezultatus, kurie gali sukelti rimtą aplinkos teršimą, Lietuvos teisinės aktuose, įgyvendinant Konvencijos 206 straipsnio nuostatas, turi būti įteisinta imperatyvi teisės norma ar blanketinė nuoroda joje, nustatanti prievole, apie tokius tyrimų rezultatus informuoti kompetentingas tarptautines organizacijas, o Konvencijos 198 straipsnio atveju, gresiant žalos pavojui ar padarius žalą, ir kitoms valstybėms, kurias valstybės manymu tokia žala gali paveikti.

Konvencijos 211 straipsnyje nustatytos valstybės valstybių teisės ir pareigos nustatant reikalavimus ir standartus mažinant jūros aplinkos teršimą iš laivų. Valstybės nustato ar gali nustatyti šiuos reikalavimus:

„- veikdamos per kompetentingas tarptautines organizacijas (šiuo atveju Jungtinių Tautų Tarptautinė jūrų organizacija, įsteigta 1948 m.), ir visuotinių diplomatinių konferencijų metu, nustato tarptautines normas ir standartus;

- priima įstatymus ir kitus teisės aktus, skirtus laivams plaukiojantiems su jų vėliava ar registruotų jose. Tokie įstatymai ir kiti teisės aktai turi būti tiek pat veiksmingi, kaip ir visuotinai pripažįstamos tarptautinės normos bei standartai, nustatyti kompetentingų tarptautinių organizacijų arba visuotinių diplomatinių konferencijų metu;“²³

- gali nustatyti ypatingus reikalavimus, kaip sąlygą užsienio laivams įplaukti į jų uostus, vidaus vandenį ar sustoti jūros terminaluose. Apie tokius reikalavimus turi būti deramai paskelbta ir pranešta kompetentingai tarptautinei organizacijai;

- įgyvendindamos suverenitetą savo teritorinėje jūroje, gali priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, skirtus užsienio laivams, taip pat ir jų taikaus plaukimo metu;

- vykdymo užtikrinimo, numatyto Konvencijos 6 skyriuje, tikslais pakrantės valstybės gali priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, taikomus jų išskirtinėse ekonominėse, neprieštaraujančius ir įgyvendinančius visuotinai pripažintas tarptautines normas ir standartus, nustatytus kompetentingų tarptautinių organizacijų arba visuotinių diplomatinių konferencijų metu;

- aiškiai apibrėžtame 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, gavusi kompetentingos tarptautinės organizacijos teigiamą sprendimą, gali priimti šiam rajonui taikomus įstatymus ir kitus teisės aktus. Pakrantės valstybės paskelbia tokio konkretaus ir aiškiai apibrėžto rajono ribas²⁴. „Pakrantės valstybės

²³ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

²⁴ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

vienašališkai nustatytas apsaugos režimas negali riboti taikaus plaukimo teisės teritorinėje jūroje, o išskirtinėje ekonominėje zonoje – laivybos laisvių. Apsaugos priemonės, ribojančios laivybą saugomojoje teritorijoje, gali būti taikomos tik remiantis Konvencijos 211 straipsnio 6 dalimi arba Tarptautinei jūrų teisės organizacijai pripažinus tokią teritoriją ypač jautria jūros teritorija²⁵.

Pažymėtina, kad visose pagal 211 straipsnį nustatytose tarptautinės normose ir standartuose valstybės inter alia turėtų numatyti skubų informacijos pateikimą pakrantės valstybėms, kurių pakrantė ar susiję interesai gali nukentėti nuo avarių, kurių metu išmetamos ar gali būti išmetamos įvairios medžiagos, tarp jų ir nuo jūrų avarių²⁶.

Valstybės, veikdamos pirmiausia per kompetentingas tarptautines organizacijas arba diplomatinį konferencijų metu, stengiasi nustatyti pasaulines ar regionines normas, standartus bei rekomenduojamą praktiką ir procedūras, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą per atmosferą, įgyvendinamos Konvencijos 212 straipsnio 3 dalies nuostatas.

Konvencijos 217 straipsnio 1 dalis įpareigoja valstybes užtikrinti, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai ar jose registruoti laivai laikytųsi taikytinų tarptautinių normų ir standartų, priimtų kompetentingų tarptautinių organizacijų ar visuotinių diplomatinių konferencijų metu, bei pagal šią Konvenciją priimtų nacionalinių įstatymų ir kitų teisės aktų, skirtų „išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų, taip pat atitinkamai priima įstatymus bei kitus teisės aktus ir imasi kitų priemonių, būtinų jų vykdymui užtikrinti. Valstybės, su kurių vėliavomis plaukioja laivai, užtikrina tokių normų, standartų, įstatymų ir kitų teisės aktų veiksmingą vykdymą, nesvarbu, kur padarytas pažeidimas“²⁷.

Konvencijos 222 straipsnis įpareigoja valstybės užtikrinti, kad vadovaujantis Konvencijos 212 straipsnio 1 dalimi priimti įstatymai ir kiti teisės aktai bei kitos šios Konvencijos nuostatos būtų vykdomi su jų vėliava plaukiojančių laivų ar jose registruotų laivų, taip pat priima įstatymus ir kitus teisės aktus bei imasi kitų priemonių, būtinų įgyvendinti kompetentingų tarptautinių organizacijų ar visuotinių diplomatinių konferencijų metu nustatytas taikytinas tarptautines normas ir standartus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą per atmosferą²⁸.

Reikia pažymėti, kad Konvencijoje pabrėžiama, kad visos normos ir standartai turi būti nustatomi per kompetentingas tarptautines organizacijas, t. y. Jungtinių Tautų organizaciją, o valstybė, Konvencijos narė, negali savarankiškai nustatyti teršimo iš laivų jūroje prevenciją nustatančių standartų ar normų, tačiau turi įsipareigojimus užtikrinti, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai laikytųsi tarptautinių normų ir standartų.

²⁵ Doktorantė Klumbytė, S. Saugomos Baltijos jūros teritorijos tarptautinėje, Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos teisėje. *Jurisprudencija, Mokslo darbai* 2006 3(81); p. 46.

²⁶ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

²⁷ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

²⁸ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

1.2. Valstybinės jūros aplinkos apsaugos kontrolės sistemos ypatumai

Konvencijos 21 straipsnio 1-3 dalyse apibrėžta, kad laikydamosi Konvencijos nuostatų ir kitų tarptautinės teisės normų, pakrantės valstybė gali priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, susijusius su taikiu plaukiojimu teritorinėje jūroje, aplinkos teršimo, sumažinimo ir kontrolės srityse, tačiau, pagal 21 straipsnio 2 dalies nuostatas tokie įstatymai ir taisyklės nėra taikomi užsienio laivų projektavimui, statybai, įgulos komplektavimui ar įrangai, jei to nereikalauja visuotinai pripažįstamos tarptautinės normos ar standartai. Reikia pažymėti, kad priėmus tokius teisės aktus, vadovaujantis 21 straipsnio 3 dalies nuostatomis, pakrantės valstybė turi juos tinkamu būdu paskelbti²⁹.

Valstybės įgyvendindamos Konvencijos 212 straipsnio 1 ir 2 dalių ir 217 straipsnio 2 ir 3 dalių nuostatas, siekdamos išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą su jų vėliava plaukiojantiems ar jose registruotiems laivams:

- priima įstatymus ir kitus teisės aktus teršimo per atmosferą srityje, atsižvelgdamos į tarptautiniu mastu priimtas normas, standartus bei rekomenduojamą praktiką ir procedūras, imasi kitų reikalingų priemonių³⁰;

- imasi atitinkamų priemonių siekdamos užtikrinti, kad laivams būtų draudžiama plaukioti tol, kol jie negali išplaukti į jūrą taip, kad atitiktų tarptautinių normų ir standartų reikalavimus, įskaitant reikalavimus dėl laivų (plaukiojančių su kontrolę vykdančios valstybės vėliava) projektavimo, statybos, įrengimo ir įgulos komplektavimo;

- „užtikrina, kad laive būtų pagal 212 straipsnio 1 dalyje nurodytas tarptautines normas ir standartus reikalaujami ir pagal juos išduoti sertifikatai. Valstybės užtikrina, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai būtų reguliariai tikrinami, siekiant nustatyti, ar minėti sertifikatai atitinka faktinę laivo būklę. Tokius sertifikatus kitos valstybės pripažįsta kaip įrodymus, patvirtinančius laivų būklę, ir jie pripažįstami kaip turintys tokią pačią galią kaip ir tų valstybių išduodami sertifikatai, išskyrus atvejus, kai yra aiškių priežasčių manyti, kad laivų būklė labai neatitinka tokių sertifikatų duomenų“³¹.

Pagal Konvencijos 219 straipsnio nuostatas valstybės uostuose (ar viename iš terminalų), vykdant kontrolę (savo iniciatyva ar kitų valstybių prašymu) nustatę, kad laivas pažeidžia taikytinas tarptautines normas ir standartus dėl laivų tinkamumo plaukioti ir kartu kelia grėsmę jūros aplinkai, imasi visų tinkamų administracinių priemonių, užkertančių kelią tokiam laivui plaukioti. Tokios valstybės leidžia laivui plaukti į artimiausias tinkamas remonto dirbtuves ir pašalinus pažeidimo priežastis nedelsdamos leidžia laivui tęsti plaukiojimą³².

²⁹ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

³⁰ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

³¹ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

³² Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

1.3. Teisinės atsakomybės taikymo ypatumai valstybių laivų atžvilgiu

Vienas plačiausiai Konvencijos XII dalyje aprašomų antrinės prevencijos sudėties elementu yra teisinės atsakomybės taikymas. Pagal jurisdikciją taikant teisinę atsakomybę laivams dėl jūros teršimo, valstybės Konvencijoje suskirstytos į tris rūšis: uosto, pakrantės ar vėliavos.

Vėliavos valstybės teisinės atsakomybės taikymo ypatumai.

Vėliavos valstybės jurisdikcija užtikrinant kompetentingų tarptautinių organizacijų ar visuotinių diplomatinių konferencijų metu nustatytas normas ir standartus su vėliavos valstybe plaukiojančiuose laivuose reglamentuojama Konvencijos 217 straipsnyje.

Pagal 4 ir 5 dalis vėliavos valstybė nepažeisdama 218, 220 ir 228 straipsnių, nedelsdama pradeda tyrimą, o jei reikia, iškelia bylą dėl įtariamo pažeidimo, neatsižvelgiant į tai, kur toks pažeidimas buvo padarytas arba kur dėl tokio pažeidimo įvyko ar buvo pastebėtas teršimas. Vykdydama pažeidimo tyrimą, gali prašyti kitų valstybių paramos, jei toks bendradarbiavimas padėtų nustatyti to įvykio aplinkybes, kurios stengiasi patenkinti tokius valstybės prašymus³³.

Vykdamas 6 ir 7 dalių nuostatas vėliavos valstybė bet kokiai valstybei raštu paprašius, tiria bet koki įtariamą pažeidimą, kurį galėjo įvykdyti su jų vėliava plaukiojantys laivai, turint pakankamų įrodymų dėl įtariamo pažeidimo ir bylos iškėlimo, nedelsiant iškelia bylą pagal jos įstatymus. Vėliavos valstybė nedelsdama praneša prašančiai valstybei ir kompetentingai tarptautinei organizacijai apie savo veiksmus ir jų rezultatus.

Bausmės, kurias valstybių įstatymai ir kiti teisės aktai numato su jų vėliava plaukiojantiems laivams, turi būti pakankamai griežtos, kad užkirstų kelią pažeidimams neatsižvelgiant į tai, kur jie buvo padaryti³⁴.

Reikia pažymėti, kad vėliavos valstybė su jos vėliava plaukiojančių laivų atžvilgiu turi išskirtinę jurisdikciją ir beveik visais atvejais, išskyrus atvejus kai pakrantės valstybei padaryta didelė žala, turi teisę taikyti atsakomybę už aplinkos apsaugos pažeidimus jūroje. Taip pat, turėdama išskirtinę jurisdikciją su jos vėliava plaukiojančių laivų atžvilgiu turi prievolių atlikti tyrimus dėl jūros aplinkos taršos kitų valstybių prašymu ir numatyti bei taikyti pakankamai griežtas priemones. Konvencija nepibrėžia kaip pasireiškia

Uosto valstybei teisinės atsakomybės taikymo ypatumai.

Paprotinė teisė jau daugelį metų pripažino uosto valstybės teisę įgyvendinti jurisdikciją laivams uostuose (jūros terminaluose). Pagal paprotinę tarptautinę teisę, valstybė neturi leisti įplaukti

³³ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

³⁴ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

laivui į jos uostus, kai laivai savanoriškai įplaukiantys į uostą nepripažįsta uosto valstybės jurisdikcijos³⁵.

Valstybės jurisdikcija atliekant tyrimus ar iškeliant bylas užsienio laivų atžvilgiu, kai jie yra jos uoste reglamentuoti Konvencijos 218, 223-225, 228, 230, 231 straipsniuose.

Konvencijos 218 straipsnio 1 dalyje uosto valstybei, kai laivas savanoriškai yra kokios nors valstybės uoste arba jūros terminale, numatyta galimybė imtis tyrimo, o jei pakanka įrodymų, iškelti bylą dėl medžiagų išmetimo iš tokio laivo už šios valstybės vidaus vandenu, teritorinės jūros ar išskirtinės ekonominės zonos pažeidžiant kompetentingų tarptautinių organizacijų ar visuotinių diplomatinių konferencijų metu nustatytas taikytinas tarptautines normas ir standartus. Tačiau su tame pačiame straipsnyje, 2 ir 3 dalys, numatytomis išimtimis:

- jokia byla negali būti keliami *dėl atliekų išmetimo* kitos valstybės vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje ar išskirtinėje ekonominėje zonoje, jei to nereikalauja pakrantės valstybė, vėliavos valstybė arba minėto išmetimo pavojuje atsidūrusi ar dėl jo žalą patyrusi valstybė arba jei minėtas pažeidimas nesukėlė ir nesukels tyrimą pradedančios valstybės vidaus vandenu, teritorinės jūros ar išskirtinės ekonominės zonos teršimo;

- „uosto valstybė, kiek įmanoma, vykdo bet kurios valstybės prašymą pradėti tyrimą dėl atliekų išmetimo sukulto pažeidimo, kai manoma, kad toks pažeidimas įvyko pakrantės valstybės vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje ar išskirtinėje ekonominėje zonoje arba sukėlė ar grėsė padaryti žalos šiuose rajonuose. Uosto valstybė, kiek įmanoma, vykdo vėliavos valstybės prašymus tirti tokį pažeidimą neatsižvelgiant į tai, kur jis buvo padarytas“³⁶.

Reikia pažymėti, kad uosto valstybei numatyta tik galimybė, bet ne prievolė, kitos valstybės prašymu, kai laivas savanoriškai yra jos uoste, ar jūros terminale, tirti teršimo iš laivų atvejus kitų valstybių prašymu. Prašanti valstybė turi būti pakrantės valstybė kurios jurisdikcijos teritorija buvo užteršta arba vėliavos valstybė.

Pagal Konvencijos 218 straipsnį uosto valstybės vykdomo tyrimo medžiaga perduodama valstybei, su kurios vėliava plaukioja laivas, arba pakrantės valstybei jų prašymu. Atsižvelgiant į 7 skyrių, tokių tyrimų pagrindu uosto valstybės iškelta byla gali būti sustabdoma pakrantės valstybės prašymu, jei toks pažeidimas įvyko jos vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje ar išskirtinėje ekonominėje zonoje. Tokiu atveju visi bylos įrodymai ir medžiaga, taip pat ir bet koks užstatas ar kitas finansinis prievolės įvykdymo užtikrinimas uosto valstybei perduodami minėtai pakrantės valstybei. Perdavus visą medžiagą, bylos tyrimas nebegali būti tęsiamas uosto valstybėje³⁷.

³⁵ Ho-Sam Bang, Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of the Sea, 40 J. Mar. L. & Com. 291, 295 (2009). <http://www.eoearth.org/view/article/156775/>.

³⁶ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786..

³⁷ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

Įgyvendinant Konvencijos XII dalies nuostatas, pagal 224 ir 225 straipsnius, imtis priverstinio vykdymo užsienio laivams gali tik pareigūnai ar karo laivai, kariniai orlaiviai arba kiti laivai ar orlaiviai, kurie turi aiškius skiriamuosius ženklus, leidžiančius nustatyti, kad jie atlieka valstybės tarnybą ir yra įgalioti atlikti tokius veiksmus. Tačiau naudodamasis tokia teise valstybės, turi nekelti pavojaus laivybos saugumui ar kitokio pavojaus laivui, neturi nukreipti laivo į nesaugų uostą ar nesaugią stovėjimo vietą, taip pat turi nekelti nepagrįsto pavojaus jūros aplinkai³⁸.

Pakrantės valstybės teisinės atsakomybės taikymo ypatumai.

Pakrantės valstybės jurisdikcija apima atsakomybės taikymą jos teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje. Pakrantės valstybės teises ir pareigas įtvirtina Konvencijos 220 straipsnio.

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.

Vadovaujantis Konvencijos 220 str. 2-6 dalimis, 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 (atsižvelgiant į 7 skyriaus nuostatas), kai pažeidimas padarytas teritorinėje jūroje;

- pareikalauti, kad šis laivas praneštų savo pavadinimą ir registracijos uostą, paskutinį ir būsimą sustojimo uostą bei kitą svarbią informaciją, kurios reikia siekiant nustatyti, ar buvo įvykdytas pažeidimas, kai pažeidimas padarytas išskirtinėje ekonominėje zonoje. Valstybės siekdamos, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai laikytųsi šių (Konvencijos 220 straipsnio 3 dalies) reikalavimų turi priimti teisės aktus;

- „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 pažeidimas padarytas išskirtinėje ekonominėje zonoje;

³⁸ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

- iškelti bylą, įskaitant laivo sulaikymą, 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 7 skyriaus nuostatų, jei tik pakanka įrodymų pagal jos įstatymus, kai pažeidimas padrytas išskirtinėje ekonominėje zonoje³⁹.

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.

Pažymėtina, kad Konvencijos 220 straipsnio 3, 4, 5, 6 ir 7 dalių nuostatos taip pat taikomos nacionaliniams įstatymams ir kitiems teisės aktams, priimtiems pagal 211 straipsnio 6 dalį.

Teisinės atsakomybės taikymo ypatumai užsienio laivų atžvilgiu.

Konvencijos nemažai yra apribojimų su atsakomybės taikymu užsienio laivams tikslinga išskirti atskirą poskyrį.

Pagal Konvencijos 223 straipsnį siekiant palengvinti bylų nagrinėjimą pagal Konvencijos XII dalies nuostatas iškeltas bylas, valstybės imasi priemonių palengvinti liudininkų apklausą bei įrodymų, kuriuos pateikia kitos valstybės valdžios institucijos ar kompetentingos tarptautinės organizacijos, priimtinumą, taip pat sudaro sąlygas „tokiose bylose dalyvauti kompetentingų tarptautinių organizacijų, vėliavos valstybės ir bet kurios tokio pažeidimo sukkelto teršimo paveiktos valstybės atstovams. Tokiose bylose dalyvaujantys oficialūs atstovai turi tokias teises ir pareigas, kokias jiems suteikia nacionaliniai įstatymai ir kiti teisės aktai ar tarptautinė teisė“⁴⁰.

Konvencijos 228 straipsnyje nustatyti apribojimai keliant bylas užsienio laivams. Valstybė, iškėlusį bylą dėl nuobaudų skyrimo už taikytinų įstatymų ar tarptautinių normų ir standartų, skirtų išvengti, sumažinti ir kontroliuoti iš laivų keliamą teršimą, pažeidimus, kuriuos padaro užsienio laivai už bylą iškėlusios valstybės teritorinės jūros ribų, jos nagrinėjimą sustabdo, jei vėliavos valstybė iškelia bylą dėl pateikto kaltinimo per šešis mėnesius nuo pirminės bylos iškėlimo, išskyrus atvejus, kai byla susijusi su didelio masto žala, padaryta pakrantės valstybei, arba vėliavos valstybė pakartotinai nevykdo savo pareigos veiksmingai įgyvendinti taikytinas tarptautines normas ir standartus pažeidimus padariusiems jos laivams. Vėliavos valstybė paprašiusi sustabdyti bylos nagrinėjimą pagal šį straipsnį, laiku pateikia pirminį bylos nagrinėjimą pradėjusiai valstybei visą bylos medžiagą ir bylos protokolus. Kai vėliavos valstybės pradėtas bylos nagrinėjimas baigiamas, minėta

³⁹ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

⁴⁰ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

sustabdyta byla nutraukiama. Apmokėjus visas su tokios bylos nagrinėjimu susijusias išlaidas, minėta pakrantės valstybė grąžina su sustabdytos bylos nagrinėjimu susijusius užstatus ar kitas atitinkamas finansines užtikrinimo priemones⁴¹.

Pagal Konvencijos 228 straipsnio 2 dalį byla dėl nuobaudų skyrimo užsienio laivams nekeliama, jei po pažeidimo padarymo dienos praėjo treji metai, taip pat jokia valstybė, laikantis Konvencijos 228 straipsnio 1 dalies nuostatų, nekelia bylos, jei bylą jau išskėlė kita valstybė, tačiau šio straipsnio 3 dalyje vėliavos valstybei suteikiama teisės imtis bet kokių priemonių, taip pat ir iškelti bylas dėl nuobaudų skyrimo pagal tos valstybės įstatymus, nepaisant kitų valstybių anksčiau iškeltų bylų.

Vertinant Konvencijos 228 straipsnio 3 dalies nuostatas reikia pažymėti, kad dispozicijoje gali išvengti galimybę vėliavos valstybei, už tą patį pažeidimą, kai jis padaromas už teritorinės jūros ribų, bausti antrą kartą. 228 straipsnyje įteisinta, kad už įstatymų ar tarptautinių normų ir standartų, skirtų išvengti, sumažinti ir kontroliuoti iš laivų keliamą teršimą, įskyrus jame numatyta išimtis, pažeidimų bylas, jeigu pageidauja, nagrinėja vėliavos valstybė.

Konvencijos 230 straipsnyje apibrėžiamos galimos taikyti sankcijos užsienio laivams už nacionalinių įstatymų ir kitų teisės aktų arba tarptautinių normų ir standartų, skirtų išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą, pažeidimus, kuriuos už teritorinės jūros ribų padaro užsienio laivai, gali būti skiriamos tik piniginės baudos, teritorinėje jūroje - išskyrus atvejus kai įvykdomas tyčinis ar ypatingai sunkus teritorinės jūros teršimas, gali būti skiriamos tik piniginės baudos, o nagrinėjant bylą dėl tokių užsienio laivų padarytų pažeidimų, kurioje gali būti paskirta bauda, turi būti laikomasi pripažintų kaltinamojo teisių. Kaip pažymi L.S. Johnson, Konvencijoje nėra aiškiai apibrėžta, kas yra stambi ar tyčinė tarša⁴². „Todėl šiuo klausimu galimos įvairios interpretacijos. Pvz., susietos apsaugos priemonės gali būti vertinamos kaip būdas išvengti tokio tyčinio ar stambaus aplinkos teršimo – nes net ir pagal tarptautines normas atliekami laivybos veiksmai, jei jie daromi rajone, kurio aplinkos ypatingas jautrumas yra pripažintas tarptautiniu mastu, gali sukelti didesnę žalą nei įprastinių sąlygų rajone. Taigi, galima vertinti, jog sukėlęs aplinkos užteršimą susietų apsaugos priemonių nesilaikymas, žinant apie jų nustatymą, yra tyčinis ir tai gali būti pagrindu pakrantės valstybei taikyti atitinkamas sankcijas“⁴³.

Valstybės vykdydamos Konvencijos 231 straipsnyje numatytus įpareigojimą nedelsdamos praneša vėliavos valstybei ir kitoms suinteresuotoms valstybėms apie bet kokias priemones, kurios taikytos pagal Konvencijos 6 skyrių užsienio laivams, ir pateikia valstybei, su kurios vėliava plaukioja laivas, visas oficialias ataskaitas dėl tokių priemonių taikymo. Teritorinėje jūroje padarytų pažeidimų

⁴¹ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

⁴² Johnson, L. S. *Coastal State Regulation of International Shipping*//Oceana Publications, INC. Dobbs Ferry, NY. 2004. p. 124.

⁴³ Klumbytė, S. Saugomos Baltijos jūros teritorijos tarptautinėje, Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos teisėje. *Jurisprudencija. Mokslo darbai* 2006 3(81); p. 45

atveju šis pakrantės valstybių išipareigojimas apima tik priemones, kurios taikomos nagrinėjant bylą. Diplomatiniai agentai ar konsuliniai pareigūnai, o kai įmanoma ir valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, jūros valdžios institucijos, nedelsiant informuojami apie priemones, taikomas užsienio laivams pagal Konvencijos 6 skyrių⁴⁴.

Konvencijos 227 straipsnyje nustatyta pareiga valstybėms naudojantis savo teisėmis ir vykdant pareigas, taip pat ir teršimo iš laivų jūroje prevencijos srityje, formaliai ar faktiškai nediskriminuoti užsienio laivų.

Taigi Konvencijos suteikiamos valstybėms teisės ir pareigos remiasi tiek atitinkamos apimties jų suverenitetu jūros erdvių atžvilgiu, tiek kitų valstybių teisių ir interesų valstybės jūros erdvėse įgyvendinimo galimybių užtikrinimo poreikiu. „Valstybei Konvencijoje suteikiamos teisės yra gana bendros, deklaracinės ir joms įgyvendinti dažnai reikia nacionalinio mechanizmo, o kai kurios nuostatos yra įpareigojančios. Tad nors prisijungimas prie Konvencijos Lietuvos Respublikai suteikė galimybę remtis joje nustatytais pažangiomis jūrų teisės normomis savo santykiuose su kitomis valstybėmis, tokiai galimybei įgyvendinti reikia dar ir pačios valstybės indėlio, kuris būtinas ir dėl savo teisių ir teisėtų interesų apsaugos. Toliau nagrinėjama, ar Lietuva yra nustačiusi tokius reikalavimus, ar yra įgyvendinusi kitas pakrantės valstybės teises ir pareigas“⁴⁵ teršimo iš laivų jūroje prevencijai užtikrinti.

⁴⁴ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

⁴⁵ Isokaitė, I. Straipsnis Lietuvos, kaip pakrantės valstybės, teisių ir pareigų pagal 1982 metų jūrų teisės konvenciją įgyvendinimo problemos ISSN 1392-1274. *Teisė* 2008 Nr. 68 p. 98.

2. TERŠIMO IŠ LAIVŲ JŪROJE TEISINIŲ NUOSTATŲ PREVENCIJOS SRITYJE ĮGYVENDINIMAS LIETUVOS TEISĖS AKTUOSE

Teisės aktų, kuriais Lietuvos Respublikos teisės sistemoje yra įgyvendinama teršimo iš laivų prevencija, analizę tikslinga pradėti nuo Lietuvos Respublikos Konstitucijos. Lietuvos Respublikos Konstitucijoje ir konstitucinėje jurisprudencijoje yra įtvirtinti natūralios gamtinės aplinkos ir jos, atskirų objektų naudojimo ir apsaugos santykių teisinio reguliavimo pagrindai.⁴⁶ Lietuvos Respublikos Konstitucijos 54 straipsnyje nustatytos valstybės pareigos aplinkos apsaugos srityje. Šiame straipsnyje teigiama, kad valstybė rūpinasi natūralios gamtinės aplinkos, gyvūnijos ir augalijos, atskirų gamtos objektų ir ypač vertingų vietovių apsauga, prižiūri, kad su saiku būtų naudojami, taip pat atkuriami ir gausinami gamtos ištekliai. Įstatymu draudžiama teršti vandenį ir orą. Lietuvos Respublikos Konstitucijos⁴⁷ 53 straipsnyje nustatyta valstybės pareiga saugoti aplinką nuo kenksmingų poveikių. Šiame Konstitucijos straipsnyje nustatyta pareiga valstybei saugoti aplinką nuo kenksmingo poveikio suponuoja prielaidą, kad siekdama įgyvendinti šią pareigą privalo tinkamai sureguliuoti tai teisės aktais.

Lietuvos Respublikos Konstitucijos 138 straipsnyje nustatyta, kad „Lietuvos Respublikos Seimo ratifikuotos tarptautinės sutartys yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis“⁴⁸. Atsižvelgiant į šią nuostatą valstybė, siekdama įgyvendinti Lietuvos Respublikos 53 straipsnyje minėtas nuostatas, privalo atsižvelgti ir į Konvencijos nuostatas. Toliau bus siekiama atskleisti ar Konvencijos prevencinės nuostatos dėl teršimo iš laivų jūroje yra įgyvendintos Lietuvos įstatymuose ir kituose teisės aktuose.

2.1. Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose reglamentuojančiuose jūros aplinkos monitoringą

Šiame skirsnyje apžvelgsiu kaip Lietuvos Respublikos teisės aktuose įteisintas valstybinis Baltijos jūros stebėjimas. Stebėjimo sąvoka apibrėžta Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymo 3 straipsnyje, kuriame jūros stebėsena (monitoringas), suprantama kaip – „sisteminis gamtinės aplinkos bei jos elementų būklės kitimo ir antropogeninio poveikio stebėjimas, vertinimas ir prognozė, o valstybinis aplinkos monitoringas – valstybės lygmeniu visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje vykdomas aplinkos monitoringas“⁴⁹.

⁴⁶ Lapinskas, K. Konstituciniai aplinkos apsaugos Lietuvoje pagrindai. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo ir Lenkijos Respublikos Konstitucinio Tribunolo teisėjų XII konferencijos medžiaga. Konstitucinės gamtinės aplinkos apsaugos pagrindų ir kitos jurisprudencijos problemos. Vilnius, 2008 m. rugsėjo 9-12 d.

⁴⁷ Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*. 1992, Nr. 33-1014.

⁴⁸ Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*. 1992, Nr. 33-1014.

⁴⁹ Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 112-2824.

Aplinkos stebėjimas/monitoringas, taip pat Baltijos jūros, vykdomas siekiant „pirma, nuolat ir sistemingai stebėti gamtinės aplinkos ir jos elementų būklę Lietuvos Respublikos teritorijoje; antra, sisteminti, vertinti ir prognozuoti gamtinėje aplinkoje vykstančius dėl antropogeninio poveikio atsirandančius pokyčius, gamtinės aplinkos kitimo tendencijas ir galimas pasekmes; trečia, kaupti, analizuoti ir teikti valstybės institucijoms, visuomenei informaciją apie gamtinės aplinkos būklę; ketvirta, analizuoti ir vertinti vykdomų aplinkosaugos priemonių veiksmingumą“⁵⁰.

Aplinkos monitoringo objektai yra „aplinkos oro, vandens, žemės gelmių, dirvožemio, gyvosios gamtos būklė; natūralių ir antropogeniškai veikiamų gamtinių sistemų (gamtinių buveinių, ekosistemų) ir kraštovaizdžio būklė; fizikinis, radiacinis, cheminis, biologinis ir kitoks antropogeninis poveikis bei jo įtaka gamtinei aplinkai ir gamtinėje aplinkoje vykstančių globalinių procesų kaita ir tendencijos (rūgštieji krituliai, ozono sluoksnio kitimas, šiltnamio efektas ir kt.)“⁵¹.

Valstybinis aplinkos monitoringas, pagal Lietuvos Respublikos aplinkos monitoringo⁵² 7 straipsnį, yra vykdomas siekiant gauti informaciją, leidžiančią integruotai vertinti gamtinius procesus ir antropogeninį poveikį gamtinei aplinkai bei gamtinės aplinkos kokybę Lietuvos Respublikos teritorijoje, prognozuoti ir valdyti gamtinės aplinkos būklę ir ūkinės veiklos įtaką jai tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu mastu. Jis apima natūralias ir antropogeniškai veikiamas gamtines sistemas. Valstybinį aplinkos monitoringą organizuoja Aplinkos ministerija, jį vykdo Aplinkos ministerija ar jos įgaliotos institucijos, Žemės ūkio ministerija ar jos įgaliotos institucijos, Valstybinė maisto ir veterinarijos tarnyba, kitos valstybės institucijos. Valstybinis aplinkos monitoringas vykdomas pagal Valstybinę aplinkos monitoringo programą⁵³, kuri rengiama pagal Valstybinio aplinkos monitoringo nuostatus⁵⁴, patvirtintus 2002 m. balandžio 8 d. aplinkos ministro įsakymu Nr. 160, kuriuose nustatyta Valstybinės aplinkos monitoringo programos turinio, jos rengimo, derinimo, vykdymo, valstybinio aplinkos monitoringo kontrolės užtikrinimo ir informacijos teikimo tvarka.

Igyvendinant Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymo⁵⁵ 7 straipsnio 3 dalį, Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2011 m. kovo 2 d. nutarimu Nr. 315, patvirtinta Valstybinė aplinkos monitoringo 2011–2017 metų programa⁵⁶, kurioje vandens būklės stebėjimo tikslas, atsižvelgiant į ankstesnius vertinimo rezultatus, kad Baltijos jūra vis dar laikoma viena užterščiausių jūrų, – įvertinti priekrantės ir tarpinių vandens telkinių ekologinę ir cheminę būklę, išskirtinės ekonominės zonos ir teritorinės jūros cheminę būklę ir antropogeninės taršos poveikį, uždaviniai tikslui pasiekti:

⁵⁰ Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 112-2824.

⁵¹ Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 112-2824.

⁵² Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 112-2824.

⁵³ Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 112-2824.

⁵⁴ 2002 m. balandžio 8 d. aplinkos ministro įsakymas Nr. 160 „Dėl valstybinio aplinkos monitoringo nuostatų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 40-1514.

⁵⁵ Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 112-2824.

⁵⁶ 2011 m. kovo 2 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 315 „Dėl Valstybinės aplinkos monitoringo 2011–2017 metų programos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 34-1603.

- atlikti Baltijos jūros išskirtinės ekonominės zonos monitoringą;
- atlikti Baltijos jūros priekrantės ir teritorinės jūros veiklos monitoringą;
- atlikti Baltijos jūros priekrantės ir teritorinės jūros tiriamąjį monitoringą⁵⁷.

Reikia pažymėti, kad Valstybinėje aplinkos monitoringo 2011–2017 metų programoje, įgyvendinta Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo 5 straipsnyje numatyti reikalavimai Valstybinei monitoringo programai dėl 1 priede pateiktų Jūros aplinkos būdingų savybių, pavojų ir poveikio sąrašo ir 2 priede nurodytų reikalavimų stebėsenos programai. Įstatymo Jūros aplinkos būdingų savybių, pavojų ir poveikio sąraše prie pavojaus užteršiant pavojingomis medžiagomis sintetinėmis, sunkiaisiais metalais priskiriami laivai. Tokių medžiagų kontrolė Valstybinėje aplinkos monitoringo 2011–2017 metų programoje yra numatyta.

Valstybinėje aplinkos monitoringo 2011–2017 metų programoje įgyvendintos 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/56/EB, nustatančios Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva), 11 straipsnio nuostatos dėl monitoringo programų rengimo, numatant nuolat vertinti joms priklausančių jūrų vandenių aplinkos būklę, remiantis III priede pateiktais orientaciniais aspektų sąrašais ir V priede pateiktu stebėsenos programai numatytų reikalavimų sąrašu. Be to siekiant suvienodinti vieno (Baltijos) jūros regiono stebėsenos programų suderinamumą bei koordinavimą Valstybinėje aplinkos monitoringo 2011–2017 metų programoje, atsižvelgta į 1992 m. Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos⁵⁸, šioje srityje nuostatas.

Jūrų strategijos pagrindų direktyva reikalaujama, kad valstybės narės parengtų priemones, skirtas apsaugoti jūrų aplinką, neleisti blogėti jos būklei ir atkurti ją ten, kur įmanoma, tausiai naudojant jūrų išteklius, ir taip pasiekti ir (ar) išlaikyti gerą jūros aplinkos būklę iki 2020 m.⁵⁹ Aplinkos apsaugos agentūra Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2009 m. gruodžio 4 d. įsakymu Nr. D1-742 „Dėl jūrų strategijos pagrindų direktyvos įgyvendinimo“⁶⁰ paskirta atsakinga institucija už Jūrų strategijos pagrindų direktyva įgyvendinimą. Siekiant įgyvendinti Jūrų strategijos pagrindų direktyvą, Aplinkos apsaugos agentūra vykdo projektą „Lietuvos Baltijos jūros aplinkos apsaugos valdymo stiprinimas“, kurio tikslas – įvertinti esamą jūros aplinkos būklę, nustatyti aplinkos apsaugos tikslus ir priemones gerai Baltijos jūros aplinkos būklei siekti ir šių rezultatų pagrindu iki 2014 m. liepos 15 d. atnaujinti nacionalinę Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategiją, kurios įgyvendinimas padės sumažinti jūros taršą bei iki 2020 m. pasiekti užsibrėžtus jūros aplinkos apsaugos tikslus, t.y.

⁵⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 2 d. nutarimas Nr. 315 „Dėl Valstybinės aplinkos monitoringo 2011–2017 metų programos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 34-1603.

⁵⁸ 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-499.

⁵⁹ 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/56/EB, nustatančios Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva) (OL 2008 L 164).

⁶⁰ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2009 m. gruodžio 4 d. įsakymu Nr. D1-742 „Dėl jūrų strategijos pagrindų direktyvos įgyvendinimo“. *Valstybės žinios*. 2010, Nr. 64-3170.

pasiekti ir (ar) išlaikyti gerą jūros aplinkos būklę. Šiuo metu jau yra atliktas Lietuvos Baltijos jūros rajono aplinkos būklės ir žmogaus veiklos poveikio įvertinimas bei nustatyta siektina gera jūros aplinkos būklė ir jūros aplinkos apsaugos tikslai⁶¹.

Lietuvos Respublikos aplinkos monitoringo įstatymo⁶² 13 straipsnio 2 dalyje yra nustatyta, kad aplinkos monitoringo informacija kitoms valstybėms ir tarptautinėms organizacijoms teikiama įstatymų ir tarptautinių susitarimų nustatyta tvarka, o pagal Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo⁶³ 28 straipsnio nuostatas, jeigu Lietuvos Respublikos jūros rajone planuojama veikla gali turėti reikšmingos neigiamos įtakos Baltijos jūros aplinkai, apie tai Aplinkos ministerija informuoja Helsinkio komisiją ir kaimynines valstybes, kurioms tokia veikla gali daryti neigiamą poveikį⁶⁴.

Atsižvelgiant į išdėstytas nuostatas įstatymuose, galima teigti, kad nuostatos dėl Konvencijos 206 straipsnio kuriame numatyta pareiga valstybei apie rezultatų ataskaitas arba pagal jurisdikciją planuojamos ar kontroliuojamos veiklos, kuri gali sukletti rimtą aplinkos teršimą, įvertinimus informuoti kompetentingas tarptautines organizacijas bei Konvencijos 198 straipsnio reikalavimai, nacionalinėje teisėje yra įgyvendinti.

Nors nacionalinė jūros monitoringo sistema yra pakankamai reglamentuota, tačiau Europos Komisija ataskaitoje Tarybai ir Europos Parlamentui dėl Jūrų strategijos pagrindų direktyvos 2008/56/EB pirmojo įgyvendinimo etapo Europos Komisijos vertinimo ir gairių išvadose⁶⁵ pažymėjo, kad geresnis stebėsenos programų ir priemonių programų koordinavimas, platesnio užmojo regioninis bendradarbiavimas ir aiškesnis visų šalių vaidmenų, atsakomybės ir išsipareigojimų suvokimas, kaip ir ES teisinis pagrindas, reglamentuojantis taršą iš sausumos šaltinių, bei sistemingesnės pastangos siekiant Integruoto pakrantės zonos tvarkymo, padės mažesnėmis sąnaudomis ir efektyviau saugoti jūrų aplinką. Tai būtinausi veiksmai, be kurių ES negalės sėkmingai įgyvendinti jos vandenynus ir jūras saugančios Jūrų strategijos pagrindų direktyva ir užtikrinti, kad jos jūrų vandenys išliktų tvaraus vystymosi šaltinis ateities kartoms.

Dėl Lietuvos Respublikos teisės aktų susijusių su monitoringu Baltijos jūroje galiojimo erdvėje (Lietuvos Respublikos teritorijoje). Reikia pažymėti, kad nacionalinėse teisės aktų normose nėra apibrėžta valstybės teritorijos sąvoka, kuri nuolat vartojama dėl teisės aktų galiojimo erdvėje. Lietuvos Respublikos valstybės siena jūroje, dėl nesutarimų šioje srityje su Latvijos Respublika, yra

⁶¹ Straipsnis Jūrų strategijos pagrindų direktyvos įgyvendinimas [interaktyvus], 2011-01-17 Pasaulio jūrų universitetas. [Žiūrėta 2014-03-14] <http://vanduo.gamta.lt/cms/index?rubricId=6dfff28-c6a1-40cf-967f-b55ddaeffda>.

⁶² Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 112-2824.

⁶³ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

⁶⁴ Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 112-2824.

⁶⁵ Europos Komisija ataskaita Tarybai ir Europos Parlamentui dėl Jūrų strategijos pagrindų direktyvos (2008/56/EB) pirmojo įgyvendinimo etapo Europos Komisijos vertinimo ir gairės (2014-02-20, Briuselis, COM/2014/97).

nepažymėta, Baltijos jūros rajonas nėra priskiriamas jokiai savivaldybei (net teritorinė jūra), o bendrajame plane jūros žemėlapis nėra (šiuo metu rengiamas).

Lietuvos Respublikos Konstitucijos⁶⁶ 10 ir 47 straipsniuose numatyta: 10 straipsnis. Lietuvos valstybės teritorija yra vientisa ir nedalijama į jokių valstybinius darinius. Valstybės sienos gali būti keičiamos tik Lietuvos Respublikos tarptautine sutartimi, kai ją ratifikuoja 4/5 visų Seimo narių. 47 straipsnyje sakoma, kad Lietuvos Respublikai išimtinė nuosavybės teisė priklauso: žemės gelmės, taip pat valstybinės reikšmės vidaus vandenys, miškai, parkai, keliai, istorijos, archeologijos ir kultūros objektai. Lietuvos Respublikai priklauso išimtinės teisės į oro erdvę virš jos teritorijos, jos kontinentinį šelfą bei ekonominę zoną Baltijos jūroje.

Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo⁶⁷ 2 straipsnis numato, kad Lietuvos Respublikos valstybės siena (toliau - valstybės siena) - linija ir šia linija einantis vertikalus paviršius, apibrėžiantis Lietuvos Respublikos teritorijos ribas sausumoje, žemės gelmėse, oro erdvėje, vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje ir jos gelmėse.

Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo ir statybos valstybinės priežiūros įstatymo⁶⁸ 1 straipsnis numato įstatymo taikymo teritoriją – Lietuvos Respublikos teritorija, jos išskirtinė ekonominė zona ir kontinentinis šelfas.

Vertinant šių įstatymų nuostatas sistemiškai, galima apibrėžti Lietuvos Respublikos teritorijos ribas. Pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją valstybės teritorijos ribas apibrėžia valstybės siena (priklauso išimtinės teisės į jos kontinentinį šelfą bei ekonominę zoną Baltijos jūroje, tačiau ne nuosavybės teisės), o valstybės siena pagal Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo nuostatas jūroje eina teritorine jūra, todėl galima teigti, kad išskirtinė ekonominė zona ir kontinentinis šelfas nepatenka į Lietuvos Respublikos teritorijos apibrėžimą. Todėl Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo ir statybos valstybinės priežiūros įstatymo taikymo teritorija yra Lietuvos Respublikos teritorija, išskirtinė ekonominė zona ir kontinentinis šelfas. Darant tokią prielaidą galima teigti, kad taikyti Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymo nuostatas Baltijos jūros kontinentiniame šelfe bei ekonominėje zonoje nėra juridinio pagrindo. Siekiant išvengti šios kolizijos reikėtų Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo valstybės sienos linijos apibrėžime numatyti, kad valstybės siena eina teritorinės jūros išorine riba, apibrėžti valstybės teritorijos sąvoką ir siekti bendrajame plane nustatyti jos ribas, išsprendus teritorinius klausimus Baltijos jūroje su Latvijos Respublika minimus šio darbo 3 skyriuje ir numatyti, kad Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymo nuostatos vykdomos ir Baltijos jūros kontinentiniame šelfe bei ekonominėje zonoje.

⁶⁶ Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*. 1992, Nr. 33-1014.

⁶⁷ Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 42-1192.

⁶⁸ Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo ir statybos valstybinės priežiūros įstatymas. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 76-3848.

Apie tiesioginį laivų stebėjimo techninių stebėjimo priemonių pagalba reglamentavimą jūroje bus aprašoma šio darbo 3 skyriuje.

2.2. Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose reglamentuojančiuose jūros aplinkos taršos ribojimus

„Baltijos jūra – viena iš intensyviausių laivybos zonų pasaulyje, kurioje jūrų transportas daro didelę įtaką aplinkai ir regione gyvenančių žmonių sveikatai. Tarptautinė jūrų organizacijos (IMO) įvedamos aplinkos taršos iš laivų ribojimo priemonės (standartai bei normatyvai) paprastai iš pradžių yra aprobuojamos Baltijos jūros regione. Svarbią reikšmę šioms priemonėms turi aktyvi Europos Sąjungos politika, teikianti šiai sričiai“⁶⁹. Pagrindiniai Lietuvos Respublikos teisės aktai reglamentuojantys ir įgyvendinantys tarptautinių teisės aktų nuostatas aplinkos taršos iš laivų jūroje ribojimo srityje yra Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas ir Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas.

Lietuvos Respublikos jūros aplinkos įstatymo⁷⁰ 12 straipsnyje nustatyti apribojimai atliekų šalinimui ir deginimui:

- „1. Su Lietuvos Respublikos vėliava plaukiojantiems laivams Baltijos jūros rajone atliekas šalinti ir deginti draudžiama.
2. Lietuvos Respublikos jūros rajone atliekas šalinti ir deginti draudžiama.
3. Lietuvos Respublikos jūros rajone iškastam gruntui šalinti šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatyti draudimai netaikomi“⁷¹.

Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo⁷² 16 ir 18 straipsnyje nustatyta prievolė laivams, įregistruotiems Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre, plaukioti su Lietuvos valstybės vėliava, išskyrus įstatymų nustatytus atvejus. Laivai, registruoti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre, privalo turėti dokumentus nurodytus Tarptautinės jūrų organizacijos leidinių, kurie turi būti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, sąrašė. Sąrašas patvirtintas Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2007 m. vasario 7 d. įsakymu Nr. V-24 „Dėl dokumentų, kurie turi būti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, sąrašų patvirtinimo“, jame taip pat numatyti registracijos žurnalai susiję su 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš

⁶⁹ Rapalis P., Smailys V., Strazdauskienė R. Straipsnis „Baltijos jūros uostų lyginamoji charakteristika pagal oro taršą iš apsilankančių laivų“. Klaipėdos universiteto Oro taršos iš laivų tyrimų laboratorija, Klaipėda. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-03-05]. http://bpatpi.ku.lt/krantai2013/knygele_maketas_2013_20130327_su%20padeka.pdf.

⁷⁰ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

⁷¹ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

⁷² Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 75-2264.

laivų prevencijos⁷³ (toliau - MARPOL 73/78) I-VI prieduose numatytų teršimo iš laivų prevencijos reikalavimų įgyvendinimu.

Susisiekimo ministro 2009 m. lapkričio 19 d. įsakymu Nr. 3-592 patvirtintas Dokumentų, kuriuos privaloma pateikti laivui atplaukiant į Lietuvos Respublikos jūrų uostą ar išplaukiant iš jo tikrinimą atliekančioms valstybės institucijoms, pildymo, pateikimo ir saugojimo tvarkos aprašas ir Atplaukiančių į Lietuvos Respublikos jūrų uostą ir išplaukiančių iš jo laivų dokumentų, pateikiamų tikrinimą atliekančioms valstybės institucijoms registruoti ir įforminti, pildymo instrukcija⁷⁴, kur Jūrinės sveikatos deklaracijoje ir jos priede turi būti nurodoma informacija ar laive buvo taikomas taršos pašalinimas.

Pagal Lietuvos Respublikos jūros aplinkos įstatymo⁷⁵ 16 straipsnio nuostatas į uostą atplaukusio laivo kapitonas, prieš išplaukdamas iš uosto, laive susidariusias atliekas privalo pristatyti į uosto priėmimo įrenginius, išskyrus atvejus, kai ši talpa yra pakankama visoms laive susidarančioms atliekoms laikyti laivui plaukiant numatomu maršrutu iki pristatymo uosto.

Be šių kelių išvardintų reikalavimų, kurie taip pat susiję su tarptautinių dokumentų įgyvendinimu, Lietuvos Respublikos jūros aplinkos įstatyme numatytos šios blanketinės nuorodos (susijusios su taršos iš laivų jūroje normatyvais nustatymu) į tarptautines sutartis ar Europos Sąjungos dokumentus kuriuose numatomos prievolės laivus, plaukiojančius su Lietuvos Respublikos valstybės vėliava, eksploatuoti laikantis MARPOL 73/78, Helsinkio konvencijos ir kitų Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių bei Europos Sąjungos teisės aktų, reglamentuojančių taršos iš laivų prevenciją, o teršiančias medžiagas Lietuvos Respublikos jūros rajone ar už jo ribų išmesti vadovaujantis MARPOL 73/78 ir Helsinkio konvencijos reikalavimais.

Lietuvos Respublikos jūros aplinkos įstatymo 19 straipsnyje reikalaujama, kad į uostą atplaukiančio laivo kapitonas privalo užtikrinti, kad laivo krovinių liekanos į uosto priėmimo įrenginius būtų pristatomos vadovaujantis šio įstatymo ir MARPOL 73/78 nuostatomis.

Dėl Konvencijos 211 straipsnio 6 dalies taikymo reikia atkreipti dėmesį, kad „nepaisant to, kad vandenyse Baltijos jūroje sudaro beveik pusė Kuršių nerijos nacionalinio teritorijoje Parko ir Pajūrio regioninis parkas, reglamentų analizė, apsaugos taisyklės ir bendrieji planai šių parkų duomenys leidžia teigti, kad prioritetas antžeminės dalies apsauga. Minėti dokumentai nenustato konkrečių apribojimų ir draudimų taikomų veiklai jūroje susijusių su laivyba“⁷⁶.

⁷³ 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 138-5030.

⁷⁴ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. lapkričio 19 d. įsakymas Nr. 3-592 „Dėl dokumentų, kuriuos privaloma pateikti tikrinimą atliekančioms valstybės institucijoms laivui atplaukiant į Lietuvos Respublikos jūrų uostą ar išplaukiant iš jo, pildymo, pateikimo ir saugojimo tvarkos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2009, Nr. 140-6176.

⁷⁵ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

⁷⁶ Doktorantė Klumbytė, S. Saugomos Baltijos jūros teritorijos tarptautinėje, Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos teisėje. JURISPRUDENCIJA Mokslo darbai 2006 3(81); p. 45

Reikia pasakyti, kad atsižvelgiant į įstatymų teisinį reglamentavimą, Lietuva tvirtai laikosi Konvencijos nuostatų dėl to, kad visuotinai pripažintos tarptautinės normos ir standartai, turi būti nustatyti kompetentingų tarptautinių organizacijų arba visuotinių diplomatinių konferencijų metu.

Dėl Lietuvos Respublikos teisės aktų paskelbimo reikia pažymėti, kad visi teisės aktai, taip pat susiję su laivybos reikalavimais, vadovaujantis Teisės aktų pateikimo, registravimo ir skelbimo Teisės aktų registre tvarkos aprašu⁷⁷, pavirtintu Lietuvos Respublikos Seimo kanclerio 2013 m. gruodžio 5 d. įsakymu Nr. 400-IVK-369 „Dėl Teisės aktų pateikimo, registravimo ir skelbimo Teisės aktų registre tvarkos aprašo patvirtinimo“ (<http://www.lrs.lt/>), nuo 2014 m. sausio 1 d. yra skelbiami Teisės aktų registre, kuris visiems prieinamas per internetinę sąsają. Taip pat įgyvendinant tarptautinius teisės aktus apie jų įgyvendinimą, juose nustatyta tvarka, informuojamos atitinkamos tarptautinės organizacijos.

2.3 Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose, reglamentuojančiuose valstybinę jūros aplinkos apsaugos kontrolę

Vienas esminių uždavinių įgyvendinant Tarptautines normas ir standartus, nustatytus teršimo iš laivų prevencijos srityje, yra organizacinėmis, administracinėmis, teisinėmis, ekonominėmis ir kitomis priemonėmis užtikrinti jų įgyvendinimą. Šiame poskyryje bus siekiama atskleisti kokios teisės aktuose nustatytos laivų kontrolės priemonės siekiant įgyvendinti Konvencijos nuostatas užtikrinant tarptautinių normų ir standartų, teršimo iš laivų jūroje prevencijos srityje, laikymąsi. Vėl gi pamatiniai teisės aktai šioje srityje Lietuvoje yra Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas, Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas, Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas bei juos įgyvendinantys poįstatyminiai teisė aktai, kuriuos pagal valstybinės jūros aplinkos kontrolės veiksmus numatytus teisės aktuose, atsižvelgiant į eiliškumą, galima suskirstyti į veiksmus iki laivų laivybos pradžios ir laivybos metu.

Pagal Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo⁷⁸ 16 straipsnio 2 dalį Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras nustatė Pirminės laivo apžiūros vykdymo taisykles⁷⁹, patvirtintas 2006 m. balandžio 13 d. įsakymu Nr. 3-141, reglamentuojančias pirminės laivo apžiūros (toliau – laivo apžiūra) atlikimo tvarką, apimtis, apžiūros rezultatų informinimą. Laivo apžiūros tikslas prieš įregistruojant laivą Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre (toliau – registras) nustatyti jo techninę būklę ir atitiktį tarptautinių konvencijų ir nacionalinių teisės aktų reikalavimams. Apžiūros metu

⁷⁷ Lietuvos Respublikos Seimo kanclerio 2013 m. gruodžio 5 d. įsakymas Nr. 400-IVK-369 „Dėl Teisės aktų pateikimo, registravimo ir skelbimo Teisės aktų registre tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 133-6816.

⁷⁸ Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 75-2264.

⁷⁹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 13 d. įsakymas Nr. 3-141 „Dėl Pirminės laivo apžiūros vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2006, Nr. 44-1610.

tikrinama svarbūs mechanizmai, Jūros apsaugos nuo užteršimo nafta tarptautinis apsaugos liudijimas ir kita.

Įgyvendindamas Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo⁸⁰ 16 straipsnio 2 dalį Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras 2005 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 3-301 patvirtino Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklės⁸¹, pagal kurias laivas registruojamas registre, jam išduodami Laivo įregistravimo registre liudijimas, Leidimas laivui plaukioti su Lietuvos valstybės vėliava ir Laivo įgulos minimumo liudijimas. Tačiau reikia pažymėti, kad nepraėjus pirminės apžiūros Leidimas laivui plaukioti su Lietuvos valstybės vėliava išduodamas, jeigu, atlikus pakartotinę laivo apžiūrą, nustatoma, kad laive yra visi galiojantys laivo dokumentai ir techninė laivo būklė atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais nustatytus reikalavimus.

Įgyvendinant Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo⁸² 26 straipsnio 1 dalį, 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės⁸³ ir siekdamas užtikrinti inspektorių, atliekančių Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų kontrolę arba užsienyje įregistruotų laivų valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, profesinį pasirengimą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras 2011 m. sausio 10 d. įsakymu Nr. 3-23 patvirtino Kvalifikacinius reikalavimus inspektoriams, atliekantiems Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų vėliavos valstybinę kontrolę arba užsienyje įregistruotų laivų valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, ir jų atestavimo tvarkos aprašą⁸⁴, kuriame siekiant nustatyti „inspektorių, atliekančių vėliavos valstybinę kontrolę ir valstybinę laivų kontrolę uoste, pasirengimą profesionaliai atlikti laivų patikrinimus pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus, reglamentuojančius laivybos saugą, laivų apsaugą ir taršos iš laivų prevenciją, 1982 m. Paryžiaus tarpusavio supratimo memorandumo dėl laivų kontrolės uosto valstybėje (toliau – Paryžiaus tarpusavio supratimo memorandumas) bei Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucijos A.787(19) „Laivų kontrolės uosto valstybėje procedūra“, su pataisymais“⁸⁵.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo⁸⁶ 3 straipsnio 2 dalimi ir 4 straipsnio 1 ir 3 dalimis, įgyvendinant 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos

⁸⁰ Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 75-2264.

⁸¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras 2005 m. liepos 4 d. įsakymas Nr. 3-301 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2005, Nr. 93-3476.

⁸² Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 75-2264.

⁸³ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės [2009] OL, L 131.

⁸⁴ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. sausio 10 d. įsakymas Nr. 3-23 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 14 d. įsakymo Nr. 241 „Dėl Inspektorių, atliekančių Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų kontrolę arba užsienyje įregistruotų laivų valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, atestavimo tvarkos patvirtinimo“ pakeitimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 7-274.

⁸⁵ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. sausio 10 d. įsakymas Nr. 3-23 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 14 d. įsakymo Nr. 241 „Dėl Inspektorių, atliekančių Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų kontrolę arba užsienyje įregistruotų laivų valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, atestavimo tvarkos patvirtinimo“ pakeitimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 7-274.

⁸⁶ Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 75-2264.

direktyvą 2009/15/EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų⁸⁷ ir atsižvelgdamas į 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų⁸⁸ nuostatas, Susisiekimo ministras 2011 m. birželio 16 d. įsakymu Nr. 3-365 patvirtino Įgaliojimų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą, apžiūras ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus (liudijimus) suteikimo taisyklės⁸⁹, kurios reglamentuoja įgaliojimų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų ir turinčių teisę plaukioti su Lietuvos valstybės vėliava laivų techninę priežiūrą ir apžiūras bei įsitikinus, kad kad laivai atitinka jiems taikomus Lietuvos Respublikos ir Europos Sąjungos teisės aktų ir tarptautinių sutarčių reikalavimus dėl laivybos saugumo ir taršos iš laivų prevencijos, išduoti patvirtinančius dokumentus. Pagal šios tvarkos 10 ir 11 punktų reikalavimus, kai laivybos kompanija, laivas, laive esantys ir sumontuoti įrenginiai neatitinka tai laivybos kompanijai, laivui, laive esantiems bei sumontuotiems įrenginiams keliamų, dokumentuose (liudijimuose) nurodytų, reikalavimų arba kad laivas yra netinkamas plaukioti ar gali kelti grėsmę laive esantiems žmonėms ar aplinkai, įgaliotos laivų klasifikavimo bendrovės inspektorius privalo neatidėliodamas įsitikinti, kad buvo imtasi visų reikalingų veiksmų trūkumams pašalinti. Jeigu nebuvo imtasi veiksmų siekiant pašalinti trūkumus, įgaliota laivų klasifikavimo bendrovė turi panaikinti atitinkamus laivui jos išduotus dokumentus (liudijimus). Tuo atveju, kai laivas yra užsienio uoste, apie tai įgaliota laivų klasifikavimo bendrovė nedelsdama privalo pranešti atitinkamoms uosto valstybės kompetentingoms institucijoms.

Įgyvendinant Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo⁹⁰ 10 straipsnį Susisiekimo, Aplinkos ir Sveikatos apsaugos ministerijos 2013 m. lapkričio 14 d. įsakymu Nr. 3-577/D1-841/V-1038 patvirtino Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemones, skirtas išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų. Tvarkoje laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonės, skirtos išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų, nustato laivų balastinių vandenų ir balastinio vandens nuosėdų valdymo ir kontrolės reikalavimus siekiant sumažinti ir pašalinti dėl kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų perkėlimo atsiradusią riziką aplinkai, žmonių sveikatai, nuosavybei ir ištekliams, taip pat išvengti nepagrįsto laivų sulaikymo, sustabdymo ar kito judėjimo apribojimo. Reikia pažymėti, kad tvarkos 20 punkte nustatyta, kad jei „laivas, plaukiantis į uostus, dėl tam tikrų aplinkybių negali

⁸⁷ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/15/EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų. [2009] OL, L 131.

⁸⁸ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų. [2009] OL, L 131.

⁸⁹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. birželio 16 d. įsakymas Nr. 3-365 „Dėl Įgaliojimų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą, apžiūras ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus (liudijimus) suteikimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 75-3642.

⁹⁰ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

pasikeisti balastinio vandens, laivo kapitonas nedelsdamas informuoja atitinkamo uosto administraciją, kuri, pasitarusi su Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentu, gali priimti sprendimą nepriimti laivo į šį uostą. Apie sprendimą nepriimti laivo uoste uosto administracija nedelsdama privalo informuoti Lietuvos saugios laivybos administraciją⁹¹.

Vykdamas Lietuvos Respublikos jūros aplinkos įstatymo⁹² 16 straipsnio 2 dalies nuostatas, uosto administracija imasi priemonių užkirsti kelią jūros aplinkos teršimui reikalaujama, kad prieš išplaukdamas iš uosto laivas pristatytų atliekas į uosto priėmimo įrenginius, jeigu yra pakankamas pagrindas manyti, kad numatomame pristatymo uoste neprieinami tinkami uosto priėmimo įrenginiai, arba uostas nežinomas ir dėl to yra pavojus, kad atliekos gali būti išmestos į jūrą. Šio straipsnio nuostatos detalizuotos Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatuose, patvirtintuose Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. liepos 7 d. įsakymu Nr. 3-414/346, kuriuose įgyvendinti MARPOL konvencijos ir Europos Parlamento ir Tarybos 2000 m. lapkričio 27 d. direktyvos 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams⁹³, su paskutiniais pakeitimais, nustatyti reikalavimai (nors jų esmė ir atitinka Lietuvos Respublikos jūros aplinkos įstatymo 16 straipsnio 2 dalies nuostatas).

Nuo 2006 m. liepos 1 d. Lietuva yra pilnateisė regioninės organizacijos Paryžiaus susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės (toliau - Paryžiaus SM) (<https://www.parismou.org/about-us/memorandu>) narė. 2011 m. sausio 1 d. Paryžiaus susitarimo memorandumo šalyse narėse bei Europos Sąjungos valstybėse įsigaliojo naujas užsienio valstybių laivų inspektavimo režimas inspektavimo sistema (toliau- NIR). Harmonizuotas užsienio valstybių laivų inspektavimo procedūras reglamentuoja Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB ir Paryžiaus SM. Lietuvos Respublikoje naujoji sistema įgyvendinta 2010 m. gruodžio 29 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-759 nustatytos Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklės⁹⁴ (toliau - Tvarka). Tvarkos pagrindinis tikslas sumažinti galimybę nustatytų standartų neatitinkantiems laivams plaukioti Lietuvos Respublikos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, užtikrinti, kad visų vėliavų laivuose būtų laikomasi tarptautinių ir Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimų, taip pat ir jūros aplinkos apsaugos. Šia Tvarka siekiama užtikrinti visų laivų, įplaukiančių į Lietuvos Respublikos uostus ar jūrinius terminalus

⁹¹ Susisiekimo, Aplinkos ir Sveikatos apsaugos ministerijos 2013 m. lapkričio 14 d. įsakymas Nr. 3-577/D1-841/V-1038 „Dėl Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonių, skirtų išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 120-6091.

⁹² Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

⁹³ Europos Parlamento ir Tarybos 2000 m. lapkričio 27 d. direktyva 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams [2000] OL, *specialusis leidimas*, 7 skyrius, 5 tomas, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2007 m. gruodžio 13 d. Komisijos direktyva 2007/71/EB [2007] OL L 329.

⁹⁴ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. 3-759 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr.3-94.

arba prie jų esančias inkaravietes, uosto valstybės kontrolę, inspektavimo dažnumą nustatant pagal laivo rizikos lygį, detaliau ir dažniau inspektuojant didesnės rizikos laivus.

Tvarkoje⁹⁵ nustatyta, kad tinkamai atliekami tikrinimai kai neatliekama ne daugiau 5 proc. pirmos rizikos ir 10 proc. antros rizikos laivų patikrinimų nuo visų į Lietuvos Respublikos jūrų uostus, jūrinius terminalus ir inkaravimo vietas įplaukusių laivų. Pagal Tvarkos 1 priedo 8 punktą didelės rizikos laivai gali būti inspektuojami praėjus 5 mėn. ir turi būti inspektuojami praėjus 6 mėnesiams nuo paskutinio inspektavimo Paryžiaus SM regiono arba ES valstybėje. Standartinės rizikos laivai gali būti inspektuojami praėjus 10 mėnesių ir turi būti inspektuojami praėjus 12 mėnesiams, o mažos rizikos laivai gali būti inspektuojami praėjus 24 mėnesiams ir turi būti inspektuojami praėjus 36 mėnesiams. Pagal nustatytus kriterijus arba inspektavimo metu yra akivaizdus pagrindas manyti, kad laivo būklė, jo įranga neatitinka tam tikrų tarptautiniuose ar Europos Sąjungos teisės aktuose nustatytų reikalavimų, atliekamas išplėstinis inspektavimas.

Jeigu patikrinus Lietuvos Respublikos jūrų uoste esantį užsienio laivą nustatoma, kad jis neatitinka tarptautinių saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos reikalavimų laivas būtų sulaikomas arba jo eksploatacija, kurios metu buvo atskleisti trūkumai, būtų sustabdyta, neatsižvelgiant į tai, kiek laiko laivas stovės uoste. Nurodymas sulaikyti laivą arba sustabdyti jo eksploatavimą galioja tol, kol nepašalinamas pavojus arba kol nenustatoma, kad laivas, kuriam taikytinos tam tikros būtinos sąlygos, gali išplaukti į jūrą arba kad tą laivą vėl galima pradėti eksploatuoti jeigu nėra pernelyg didelės grėsmės padaryti žalos jūros aplinkai.

Priimant sprendimą dėl laivo sulaikymo, vadovaujamosi Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatyme ir šioje Tvarkoje nurodytais pagrindais (taip pat ir privalomų dokumentų galiojimo pasibaigimas, tam tikri MARPOL konvencijos I, II ir V priedų reikalavimai) ir profesine patirtimi. Laikoma, kad laivas turi būti sulaikomas, jeigu nustatyti trūkumai yra tokie rimti, kad inspektorius turėtų sugrįžti ir įsitikinti, ar prieš laivui išplaukiant jie buvo pašalinti. „Tam tikrais atvejais inspektorius gali nuspręsti, kad pakartotinis apsilankymas laive nėra tikslingas, jei yra galimybė kitu būdu patikrinti, ar trūkumai buvo pašalinti prieš laivui išplaukiant. Sprendime, draudžiančiame laivui išplaukti iš uosto, turi būti nurodytos priežastys, dėl kurių draudžiama išplaukti, terminai nurodytiems trūkumams pašalinti ir sprendimo apskundimo tvarka. Apie sprendimą informuojama vėliavos valstybės administracija, o kai tai neįmanoma – laivo vėliavos valstybės konsulinė įstaiga ar artimiausia diplomatinė atstovybė ir, jeigu trūkumai susiję su laivo klase, klasifikacinė bendrovė, kuri vykdo laivo techninę priežiūrą ir išduoda privalomus pagal tarptautines konvencijas liudijimus“⁹⁶.

⁹⁵ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. 3-759 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 3-94.

⁹⁶ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. 3-759 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr.3-94.

Tvarkoje nustatyta, kad kai inspektavimo metu rasti trūkumai negali būti pašalinti inspektavimo uoste, galima leisti laivui išplaukti į kitą artimiausiame laivybos kompanijos pasirinktame uoste esančią laivų remonto įmonę, kur jie būtų pašalinti. Taip pat turi būti užtikrinama, kad laivai uoste nebūtų nepagrįstai sulaikomi ar gaišinami.

Tvarkoje nustatyti draudimai. Laivams uždraudžiama įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes, jeigu „laivas plaukioja su valstybės, kurios laivų sulaikymo rodikliai yra Juodajame/Pilkajame sąraše, patvirtintame laikantis Paryžiaus SM ir remiantis inspektavimo duomenų bazėje įregistruota informacija, kuri kasmet viešai skelbia Europos Komisija, vėliava ir jeigu per paskutinius 36/24 mėnesius valstybės narės ar Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravietėje buvo sulaikytas arba buvo uždraustas eksploatuoti pagal 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvą 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą, daugiau kaip du kartus. Sąrašas skelbiamas adresu <https://www.parismou.org/detentions-banning/current-banning>“⁹⁷.

Už saugios laivybos reikalavimų nesilaikymą sulaikyto laivo savininkas turi teisę apskusti laivą sulaikiusias institucijas. Paryžiaus SM šalių uostuose nustatytos apeliacijos procedūros. Jeigu laivas uoste buvo sulaikytas nepagrįstai vadovaujantis Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo⁹⁸ 25 straipsnio 5 dalimi jeigu laivo valdytojas patyrė nuostolių, jie atlyginami Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka.

Vėliavos valstybės laivų kontrolė atliekama vadovaujantis Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklės (toliau - Taisyklės)⁹⁹, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. birželio 21 d. įsakymu Nr. 3-374. Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolė Lietuvos Respublikos atsakomybės zonoje atliekama taip pat kaip ir Tvarkoje dėl užsienio laivų tikrinimo, tik su išimtimis, kad laivai paprastai tikrinami uoste bei nuostatomis susijusiomis su laivų kontrole užsienio uostuose ar kitų valstybių inspektavimo metu nustatytais trūkumais.

Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruoti laivai kuriems užsienio valstybių uostuose uosto kontrolės pareigūnai nustatė trūkumus arba uždraudė išplaukti iš užsienio valstybės uosto dėl tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimų, turi būti tikrinami jiems atplaukus į Lietuvos Respublikos jūrų uostą, neatsižvelgiant į nustatytą inspektavimo periodiškumą. Taip pat kai

⁹⁷ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. 3-759 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr.3-94.

⁹⁸ Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 75-2264.

⁹⁹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. birželio 21 d. įsakymas Nr. 3-374 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 76-3680.

Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotam laivui uždraudžiama išplaukti iš užsienio valstybės uosto dėl tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimų, privaloma įvertinti uždraudimo priežastis, jeigu tai buvo padaryta dėl tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimų, galėjusių kelti grėsmę jūros aplinkai dėl taršos privalo laivą išsamiai patikrinti. Išlaidas atlygina laivybos kompanija laivo, o valdytojas privalo teikti visą tyrimui reikalingą informaciją¹⁰⁰.

Pakankama valstybinė laivų kontrolė yra efektyvi. Lietuvos saugios laivybos administracija, informavo, kad vykdydama valstybinę laivų kontrolę 2010 m., siekdama užtikrinti tarptautinių reikalavimų vykdymą, sumažinti ir panaikinti neteisėtą taršą iš laivų, pagal kompetenciją atliko 62 Lietuvos Respublikos laivų ir 507 užsienio valstybių laivų Lietuvos uostuose patikrinimus. Tikrinta ir laivų atitiktis Tarptautinei konvencijai dėl laivuose naudojamų kenksmingų apsaugos nuo užsiteršimo sistemų kontrolės įgyvendinimo. Patikrinimų metu jokių pažeidimų nenustatyta¹⁰¹.

Atkreiptinas dėmesys, kad valstybinės laivų kontrolės apimčių skaičius teisės aktuose apibrėžiamas skirtingais kriterijais. Tvarkoje užsienio valstybinės laivų kontrolės apimtys nustatytos atsižvelgiant į konkrečius rizikos (bei laivų rūšis, eksploatacijos laiką), laivų inspektavimo dažnumo kriterijus. Taisyklėse nustatyti bendri kontrolės kriterijai, nenurodant kontrolės apimčių. Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. vasario 25 d. nutarimu Nr. 189¹⁰² valstybinės laivų kontrolės rezultato kriterijus nustatytas procentine išraiška nuo į uostus įplaukiančio laivų skaičiaus (taršos iš laivų prevencijos kontrolė vykdyta ne mažiau kaip 25 proc. į Lietuvos Respublikos uostus atplaukusių laivų).

Lietuvos Respublikos teisės aktuose įgyvendintos Konvencijos nuostatos laivų kontrolės, siekiant kontroliuoti ar laikomasi nustatytų normų ir standartų, srityje yra įgyvendintos, tačiau atkreiptinas dėmesys, kad teisės aktuose, nustatančiuose valstybinę laivų kontrolę, apibrėžti skirtingi kriterijai jų atlikimo apimtims nustatyti.

2.4. Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose, reglamentuojančiuose teisinės atsakomybės taikymą

Šiame skirsnyje sieksiu atskleisti ar Konvencijos teisinės atsakomybės už jūros teršimą iš laivų pagrindai, atsižvelgiant į Lietuvos jurisdikciją Lietuvos Respublikos jūros rajone, yra perkelti į Lietuvos teisės aktus.

¹⁰⁰ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. birželio 21 d. įsakymas Nr. 3-374 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 76-3680.

¹⁰¹ Ataskaita dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. lapkričio 19 d. įsakymo Nr. D1-934 „Dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos įgyvendinimo priemonių 2010–2015 metų plano patvirtinimo“ įgyvendinimo 2010 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2014-03-29] http://www.am.lt/VI/article.php3?article_id=10543.

¹⁰² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. vasario 25 d. nutarimas Nr. 189 „Dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2010, Nr. 105-5431.

2.4.1. Su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojantiems bei savanoriškai Lietuvos uoste esantiems laivams

Konvencijos 217 straipsnio 4 ir 5 dalis nusikalstamos veikos požymių atveju įgyvendintos Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso¹⁰³ (toliau - BK), patvirtinto 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968, 4 straipsnyje ir Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso¹⁰⁴ (toliau - BPK), patvirtinto 2002 m. kovo 14 d. įstatymu Nr. IX-785, 2 straipsnyje, pagal kuriuos asmenys, padarę nusikalstamas veikas Lietuvos valstybės teritorijoje ar laivuose su Lietuvos valstybės vėliava ar skiriamaisiais ženklais, atsako pagal BK kodeksą, o prokuroras ir ikiteisminio tyrimo įstaigos paaiškėjus nusikalstamos veikos požymiams, privalo pagal savo kompetenciją imtis visų įstatymų numatytų priemonių, tyrimui atlikti ir nusikalstamai veikai atskleisti.

Taikant administracinę atsakomybę, kaip nustatyta Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso¹⁰⁵ (toliau - ATPK) 8 straipsnyje asmuo, kuris padarė administracinį pažeidimą atsako pagal pažeidimo vietoje tuo metu galiojančius įstatymus. Atsižvelgiant į tai, kad ATPK nėra nustatyta jo galiojimas erdvėje, atsižvelgiant į ATPK 249 straipsnio nuostatas, kad „šio kodekso nereglamentuojamų administracinių teisės pažeidimų bylų teisenos santykių atvejais teismas, nagrinėdamas administracinio teisės pažeidimo bylą, *mutatis mutandis* vadovaujasi Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso normomis, taikomomis baudžiamųjų nusižengimų bylų procesui“¹⁰⁶, galima daryti prielaidą, kad jo nuostatos dėl galiojimo erdvėje galioja ir ATPK.

Pagal Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo¹⁰⁷ 39⁽¹⁾ straipsnio 4 punktą aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnas iš užsienio kompetentingų institucijų gavęs pranešimą, kad pranešimą pateikusios valstybės teritorinėje jūroje arba išskirtinėje ekonominėje zonoje, su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojantis laivas įtariamai užteršęs jūros aplinką arba kitaip pažeidęs užsienio valstybės aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančius įstatymus ar kitų teisės aktus, pradeda tyrimą dėl jūros aplinkos teršimo iš laivo. „Tyrimas pradamas taip pat kai yra pagrįstų įtarimų, kad laivas, savanoriškai įplaukęs į uostą ar uosto terminalą, užteršė jūros aplinką ar pažeidė kitus aplinkosauginius teisės aktus Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje arba išskirtinėje ekonominėje zonoje“¹⁰⁸.

¹⁰³ Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, patvirtintas 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 89-2741.

¹⁰⁴ Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas, patvirtintas 2002 m. kovo 14 d. įstatymu Nr. IX-785. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 37-1341, Nr. 46.

¹⁰⁵ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. *Valstybės žinios*. 1985, Nr. 1-1.

¹⁰⁶ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. *Valstybės žinios*. 1985, Nr. 1-1.

¹⁰⁷ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

¹⁰⁸ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

Teršimo incidentų tyrimai dėl teršimo jūroje atliekami pagal Teršimo incidentų jūros rajone tyrimo rekomendacijas¹⁰⁹, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2012 m. sausio 13 d. įsakymu Nr. D1-30, tyrimai dėl laivų, kurie užteršė jūrą dėl įvykusių avarijų ar incidentų atliekami Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų nuostatuose¹¹⁰, patvirtintuose Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymu Nr. 3-461, įgyvendinant Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 46 straipsnio 2 dalį.

Pagal BPK¹¹¹ 166 ir 168 straipsnius pranešimą padavęs asmuo yra informuojamas apie pradėtą ikiteisminį tyrimą arba jam siunčiamas nutarimo atsisakyti pradėti ikiteisminį tyrimą nuorašas.

Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo¹¹² 39⁽⁸⁾ straipsnyje aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnams ir institucijoms numatyta prievolė teikti užsienio valstybių kompetentingoms institucijoms turimą informaciją, susijusią su jūros aplinkos teršimu arba kitu jūros aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančių įstatymų ar kitų teisės aktų pažeidimu, taip pat atlikti kitus veiksmus, kurie padeda ar gali padėti nustatyti jūros aplinką teršiančius arba kitaip jūros aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančius įstatymus ar kitus teisės aktus pažeidžiančius laivus ir (ar) su tokia veika susijusias aplinkybes.

Reikia pažymėti, kad teisinės atsakomybės taikymo vėliavos ir pakrantės valstybių nuostatos apibrėžtos Konvencijoje iš esmės Lietuvos teisės aktuose yra įgyvendintos.

2.4.2. Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje esantiems laivams

Pagal Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo¹¹³ 39⁽¹⁾ straipsnio 2 ir 3 punktus aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnas pradeda tyrimą dėl jūros aplinkos teršimo iš laivo arba aplinkosaugos teisės aktų pažeidimų, kai pagrįstai įtaria, kad tai padarė laivas esantis: „Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje, Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje arba išskirtinėje ekonominėje zonoje, jei dėl to buvo padaryta didelė žala jūros aplinkai arba kilo tokios žalos grėsmė, o pažeidimu įtariamasis laivas nepateikė reikalaujamos informacijos arba laivo pateikta informacija neatitinka tikrovės“¹¹⁴.

¹⁰⁹ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2012 m. sausio 13 d. įsakymas Nr. D1-30 „Dėl Teršimo incidentų jūros rajone tyrimo rekomendacijų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2012, Nr. 9-349.

¹¹⁰ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymu Nr. 3-461 Dėl Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų nuostatų patvirtinimo. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 101-4748.

¹¹¹ Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas, patvirtintas 2002 m. kovo 14 d. įstatymu Nr. IX-785. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 37-1341, Nr. 46.

¹¹² Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

¹¹³ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

¹¹⁴ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnas taip pat pradeda tyrimą iš kitos pakrantės valstybės kompetentingų institucijų gautas prašymas pradėti tyrimą dėl jurisdikcijoje esančios jūros aplinkos teršimo iš laivo arba kitų jūros aplinkos apsaugos teisės aktų pažeidimo.

Kai aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnas pagrįstai įtaria, kad laivas Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ar išskirtinėje ekonominėje zonoje užteršė jūrą ir dėl padaryta didelė žala ar kilo tokios žalos grėsmė, jis vadovaudamasis Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo¹¹⁵ 39⁽²⁾ straipsniu privalo nedelsdamas kreiptis į laivo kapitoną su prašymu pateikti su tuo susijusią informaciją. Laivo kapitonas laivui užteršus jūrą taip pat turi prievolę apie tai privalo pranešti pakrantės valstybei, kaip ir pakrantės valstybė turi prievolę apie tai pranešti vėliavos valstybei ar tam tikrais atvejais Komisijai.¹¹⁶ Plačiau apie tai aprašyta 3 skyriuje. Tačiau reikia pažymėti sąvoką didelė žala aplinkosaugoje, kaip konstatuota Lietuvos aukščiausiojo tesimo 2009-01-20 nutartyje baudžiamoje byloje 2K-25/2009¹¹⁷, „baudžiamasis kodeksas šių požymių neaiškina, dar nėra suformuotos ir šios kategorijos baudžiamųjų bylų teismų praktikos. „Didelės žalos“, požymių vertinimas yra teismų diskrecija“¹¹⁸.

Siekdami iširti Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo¹¹⁹ 39⁽¹⁾ straipsnio 2 ir 3 punktuose nurodytus pažeidimus, Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnai turi teisę Laivų, įtariamų aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančių teisės aktų pažeidimu, stabdymo Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje, Lietuvos Respublikos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse tvarkos aprašo¹²⁰, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. birželio 11 d. nutarimu Nr. 563 nustatyta tvarka stabdyti laivą. „Stabdant laivą radijo ryšio pagalba aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnas, nurodydamas laivo kapitoniui sustabdyti laivą, esant galimybei, privalo prisistatyti – pranešti savo pareigas, vardą ir pavardę, laivo sustabdymo priežastį ir tikslą, stabdant iš laivo - laivas turi būti paženklintas skiriamaisiais ženklais, stabdantis laivą aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnas privalo vilkėti tarnybinę uniformą ir turėti galias patvirtinantį dokumentą“¹²¹. Laivui nesustojus, jis prievarta stabdomas Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės 39⁽²⁾ straipsnio 2 punkte nustatyta tvarka, apie tai informuojant Lietuvos Respublikos institucijas, įgaliotas prievarta sustabdyti

¹¹⁵ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

¹¹⁶ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

¹¹⁷ Lietuvos aukščiausiojo tesimo 2009-01-20 nutartyje baudžiamoje byloje 2K-25/2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2014-03-27]. <http://www.eteismai.lt/byla/237524642653412/2K-25/2009?word=didel%C4%97%20%C5%BEala>

¹¹⁸ Lietuvos aukščiausiojo tesimo 2009-01-20 nutartyje baudžiamoje byloje 2K-25/2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2014-03-27]. <http://www.eteismai.lt/byla/237524642653412/2K-25/2009?word=didel%C4%97%20%C5%BEala>

¹¹⁹ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

¹²⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. birželio 11 d. nutarimo Nr. 563 „Dėl Stabdymo Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje, Lietuvos Respublikos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse tvarkos aprašo, patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 70-2654.

¹²¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. birželio 11 d. nutarimo Nr. 563 „Dėl Stabdymo Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje, Lietuvos Respublikos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse tvarkos aprašo, patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 70-2654.

laivus. Šios institucijos privalo imtis teisės aktuose numatytų veiksmų, kad nepakluses aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūno reikalavimui sustoti laivas būtų sustabdytas.¹²² Pagal Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo¹²³ 9 ir 10 straipsnio nuostatas Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos laivo vadas turi teisę persekioti ir sulaikyti laivą (išskyrus užsienio valstybėms priklausančius karo laivus ar laivus, naudojamus nekomerciniais tikslais) už Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ribų, kol jis įplauks į savo valstybės arba kitos valstybės teritorinę jūrą, jeigu kitos kompetentingos valstybės institucijos turi pagrindą manyti, kad laivas pažeidė Lietuvos Respublikos įstatymus (taip pat dėl teršimo), o bandymas sustabdyti laivą prasidėjo Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje ar gretutinėje zonoje ir laivas buvo nenutrūkstamai persekiojamas, kuomet išnaudotos visos galimybės priverstinai sustabdyti persekiojamą laivą, gali išimties tvarka jo priverstiniam sustabdymui panaudoti laivo ginkluotę, nesiekdamas jo paskandinti¹²⁴.

Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo¹²⁵ 39⁽⁴⁾ straipsnio nustatyta tvarka aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnai, siekdami iširti pagrįstus įtarimus dėl jūros užteršimo ar aplinkosaugos teisės aktų pažeidimo, turi teisę tikrinti su Lietuvos vėliava plaukiojančius laivus.

Pagal ATPK¹²⁶ 270² (bei Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 39⁽⁵⁾) straipsnį kai aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnas atlikdamas tyrimą pagal Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 39¹ straipsnio 1, 2 ir 3 punktuose nurodytus pažeidimus surenka pakankamai duomenų leidžiančių manyti, kad „laivas įvykdė teisės pažeidimą, siekdamas išsamiai, visapusiškai ir objektyviai jį iširti, turi teisę sulaikyti laivą Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 39⁽⁵⁾ straipsnio nustatyta tvarka. Priėmus sprendimą sulaikyti laivą, jį vykdo uosto kapitonas, sulaikytas laivas privalo plaukti į uostą, atsisakius - tai vykdo institucijos įgaliotos prievarta atplukdyti laivus į uostą“¹²⁷. Reikia paminėti, kad institucijų įgaliotų prievarta atplukdyti laivus į uostą pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus nėra. Sprendimas sulaikyti laivą gali būti skundžiamas, tačiau nesustabdo jo vykdymo.

Konvencijos 220 straipsnio 7 dalyje įteisinta galimybė paleisti sulaikytą laivą kuriam iškelta byla dėl didelės žalos padarymo užteršiant jūrą ar tokio pavojaus sukėlimo pakrantės valstybės teritorinėje jūroje ar išskirtinėje ekonominėje zonoje, jei užtikrinami pakrantės valstybės iškelti reikalavimai per užstatą ar kitas finansines priemones. Tokios nuostatos yra numatytos Lietuvos

¹²² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. birželio 11 d. nutarimo Nr. 563 „Dėl Stabdymo Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje, Lietuvos Respublikos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse tvarkos aprašo, patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 70-2654.

¹²³ Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 42-1192.

¹²⁴ Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 42-1192.

¹²⁵ ¹²⁵ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

¹²⁶ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. *Valstybės žinios*. 1985, Nr. 1-1.

¹²⁷ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 39⁽⁶⁾ straipsnio 1 dalies 3 punkte, kai aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės pareigūnas priima nutarimą panaikinti sprendimą sulaikyti laivą, jeigu pateiktos garantijos, kad sankcijos už jūros aplinkos teršimą iš laivo ar kitus aplinkos apsaugos teisės aktų pažeidimus bus įvykdytos. Taip pat pagal BPK 120 straipsnį, siekiant 119 straipsnyje numatytų tikslų, pagal 133 straipsnį gali būti skiriama kardomoji priemonė užstatas. Nors pagal ATPK tokios priemonės nenumatytos, tačiau atsižvelgiant į ATPK 249 straipsnio, kad „šio kodekso nereglamentuojamų administracinių teisės pažeidimų bylų teisenos santykių atvejais teismas, nagrinėdamas administracinio teisės pažeidimo bylą, *mutatis mutandis* vadovaujasi Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso normomis, taikomomis baudžiamųjų nusižengimų bylų procesui“¹²⁸, Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 39⁽⁶⁾ straipsnio 1 dalies 3 punkto bei tarptautinių teisės aktų viršenybės nuostatas, šis principas turėtų būti taikomas.

Reikia pažymėti, kad pagal BK 4 straipsnyje apibrėžtą įstatymo galiojimą erdvėje, BK galioja Lietuvos valstybės teritorijoje ar laivuose su Lietuvos valstybės vėliava ar skiriamaisiais ženklais, todėl pagal BK nuostatas neturėtų būti pardedamas ikiteisminis tyrimas, jeigu teršimas iš laivo (ne su Lietuvos valstybės vėliava) įvyko kitos pakrantės valstybės jurisdikcijoje ir nėra sąlygų numatytų BK 4 straipsnio 2 ar 3 dalyse, tačiau baudžiamoji atsakomybė turi būti taikoma pagal BK 7 straipsnį, kuriame pažymima, kad už nusikaltimus aplinkai (270, 270¹, 270², 271, 272, 274 straipsniai) asmenys baudžiami pagal BK, nepriklausomai nuo nusikaltimo padarymo vietos, tačiau tik tuo atveju kai yra Lietuvos Respublikos teritorijoje ar laive su Lietuvos valstybės vėliava.

2.4.3. Teršimo iš laivų jūroje prevencijos ypatumai Lietuvos teisės aktuose, reglamentuojančiuose teisinės atsakomybės taikymą užsienio laivų atžvilgiu

Šiame skyriuje apžvelgsime Konvencijos specialiuosius reikalavimus dėl atsakomybės taikymo užsienio laivams, kurie turi būti įteisinti nacionaliniuose teisės aktuose.

Konvencijos 228 straipsnio 1 ir 3 dalyje numatyti bylų iškėlimo ar sustabdymo reikalavimai, kurie nėra tiesiogiai perkelti į nacionalinę teisę (BK ar ATPK), tačiau reikia pažymėti, kad pagal BPK 4 straipsnio 3 dalį, jeigu Lietuvos Respublikos tarptautinė sutartis nustato kitokias taisykles privalomos taikyti tarptautinės sutarties nuostatos¹²⁹.

Administracinės bylos pagal ATPK 35 straipsnio 1 dalį administracinės nuobaudos neskiriamos jei nuo pažeidimo padarymo dienos praėjo daugiau kaip 1 metai, pagal 2 ir 3 dalis - 2 metai, todėl Konvencijos 228 straipsnio 2 dalies nuostatos dėl bylų nekėlimo nuo pažeidimo padarymo

¹²⁸ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. *Valstybės žinios*. 1985, Nr. 1-1.

¹²⁹ Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodeksas, patvirtintas 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 89-2741.

praėjus daugiau kaip 3 metams yra įgyvendintos. BK 95 straipsnyje numatyti terminai neatitinka šių reikalavimų, išskyrus baudžiamuosius nusižengimus (terminas 3 metai), nes už visus nusikaltimai aplinkai (270, 270¹, 270², 271, 272, 274 straipsniai) minimalus senaties terminas yra 8 metai, tačiau šiuo atveju taip pat būtų taikoma tarptautinių sutarčių viršenybės prieš nacionalinius teisės aktus principas.

Už visus aplinkosauginius nusikaltimus sankcija yra plati, nuo baudos iki laisvės atėmimo, todėl galima teigti, kad nuostatos įpareigojančios už teršimą jūroje pakrantės valstybei taikyti tik baudas, išskyrus tyčinį ir ypatingai sunkų, yra įgyvendintos, traktuojant Konvencijoje minima žodį „gali“, kaip galimybę numatyti atsakomybę už tokias veikas tačiau ne didesnę nei nustatyta Konvencijoje.

Apie visas priemones kurios taikomos užsienio laivui pagal Konvencijos 6 skyrių, t. y. prevencines priemones (plačiaja prasme), turi būti informuojama vėliavos valstybė, kitos institucijos/įstaigos esant galimybei. Aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymo 39⁽⁵⁾ ir 39⁽⁶⁾ straipsniuose numatyta prievolė valstybinės aplinkos apsaugos kontrolės pareigūnams informuoti apie priimtą sprendimą sulaikyti ar nutarimą paleisti sulaikytą laivą nedelsiant informuoti valstybės, su kurios vėliava laivas plaukia, kompetentingas institucijas¹³⁰. Kiti vėliavos valstybės informavimo atvejai nurodyti šio darbo 3 skyriuje.

Vertinant Lietuvos Respublikos BK, ATPK ar kitų teisės aktų reglamentuojančių teršimo iš laivų prevenciją nėra galimybės išvelgti užsienio laivų diskriminavimo prieš vėliavos laivus, o priešingai, vertinant BK sankcijos nuostatas jos yra griežtesnės vėliavos valstybės laivams nei Konvencijos nuostatos numatytos užsienio laivams, todėl galima teigti, kad bausmės yra pakankamai griežtos, kad užkirtų kelią pažeidimams.

Apibendrinant šį skyrių galima teigti, kad Konvencijos nuostatos jūros aplinkos monitoringo, taršos ribojimų bei jų nustatymo, valstybinės aplinkos apsaugos kontrolės ir teisinės atsakomybės taikymo srityse, vykdant teršimo iš laivų jūroje prevenciją, Lietuvos Respublikos teisinės sistemos teisės aktuose iš esmės yra įgyvendintos ir atitinka Konvencijoje vėliavos, pakrantės ar uosto valstybėms suteiktų įgaliojimų dvasią. Reikia pažymėti, kad taikant teisės aktų nuostatas Lietuvos Respublikos jūros rajone, kartais kyla abejonių dėl jų taikymo erdvėje, kadangi valstybės teritorijos sąvoka Lietuvos Respublikos teisės aktuose nėra konkrečiai apibrėžta, taip pat atkreiptinas dėmesys, kad teisės aktuose, nustatančiuose valstybinę laivų kontrolę, apibrėžti skirtingi kriterijai jų atlikimo apimtims nustatyti, todėl juos būtų tikslinga suvienodinti ar optimizuoti.

¹³⁰ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

3. TERŠIMO INCIDENTŲ LIKVIDAVIMO JŪROJE YPATUMAI IR TEISINIS REGLAMENTAVIMAS

Trečioje šio darbo dalyje buvo siekiama apžvelgti kaip nacionalinėje teisėje įgyvendintos Konvencijos nuostatos teršimo iš laivų prevencijos srityje. Šioje dalyje bus siekiama apžvelgti kaip nepavykus pirminės prevencijos metu išvengti teršimo iš laivų jūroje, Lietuvos teisės aktuose yra įgyvendintos Konvencijos nuostatos teršimo incidentų likvidavimo srityje.

3.1. Teršimo incidentų likvidavimo nuostatų esmė tarptautinėse sutartyse

Valstybėms nustatytos teisės ir pareigos teršimo incidentų likvidavimo srityje numatytos Konvencijos 194, 18, 199 ir 221 straipsniuose. Pagal Konvencijos nuostatas valstybė viena arba kartu su kitomis valstybėmis turi imtis Konvencijai neprieštaraujančių priemonių skirtų sumažinti ir kontroliuoti jūros teršimą, tuo tikslu „naudodamos veiksmingiausias priemones, kuriomis valstybės disponuoja ir kurios atitinka jų galimybes, taip pat siekia suderinti savo politiką šiuo klausimu su kitomis valstybėmis“¹³¹. Valstybės privalo imtis veiksmų, kad įvykus teršimo incidentui, jos pasekmės nepadarytų žalos kitoms valstybėms ir aplinkai, bei neišplistų už rajonų, kuriuose valstybė naudojami suverenomis teisėmis, ribų ir apie tokius teršimo incidentus privalo informuoti valstybes, kurias jis gali paveikti, bei kompetentingoms tarptautines organizacijas. Teršimo incidento paveiktos valstybės pagal savo galimybes ir kompetentingos tarptautinės organizacijos bendradarbiauja, kiek įmanoma, likviduodamos teršimo incidento pasekmes ir siekdamos sumažinti ar užkirsti kelią žalai atsirasti. Įgyvendindamos šiuos tikslus valstybės tarpusavyje bendradarbiauja siekdamos sudaryti bendrus teršimo incidentų jūroje likvidavimo planus. „Valstybės teisės pagal paprotinę ar sutartinę tarptautinę teisę gali imtis tokių priemonių, kurios atitinka faktinę ar gresiančią žalą, ir užtikrinti jų vykdymą už jų teritorinės jūros ribų, siekiant apsaugoti savo pakrantę ar susijusius su ja interesus, nuo teršimo arba teršimo grėsmės, kilusios dėl jūrų avarijos ar dėl su jūros avarija susijusių veiksmų, kurie, kaip pagrįstai galima tikėtis, gali sukelti rimtų kenksmingų padarinių“¹³².

„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

¹³¹ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

¹³² Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

numatytos taisyklės ir principai, reglamentuojantys Baltijos jūros baseino apsaugą. Šalys susitarė kartu ar atskirai imtis teisinių, administracinių ir kitų priemonių taršai panaikinti¹³³.

Lietuvoje 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos¹³⁴ (toliau - Helsinkio konvencija) ratifikuota Lietuvos Respublikos 1997 m. vasario 25 d. ir įsigaliojo 1997 m. kovo 12 d.

Šiame skirsnyje „Komisija“ suprantama Baltijos jūrinės aplinkos apsaugos komisija, nurodyta Helsinkio konvencijos 19 straipsnyje.

Dėl Helsinkio konvencijos Šalies sąvokos reikia pažymėti, kad Helsinkio konvencijoje minima konvencijos Šalis nebūtinai reiškia Baltijos jūros baseino valstybę ar valstybes, kadangi pagal Helsinkio konvencijos 35 straipsnio 4 dalį suprantama, kad Šalis gali būti Europos Ekonominė Bendrija ir bet kuri kita regioninė ekonominio integravimo organizacija, be to, tapusi Helsinkio Konvencijos Šalimi, ji turi savo kompetencijos klausimais savo vardu naudotis teisėmis ir vykdyti įsipareigojimus, kuriuos ši Konvencija suteikia jos valstybėms-narėms. Tokiais atvejais valstybės - šių organizacijų narės neturi teisės naudotis individualiai tokiomis teisėmis.

Helsinkio konvencijos 14 straipsnyje apibrėžta Baltijos jūros baseino Helsinkio konvencijos valstybių bendradarbiavimas kovojant su jūros tarša. Jame pabrėžiama, kad Helsinkio konvencijos Šalys (kiekviena atskirai ir visos kartu) imasi visų atitinkamų priemonių, išdėstytų Helsinkio konvencijos VII Priede, siekiant palaikyti tinkamą pasirengimą ir reaguoti į taršos avarijas, siekdamas likviduoti ar sumažinti iki minimumo tokių avarių pasekmes Baltijos jūros baseino jūrinei aplinkai.

Pagal Helsinkio konvencijos 2 straipsnį teršimo avarija suprantama kaip „vienas ar keletas tos pačios kilmės atvejų, kurie baigiasi arba gali baigtis naftos ar kitų kenksmingų medžiagų išmetimu ir kurie kelia ar gali kelti grėsmę Baltijos jūros jūrinei aplinkai arba pakrantei ar pakenkti vienos arba kelių Konvencijos Šalių interesams ir kurie reikalauja avarių likvidavimo ar kitų neatidėliotinių atsakomųjų veiksmų“¹³⁵.

Helsinkio konvencijos VII priede numatyta 10 taisyklių kurias Helsinkio konvencijos Šalys įsipareigoja įgyvendinti.

Pirmoje taisyklėje numatytos bendrosios nuostatos, kurių turi imtis Konvencijos Šalys. Pagal šią taisyklę valstybė privalo būti pasirengusi vykdyti teršimo incidento likvidavimą jūroje, ar kilus tokiai grėsmei, turėti reikiamą įrangą ir tinkamai parengtus personalo išteklius. Apie galimus ar įvykusius teršimo incidentus privalo informuoti valstybės kurias toks teršimas gali paveikti, o didelės („reikšmingos avarijos“) metu, kuo greičiau, visas Konvencijos Šalys ir Komisiją. „Susitaria, kad jos pagal savo galimybes ir turimas atitinkamas pajėgas bendradarbiauja, imdamosi atsakomųjų veiksmų į

¹³³ 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-494.

¹³⁴ 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-494.

¹³⁵ 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-494.

taršą avarijos atveju, kai avarija tokio masto, kad šitokia reakcija pateisinama. Valstybės taip pat turi imtis ir kitų priemonių siekiant vykdyti reguliarią priežiūrą už savo kranto linijų ir kitaip bendradarbiauti ir keistis informacija su kitomis Konvencijos Šalimis, siekiant pagerinti galimybes reaguoti į taršą avarijos atveju¹³⁶.

Antroje taisyklėje nustatoma Helsinkio konvencijos Šalies pareiga parengti nacionalinį avarijų likvidavimo planą, kuriame turi būti atsižvelgta į tarptautinius ar dvišalius planus šioje srityje, kad esant poreikiui galėtų kartu veikti/reaguoti.

Pagal trečią taisyklę siekdamas veikti prevenciškai, aptikti ar stebėti kontroliuotų naftos ir kitų medžiagų išleidimus į jūrą Helsinkio konvencijos Šalys pavieniui ar bendromis jėgomis rengia ir vykdo stebėjimų iš oro veiklą visame Baltijos jūros baseine, imdamosi priemonių tokį stebėjimą vykdyti ir iš distancinio stebėjimo priemonių.

Pagal ketvirtą taisyklę Konvencijos Šalys kiek galėdamos greičiau dvišaliais ar daugiašaliais susitarimais Baltijos jūros baseino regionuose nustato atsakomybės teritorijas, kuriose jos turi imtis stebėjimo iš oro ir atsakomųjų veiksmų, kai įvyko ar gali įvykti reikšminga tarša avarijos atveju. „Tokie susitarimai neturi pažeisti jokių kitų susitarimų, sudarytų tarp Konvencijos Šalių dėl to paties objekto. Kaimyninės šalys užtikrina skirtingų susitarimų suderinimą. Konvencijos Šalys apie tokius susitarimus informuoja kitas Konvencijos Šalis ir Komisiją“¹³⁷.

Penktoje taisyklėje nustatoma kokie informacijos pateikimo reikalavimai nustatomi taršą sukėlusiams subjektams. Pagal šią taisyklę Helsinkio Konvencijos Šalis turi reikalauti, kad kapitonai ar kiti asmenys, atsakingi už laivus, plaukiojančius su tos šalies vėliava, nedelsdami artimiausiai pakrantės valstybei laikantis 8 straipsnio nuostatų bei 1973 m. Tarptautinės Konvencijos dėl taršos iš laivų prevencijos I Protokolo, pataisyto 1978 m. Protokolu (MARPOL 73/78) praneštų apie bet kokią įvykį laive, įskaitant naftos ar kitų kenksmingų medžiagų išleidimą ar galimą išleidimą. Šios nuostatos turi būti taikomos ir laidojimui, atliktam pagal šios Konvencijos 11 straipsnio 4 punkto nuostatas (kai laidojimu padaroma žala minimali, lyginant su išvengtąja). Taip pat Helsinkio konvencijos Šalys turi reikalauti, kad „kapitonai ar kiti atsakingi už laivus asmenys ir lėktuvų pilotai nedelsdami praneštų apie jūroje pastebėtus žymius naftos ar kitų kenksmingų medžiagų išsiliejimus, nurodydami, pagal galimybes, pastebėto išsiliejimo laiką, vietą, vėjas ir jūros sąlygas, rūšį, mastą ir galimą šaltinį“¹³⁸.

Pagal 6 taisyklę Helsinkio konvencijos Šalis turi reikalauti, kad laivuose, plaukiojančiuose su jos vėliava, kaip reikalauja MARPOL 73/78 nuostatos ir pagal jas būtų laivo planas naftos išsiliejimo likvidavimui avarijos atveju. Laivų, plaukiojančių su Lietuvos vėliava, kapitonai taršos avarijos atveju ir atitinkamų valstybinių institucijų reikalavimu teiktų tokią išsamią informaciją apie laivą ir jo

¹³⁶ 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-494.

¹³⁷ 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-494.

¹³⁸ 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-494.

krovinį, kuri būtina sustabdyti jūros teršimą arba reaguoti į jį ir bendradarbiauti su šiomis valstybinėmis institucijomis.

Pagal 7 taisyklę Helsinkio konvencijos Šalys įvykus taršos avarijai turi imtis atsakomųjų priemonių: pirma, įvykus taršai avarijos atveju atsakomybės rajone įvertinus situaciją ir imtis atsakomųjų veiksmų, kad būtų išvengtas ar iki minimumo sumažintas vėlesnis taršos poveikis; antra, teršimo incidento pasekmių likvidavimo atveju privalo naudoti mechanines priemones, cheminės medžiagos gali būti naudojamos tik išimtiniais atvejais, gavus atitinkamos nacionalinės valstybinės institucijos leidimą; trečia, teršimo incidento pasekmėms išplitus į kitos Konvencijos Šalies atsakomybės teritoriją ar esant tokiai galimybei, informuoti ją apie veiksmus, kurių buvo imtasi ir susidariusią situaciją¹³⁹.

Aštuntoje taisyklėje nustatyta, kad Helsinkio konvencijos Šalis, pagal 1 taisyklės 3 punkto nuostatas, turi teisę kreiptis pagalbos į kitas Helsinkio konvencijos Šalis, kurios turi siekti tokią pagalbą suteikti. Be to Helsinkio konvencijos Šalys turi imtis juridinių ir administracinių priemonių, kad pagalba teikiamos techninės priemonės, medžiagos ir personalas, reikalingas avarijos likvidavimui, galėtų operatyviai patekti ir judėti per prašančios pagalbos Helsinkio konvencijos Šalies teritoriją.

Devintoje taisyklėje nustatoma pagalbos teiktos pagal 8 taisyklę kompensavimo mechanizmai, pagal kuriuos prašanti pagalbos Šalis turi kompensuoti padedančios Šalies pagalbos veiksmų išlaidas (taip pat ir pagalbos prašymo atšaukimo metu), paskaičiuotas pagal jos įstatymus ir įsigalėjusią praktiką tokių išlaidų kompensavimui, jos prašymu. Kai pagalba teikiama be prašymo savo patirtas išlaidas dengia padedančioji Šalis. Minėtos nuostatos taikomos jeigu Helsinkio Konvencijos Šalys nesusitarė kitaip. Pagal dešimtą taisyklę Konvencijos Šalys sutaria taikyti, kiek tai naudinga, principus ir taisykles, įtrauktas į Nuorodas dėl bendradarbiavimo kovojant su jūros tarša, kurios detalizuoja Helsinkio konvencijos VII priedą ir yra patvirtintos Komisijos arba Komiteto, kurį šiam tikslui įsteigė Komisija¹⁴⁰.

Kaip rodo patirtis, daugelio avarių atveju žalingų pasekmių jūros aplinkai pavyksta išvengti, jeigu yra pasirengta į tokias avarijas greitai ir veiksmingai¹⁴¹, todėl įvertinant tai Konvencijos nuostatų reikalavimai valstybėms dėl teršimo incidentų padarinių likvidavimo yra pilnai perkelti į Helsinkio konvencijos VII priedą ir jame išplėsti, toliau bus siekiama apžvelgti, kaip Helsinkio konvencijos 1-8 taisyklės yra įgyvendintos Lietuvos teisės aktuose.

¹³⁹ 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-494.

¹⁴⁰ 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-494.

¹⁴¹ Brusendorf A. C., Ehlers P. The HELCOM Declaration: a Regional Environmental Approach for Safer Shipping. *The International Journal of Maritime and Coastal Law*. 2002, T. 17, Nr. 3, p. 378.

3.2. Helsinkio konvencijos nuostatų teršimo incidentų likvidavimo srityje įgyvendinimo ypatumai Lietuvos teisės aktuose

Pagal Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymą Jūros teršimo incidentas (toliau – teršimo incidentas) – „įvykis arba įvykiai, dėl kurių išmesta arba gali būti išmesta naftos ar kitų teršiančių medžiagų ir kurie kelia arba gali kelti pavojų jūros aplinkai ar pakrantei arba kenkti kaimyninių valstybių interesams“¹⁴², kuris iš esmės atitinka teršimo avarijos sąvoką apibrėžtą Helsinkio konvencijoje.

3.2.1. Helsinkio konvencijos nuostatų bendrųjų nuostatų įgyvendinimas ir teršimo incidentų likvidavimo planai

Pagal Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo¹⁴³ 21 straipsnį Teršimo incidentų likvidavimo darbus Lietuvos Respublikos jūros rajone organizuoja, koordinuoja ir jiems vadovauja Lietuvos kariuomenė, kuriuos organizuoja, koordinuoja ir jiems vadovauja per Jūrų gelbėjimo koordinavimo centrą¹⁴⁴, pagal Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos organizavimo 12 straipsnį minėtus uždavinius Lietuvos kariuomenė vykdo taikos metu¹⁴⁵. Teršimo incidentų likvidavimo darbus Lietuvos Respublikos jūros rajone, išskyrus jūros rajono vidaus vandenį, vykdo Lietuvos kariuomenė, Kuršių mariose – Vidaus reikalų ministerijos įgaliotos institucijos, jūrų uostų akvatorijose – uostų administracijos. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministras įgaliojo Valstybės sienos apsaugos tarnybą prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau - Valstybės sienos apsaugos tarnyba) likviduoti teršimo incidentus Kuršių mariose¹⁴⁶. Teršimo incidentų likvidavimo darbams vykdyti Jūrų gelbėjimo koordinavimo centro vadovo prašymu gali būti pasitelkiamos Valstybės sienos apsaugos tarnybos, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos, jūrų uostų administracijų, kitų valstybės ir savivaldybių institucijų pajėgos ir priemonės, priskirtos šiems darbams vykdyti, numatytos Teršimo incidentų likvidavimo jūros rajone darbų plane¹⁴⁷ (toliau – Planas).

Vykdamas Plano 31 punktą teršimo incidentų likvidavimo operacijai vadovauja ir operacijoje dalyvaujančių nacionalinių ir tarptautinių pajėgų veiksmus koordinuoja operacijos vadovas, atsižvelgdamas į Jūrų gelbėjimo koordinacinio centro budinčio pareigūno (toliau - BP) pateiktą

¹⁴² Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

¹⁴³ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

¹⁴⁴ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

¹⁴⁵ Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos organizavimo. *Valstybės žinios*. 1998, Nr. 49-1325.

¹⁴⁶ Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2008 m. spalio 27 d. įsakymas Nr. 1V-381 „Dėl įgaliojimų suteikimo likviduoti teršimo incidentus ir vykdyti ypatingas priemones Kuršių mariose“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 126-4821.

¹⁴⁷ Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2009 m. lapkričio 9 d. įsakymas Nr. V-1044/D1-673/1V-596 „Dėl Teršimo incidentų likvidavimo jūros rajone darbų plano patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2009, Nr. 138-6099.

informaciją ir siūlymus, taip pat įvertinęs kitas aplinkybes tiesiogiai arba per BP praneša apie incidentą ir apie atsakomuosius veiksmus, kurių buvo imtasi, informuoja kitas kompetentingas Helsinkio konvencijos šalių institucijas, kurių interesai yra ar gali būti paliesti taršos incidento. Išsiliejus dideliame teršalų kiekiui, informuojamos visos Helsinkio konvencijos šalys ir Helsinkio komisija¹⁴⁸.

Užtikrinant reguliarią krantų linijos priežiūrą ir sudaryti galimybes Jūrų gelbėjimo koordinaciniam centrui gauti informaciją apie jūros rajone įvykusius teršimo incidentus Lietuvoje, įgyvendinant Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011-06-01 nutarimą Nr. 642 „Dėl Lietuvos Respublikos jūros rajono apsaugos sistemos funkcionavimo taisyklių patvirtinimo“¹⁴⁹ sukurta Jūros rajono apsaugos sistema, apjungiant visų tarnybų radarų ir vaizdo sistemas.

Taip pat Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2013 m. sausio 11 d. įsakymu Nr. V-7 „Dėl nacionalinės laivų eismo stebėsenos informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo ir duomenų valdymo įgaliotinio skyrimo“¹⁵⁰ įkurta Nacionalinės laivų eismo stebėsenos informacinės sistema (toliau - NLESIS), kurios paskirtis – „įgyvendinti 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/17/EB, iš dalies keičiančią direktyvą 2002/59/EB, ir vykdyti Saugios laivybos tinklo (*angl.* SafeSeaNet) ir kitų informacinių sistemų (Lietuvos Respublikos jūros rajono apsaugos sistemos, AIS, THETIS, CSN, EU LRIT) išipareigojimus elektroniniu būdu keistis informacija ir kaupti duomenis apie laivus, krovinius, užtikrinant saugumą Lietuvos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, informacijos apie incidentus ir avarijas jūroje perdavimą Europos Sąjungos SSN sistemai, atsakingoms tarnyboms, siekiant operatyviai bei efektyviai valdyti ekstremalias situacijas“¹⁵¹.

Helsinkio konvencijos 1 taisyklės nuostatos yra įgyvendintos nacionaliniuose teisės aktuose, tačiau teršimo incidento pasekmių likvidavimą Lietuvos kariuomenė vykdys tik taikos metu, t. y. paskelbus karo padėtį (jau nekalbant apie karo padėtį), ji šių funkcijų nevykdys.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės bendradarbiavimo susitarimo ekstremalių situacijų prevencijos, parengties ir jų likvidavimo srityje 8 straipsnyje Lietuva susitarė su Švedija imtis priemonių, bendriems planams parengti, kad būtų lengviau bendradarbiauti vykdant operaciją.

Lietuva pasirašiusi dvišalį Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimą dėl bendradarbiavimo kovojant su Baltijos jūros teršimu nafta ir kitomis

¹⁴⁸ Krašto apsaugos ministro, aplinkos ministro ir vidaus reikalų ministro 2009 m. lapkričio 9 d. įsakymas Nr. V-1044/D1-673/IV-596 „Dėl Teršimo incidentų likvidavimo jūros rajone darbų plano patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2009 Nr. 138-6099.

¹⁴⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011-06-01 nutarimas Nr. 642 „Dėl Lietuvos Respublikos jūros rajono apsaugos sistemos funkcionavimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 71-3388.

¹⁵⁰ Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2013 m. sausio 11 d. įsakymu Nr. V-7 „Dėl nacionalinės laivų eismo stebėsenos informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo ir duomenų valdymo įgaliotinio skyrimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 6-252.

¹⁵¹ Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2013 m. sausio 11 d. įsakymu Nr. V-7 „Dėl nacionalinės laivų eismo stebėsenos informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo ir duomenų valdymo įgaliotinio skyrimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 6-252.

kenksmingomis medžiagomis. Šio susitarimo 4 straipsnyje numatytas Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos kompetentingų institucijų bendras planavimas vykdant teršimo incidentų likvidavimą, tai įgyvendinant per Bendrą Lietuvos–Rusijos reagavimo į taršos incidentus Baltijos jūroje veiksmų planą, kuris Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos kompetentingų institucijų susitarimu turėjo įsigalioti ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo Rusijos Federacija Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimo (įsigaliojo 2010-05-20) dėl bendradarbiavimo kovojant su Baltijos jūros teršimu nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis įsigaliojimo¹⁵². Įgyvendinant sutarties bei Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos įgyvendinimo priemonių 2010–2015 metų plano¹⁵³, patvirtinto Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. lapkričio 19 d. įsakymu Nr. D1-9345, 4.2_priemonę Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija 2010 metais turėjo parengti ir patvirtinti bendrą Lietuvos – Rusijos reagavimo į taršos incidentus Baltijos jūroje veiksmų planą, tačiau jis nėra pasirašytas, todėl teisinių galimybių pagal susitarimą su Rusijos Federacija derinti teršimo incidentų likvidavimo planus nėra.

Komisijos Komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos, taip pat skatinamas glaudesnis bendradarbiavimas su kaimyninėmis šalimis, visų pirma Rusija, siekiant strategijos veiksmingesnio ir labiau suderinamo jūrų stebėjimo tikslo, taip pat prevencijos, pasirengimo ir reagavimo į vykus nelaimėms jūroje¹⁵⁴. Pažymėtina, kad tokias išvadas 2004 m. patvirtino ir Danijos, Estijos, Suomijos, Vokietijos, Latvijos, Lietuvos, Lenkijos ir Rusijos aukščiausiosios audito institucijos vykdydamos auditą, vertindamos kiek valstybės turi daugiašalių teršimo incidentų likvidavimo planų¹⁵⁵.

Prie teršimo incidentų likvidavimo planų į kuriuos atsižvelgiama rengiant Planą ir dalyvaujama tvirtinant, priskiriamas Europos jūrų saugumo agentūros (toliau - EMSA), įsteigtos 2002 birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 1406/2002 įsteigiančiu Europos jūrų saugumo agentūrą¹⁵⁶, rengiamas EMSA parengties ir reagavimo į taršą veiklos planas, kurį tvirtintina administracinė valdyba (kurioje dalyvauja ir Lietuvos atstovas), o EMSA imasi reikiamų priemonių jam įgyvendinti.

¹⁵² Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimą dėl bendradarbiavimo kovojant su Baltijos jūros teršimu nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis. *Valstybės žinios*. 2009, Nr. 154-6963.

¹⁵³ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. lapkričio 19 d. įsakymas Nr. D1-9345 „Dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos įgyvendinimo priemonių 2010–2015 metų plano patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2010, Nr. 138-7074.

¹⁵⁴ Komisijos Komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos (Bruselis, 2012 03 23 COM(2012) 128 final).

¹⁵⁵ Baltijos jūros aplinkos apsaugos konvencijos (Helsinkio konvencijos) nuostatų įgyvendinimo 2 - ojo audito bendra baigiamoji ataskaita „Tarša iš laivų Baltijos jūroje“ [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-02-02]. http://vkontrolė.lt/dokumentai/leidiniai/nr9/galutine%20jungtine%20%20HELCOM%20ataskaita_kita.pdf.

¹⁵⁶ 2002 birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 1406/2002 įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą. [2004], Specialusis leidimas: 2004-12-30 Nr.1.

Apibendrinant galima teigti, kad Lietuvos bendradarbiavimas teršimo incidentų likvidavimo planų rengimo srityje yra reglamentuotas, tačiau nepakankamas dvišalio bendradarbiavimo srityje su Rusijos Federacija.

Vėliavos valstybė privalo reikalauti, kad laivuose būtų avarijos likvidavimo naftos išsiliejimo atveju planas. Tokia prievolė yra nustatyta Lietuvos Respublikos jūrų aplinkos apsaugos įstatymo 23-25 straipsniuose, laivų kapitonai ir (ar) valdytojai, privalo įgyvendinti būtinas priemones avarijoms išvengti arba sumažinti jų tikimybę iki minimumo ir būti nuolat pasirengus reaguoti į teršimo incidentus, o laivų sąrašą, kuriuose turi būti teršimo incidentų likvidavimo lokalinis planas tvirtina, aplinkos ministras.

Institucijų ir objektų, kurie privalo turėti teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus, sąrašas, įgyvendinant Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo 23 straipsnį, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. balandžio 5 d. įsakymu Nr. D1-285, kurio 16 ir 17 punktuose, buvo nustatyta, kad teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus turi turėti naftos tanklaiviai, kurių bruto talpa 150 tonų ir didesnė ir laivai, kurių bruto talpa 400 tonų ir didesnė (ne naftos tanklaiviai).¹⁵⁷ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2013 m. gegužės 20 d. įsakymu Nr. D1-361 tokie reikalavimai panaikinti¹⁵⁸, todėl šiuo metu pagal nacionalinę teisę laivai neprivalo turėti teršimo incidentų likvidavimo lokalinių planų.

3.2.2. Helsinkio konvencijos nuostatų įgyvendinimas nustatant Lietuvos Respublikos atsakomųjų veiksmų rajoną ir vykdant jo stebėjimą

Lietuvos Respublikos atsakomųjų veiksmų rajonas apibrėžtas Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo 3 straipsnyje, kuris apibrėžiamas kaip Lietuvos Respublikos jūros rajono vidaus vandenu, Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir Lietuvos Respublikos išskirtinės ekonominės zonos vanduo, jūros dugnas ir po juo esantis gruntas. „Lietuvos Respublikos jūros rajono vidaus vandenys (toliau – jūros rajono vidaus vandenys) – vandenys, esantys į sausumos pusę nuo bazinės linijos, nuo kurios išskiriama teritorinė jūra, iki sausumos. Lietuvos Respublikos jūros uostų akvatorijos yra jūros vidaus vandenu dalis. Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir Lietuvos Respublikos išskirtinė ekonominė zona ribas su kaimyninėmis valstybėmis nustato Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys, visuotinai pripažinti tarptautinės teisės principai ir normos.“¹⁵⁹

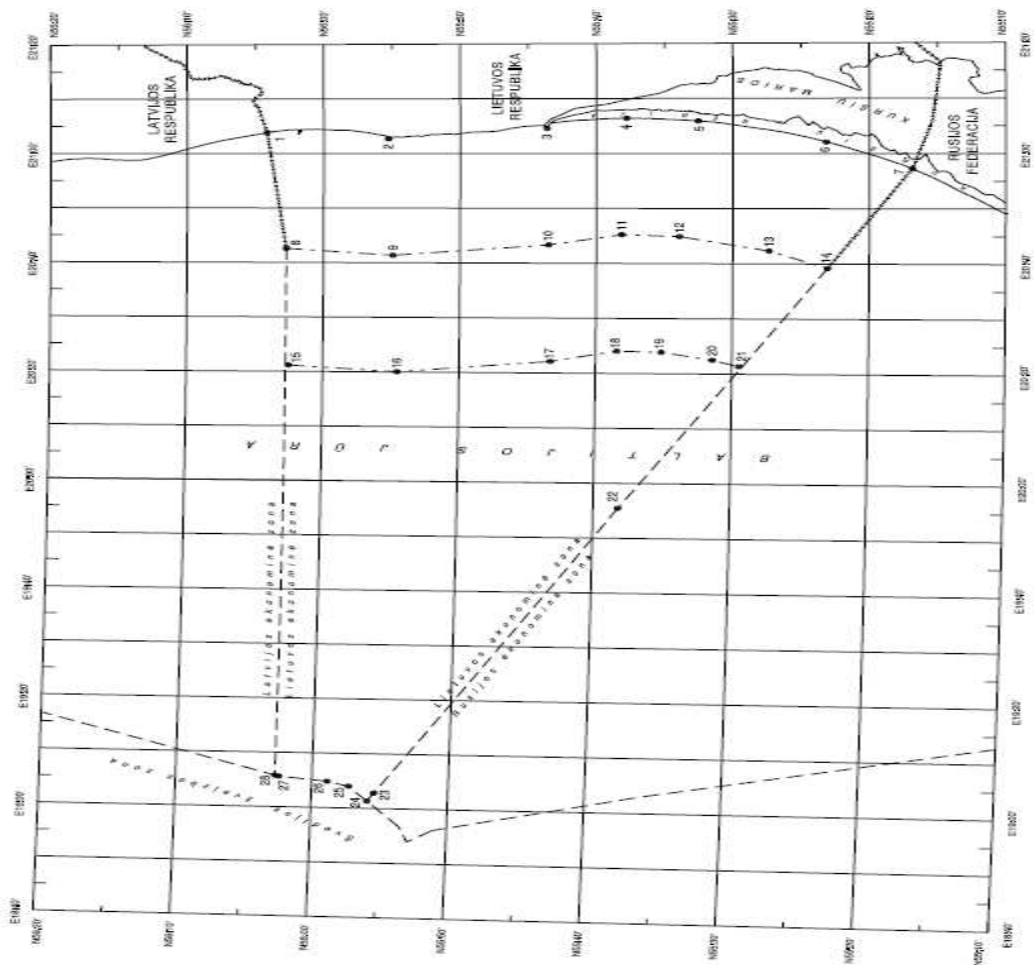
¹⁵⁷ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. balandžio 5 d. įsakymas Nr. D1-285 „Dėl institucijų ir objektų, kurie privalo turėti teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus, sąrašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 43-2048.

¹⁵⁸ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2013 m. gegužės 20 d. įsakymu Nr. D1-361 „Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. balandžio 5 d. įsakymo Nr. D1-285 „Dėl institucijų ir objektų, kurie privalo turėti teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus, sąrašo patvirtinimo“ pakeitimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 53-2653.

¹⁵⁹ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribos (2 pav.) yra patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimu Nr.1597 „Dėl Lietuvos Respublikos gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų patvirtinimo ir pavedimo ministerijoms ir Vyriausybės įstaigoms parengti reikiamus teisės aktus“. Šiose ribose Lietuvos Respublikos kompetentingos institucijos ir vykdo teršimo incidentų padarinių likvidavimą.

1 pav. Lietuvos Respublikos jūros erdvių Baltijos jūroje delimitavimo schema.¹⁶⁰



Tačiau reikia pažymėti, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimu Nr.1597 nustatytos ir 1 paveiksle nurodytos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribos yra tik iš dalies įteisintos tarptautinėmis sutartimis/susitarimais:

Lietuvos Respublikos valstybės siena teritorinėje jūroje (ribos ir sankirtos taškai) su Rusijos Federacija apibrėžti Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos sutartyje dėl Lietuvos ir Rusijos

¹⁶⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų patvirtinimo ir pavedimo ministerijoms ir Vyriausybės įstaigoms parengti reikiamus teisės aktus“. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 177-6573.

valstybės sienos, įsigaliojo 2003 metų rugpjūčio 12 d., kurioje nustatytos Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos ribos ir sankirtos taškai Baltijos jūros teritorinėje jūroje.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės, Rusijos Federacijos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės vyriausybės susitarimu dėl išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo ribų sankirtos Baltijos jūroje, kuris įsigalioja 2011 metų birželio 17 d., kurioje nustatytos Lietuvos Respublikos, Rusijos Federacijos ir Švedijos Karalystės išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo ribų sankirtos Baltijos jūroje.

Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos sutartis dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje, Lietuvoje ratifikuota 1999-10-28, tačiau neįsigaliojo neįgyvendinus 6 straipsnio (turi būti ratifikuota ir įsigalioja nuo pasikeitimo ratifikaciniais raštais) sąlygų. Sutartyje nustatytos Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribos Baltijos jūroje.

Reikia pažymėti, kad kol neįsigaliojo Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos sutartis dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje, tačiau šios ribos su Latvijos Respublika yra nustatytos Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimu ir neatitinka Lietuvos Respublikos jūros aplinkos įstatymo imperatyvių nuostatų, jog teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos ribos apibrėžiamos tarptautinėmis sutartimis su kaimyninėmis valstybėmis. Be to, minėtame nutarime pavedama ministerijoms, atsižvelgiant į jame įteisintas nuostatas, pakeisti ir įstatymus kas neatitinka teisės aktų hierarhijos Lietuvoje.

Siekiant užkirsti kelią taršos iš laivų reikalavimų pažeidimams, fiksuoti ir kontroliuoti naftos bei kitų medžiagų išsiliejimą į jūrą Lietuvos kariuomenė įgyvendindama Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos įstatymo 18¹ straipsnio nuostatas Lietuvos kariuomenė užtikrindama, kad teršimo incidentų likvidavimo darbai vyktų laiku, reguliariai atlieka taršos stebėjimus iš oro virš Lietuvos Respublikos jūros rajono¹⁶¹. Šios funkcijos vykdymui Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija, pagal Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos įgyvendinimo priemonių 2010–2015 metų plano 5.2.2 punktą, per 2014 metus, turi Parengti ir patvirtinti jūros rajono stebėsenos iš oro tvarkos aprašą, siekiant efektyviau nustatyti neteisėtus teršimo incidentus¹⁶².

Įgyvendinant distancinio stebėjimo iš oro nuostatas naudojamosi 2007 m. EMSA įdiegta CleanSeaNet – palydovine stebėjimo sistema naftos dėmėms nustatyti, įdiegta padėti valstybėms narėms kovojant su tarša. Sistema, naudodamasi palydovais, pateikia nuotraukas, būtinas pradiniam identifikavimui ir galimų naftos produktų išleidimo vietų suradimui, tuomet pasitelkiami į pagalbą

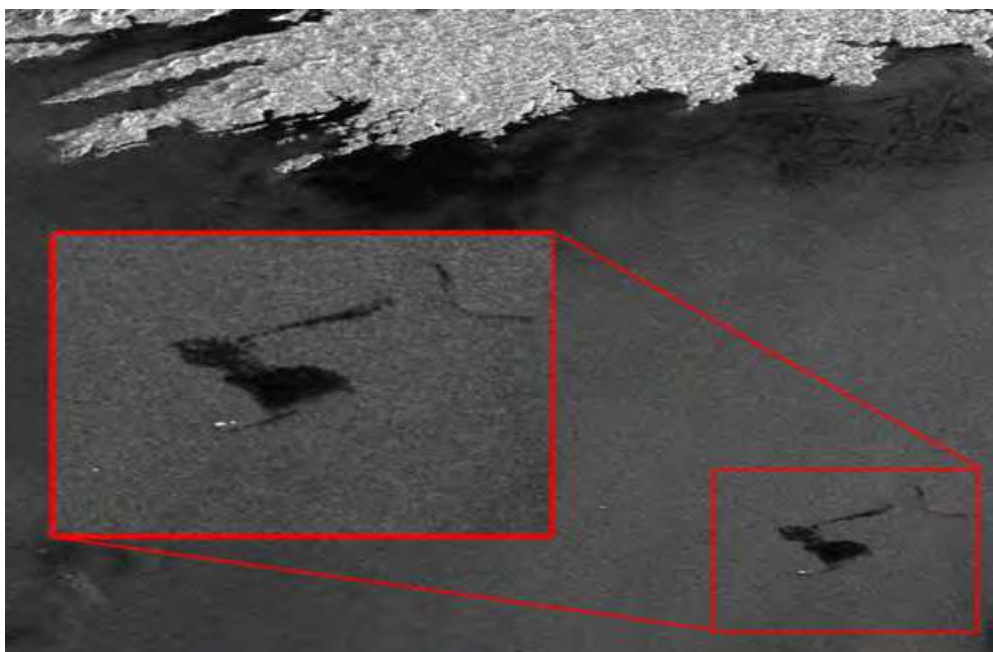
¹⁶¹ Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1998, Nr. 49-1325.

¹⁶² Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. lapkričio 19 d. įsakymas Nr. D1-934 „Dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos įgyvendinimo priemonių 2010–2015 metų plano, patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2010, Nr.138-7074.

kitokio pobūdžio priežiūros, pavyzdžiui, patruliuojančių laivų ir specializuotų orlaivių atliekamų patikrų vietoje valstybės narėse, rezultatai¹⁶³.

CleanSeaNet taip pat vykdo operatyvinę funkciją stebint netyčinius taršos atvejus ir atsakomuosius veiksmus įvykus didelei avarijai. Sistema patobulinta įtraukus naujas funkcijas, kurios leidžia jai keistis informacija ir pagerinti funkcionavimą naudojant EMSA valdomų sistemų duomenis. Papildžius CleanSeaNet sistemą eismo stebėjimo informacija iš SafeSeaNet (Bendrijos keitimosi laivybos informacija tinklo), oro ir okeanografijos informacija bei palydovinio radijo ryšio duomenimis, CleanSeaNet pateikia aiškesnę ir tikslesnę vaizdą (paveikslas Nr. 2). Tai leidžia valstybėms narėms iš vieno šaltinio gauti išsamią informaciją (nuotraukas, duomenis ir kitą informaciją), kuri reikalinga norint imtis veiksmų taršai šalinti, ir turėti faktinius įrodymus nustatant teršėją¹⁶⁴.

2 pav. CleanSeaNet nuotrauka, kurioje matyti išsilieję naftos produktai¹⁶⁵.



Kaip matyti iš 2 paveikslėlio CleanSeaNet sistema, leidžia pakankamai efektyviai stebėti Baltijos jūrą, siekiant užkirsti kelią taršos iš laivų reikalavimų pažeidimams, fiksuoti ir kontroliuoti naftos bei kitų medžiagų išsiliejimą į jūrą. Šios sistemos duomenys yra įteisinti ir integruoti šio darbo 3.2.1 poskyryje nurodytose sistemose.

¹⁶³ Kokybiška laivyba, švaresnės jūros, saugesni vandenynai [Interaktyvus]. Europos jūrų saugumo agentūra [Žiūrėta 2014-03-28]. <http://www.baltijosjurosregionas.lt/dokumentai/>. p. 10-16.

¹⁶⁴ Kokybiška laivyba, švaresnės jūros, saugesni vandenynai [Interaktyvus]. Europos jūrų saugumo agentūra [Žiūrėta 2014-03-28]. <http://www.baltijosjurosregionas.lt/dokumentai/>. p. 10-16.

¹⁶⁵ Kokybiška laivyba, švaresnės jūros, saugesni vandenynai [Interaktyvus]. Europos jūrų saugumo agentūra [Žiūrėta 2014-03-28]. <http://www.baltijosjurosregionas.lt/dokumentai/>. p. 10-16.

3.2.3. Helsinkio konvencijos nuostatų apie įvykusius teršimo incidentus pranešimo prievolės ir teršimo incidento pasekmių likvidavimą įgyvendinimas

Lietuvos Respublikos jūrų aplinkos apsaugos įstatymo 14 straipsnyje nustatyta prievolė Laivų kapitonams ir (ar) valdytojams nedelsiant pranešti artimiausios pakrantės valstybės kompetentingai institucijai, jeigu plaukia Lietuvos Respublikos jūros rajone, – Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centrui apie „visus įvykius, susijusius su: teršiančių medžiagų išmetimu (taip pat ir orlaivių vadams) ar galimu išmetimu, jeigu jie pažeidžia šio įstatymo nuostatas, kitais teršimo incidentais, taip pat apie kiekvieną susidūrimą ar užplaukimą ant seklos, atliekų šalinimą ir deginimą (taip pat ir orlaivių vadams)“¹⁶⁶.

Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 33 straipsnyje numatyta prievolė laivo, gabenančio pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius, kapitonui nedelsiant pranešti Administracijai ir Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centrui apie įvykusią laivo avariją paieškos ir gelbėjimo rajone bei susidariusias aplinkybes, keliančias pavojų jūros aplinkai ar Lietuvos pakrantei.

Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos ir saugios laivybos įstatymų nuostatos taikomos ir Helsinkio konvencijos 11 straipsnio 4 dalies atveju, kadangi jūros teršimo incidento sąvoka, apibrėžta Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatyme, apima tyčinį ir netyčinį teršimą, t. y. ir laidojimo atveju.

Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos įdiegimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. lapkričio 15 d. įsakymu Nr. 3-673, 30 punkte nustatyta pranešimo turinys, kuriame turi būti nurodyta „laivo duomenys, jo koordinatės, išvykimo uostas, paskirties uostas, adresas, kuriuo galima gauti informaciją apie vežamus pavojinguosius ir aplinką teršiančius krovinius, laive esančių asmenų skaičių, informaciją apie incidentą ir bet kurią kitą reikalingą informaciją, nurodytą IMO rezoliucijoje A.851(20)“¹⁶⁷.

Šiame poskyryje minimose Lietuvos teisės aktų nuostatose įgyvendintos Helsinkio konvencijos VII priedo 5 taisyklių reikalavimai dėl pranešimų sąlygų ir jo turinio.

Lietuvos atsakingų asmenų pareigos ir funkcijos vykdant reagavimą į teršimo incidentų likvidavimą, galimos pasitelkti priemonės ir kiti veiksmai siekiant išvengti ar iki minimumo sumažinti taršos poveikį nustatyti Plane¹⁶⁸.

¹⁶⁶ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

¹⁶⁷ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. lapkričio 15 d. įsakymas Nr. 3-673 „Dėl Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos įdiegimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 28-921; 2010, Nr. 135-6900.

¹⁶⁸ Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2009 m. lapkričio 9 d. įsakymas Nr. V-1044/D1-673/1V-596 „Dėl Teršimo incidentų likvidavimo jūros rajone darbų plano patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2009, Nr. 138-6099

Laivo avarijų metu išsiliejusiai naftai surinkti pirmenybė teikiama mechaninėms priemonėms ar metodams. Įgyvendinant Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo nuostatas bei vadovaujantis Leidimų likviduoti užterštumą ar leidimų mažinti užterštumą išdavimo tvarkos aprašu (toliau – Leidimų likviduoti užterštumą tvarkos aprašas), patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. balandžio 18 d. įsakymu Nr. D1-314 cheminės medžiagos gali būti naudojamos tik išimties atvejais, kiekvienu atskiru atveju gavus Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento (toliau – Klaipėdos RAAD) leidimą.

Leidimų likviduoti užterštumą tvarkos apraše įtvirtintos šios teršimo medžiagų (cheminių ir kitų medžiagų) panaudojimo likviduojant teršimo incidentus pagrindinės sąlygos:

- „1. Skandinančias medžiagas naudoti teršimo nafta incidentams likviduoti yra draudžiama.
2. Sorbentai gali būti naudojami tik atsakomųjų veikslių metu, kai užtikrinama, kad sorbento sugertos naftos ar jos produktų surinkimui pakanka mechaninių priemonių.
3. Sprendimas išduoti leidimą naudoti dispergentus naftos išsiliejimams likviduoti priimamas tik tuomet, kai yra aišku, kad dispergentų panaudojimas sumažins neigiamą poveikį aplinkai, rekreacijai, kitiems ištekliams, o joks kitas išsiliejimo lokalizavimo ir likvidavimo metodas negali būti taikomas“¹⁶⁹.

Be įprastų mechaninių priemonių numatytų Plano 5 priede ir teršimo medžiagų, nustatytų Leidimų likviduoti užterštumą tvarkos apraše, teršimo incidentų iš laivų likvidavimo metu gali būti taikomos Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo¹⁷⁰ 26 straipsnyje numatytos ypatingos priemonės. Jos taikomos, kai Lietuvos Respublikos jūros rajone įvykusi laivo avarija ar teršimo incidentas kelia rimtą ir neišvengiamą grėsmę žmonėms, pakrantei ir su tuo susijusiems interesams, gali būti imamasi ypatingų priemonių (laivas pašalinamas, sudeginamas, paskandinamas), jeigu tai vienintelė išeitis pavojaus išvengti, jį sumažinti ar likviduoti. Sprendimas taikyti ypatingas priemones priimamas Vyriausybės nustatyta tvarka. „Ypatingas priemones vykdo Lietuvos kariuomenė Lietuvos Respublikos jūros rajone, išskyrus jūros rajono vidaus vandenį, Vidaus reikalų ministerijos įgaliotos institucijos – Kuršių mariose, jūrų uostų administracijos – jūrų uostų akvatorijose. Ypatingoms priemonėms vykdyti atitinkamai Jūrų gelbėjimo koordinavimo centro, Vidaus reikalų ministerijos įgaliotos institucijos arba jūrų uosto administracijos vadovo prašymu gali būti pasitelkiamos kitų institucijų pajėgos ir priemonės“¹⁷¹.

Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2008 m. spalio 27 d. įsakymu Nr. 1V-381 „Dėl įgaliojimų suteikimo likviduoti teršimo incidentus ir vykdyti ypatingas priemones Kuršių

¹⁶⁹ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. balandžio 18 d. įsakymu Nr. D1-314 „Dėl Leidimų likviduoti užterštumą ar leidimų mažinti užterštumą išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 47-2243.

¹⁷⁰ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

¹⁷¹ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.

mariose“ Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos įgaliota teisės aktų nustatyta tvarka vykdyti ypatingas priemones Kuršių mariose¹⁷².

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. gruodžio 8 d. nutarimu Nr. 1315 „Dėl sprendimo taikyti ypatingas priemones, jūros rajone įvykus avarijai ar teršimo incidentui, priėmimo“¹⁷³ nustatė, kad sprendimą taikyti ypatingas priemones priima Klaipėdos miesto savivaldybės ekstremalių situacijų komisija jūrų uosto kapitono siūlymu dėl jūrų uosto akvatorijoje įvykusių avarių ar teršimo incidentų; Lietuvos Respublikos Vyriausybės ekstremalių situacijų komisija dėl Valstybės sienos apsaugos tarnybos vadovo siūlymu dėl Kuršių ir Lietuvos kariuomenės karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centro viršininko siūlymu dėl Lietuvos Respublikos jūros rajone, išskyrus vidaus vandenį, įvykusių avarių ar teršimo incidentų¹⁷⁴.

Reikia pažymėti, kad Helsinkio konvencijos nuostatos dėl atsakomųjų veiksmų teršimo incidentų atveju, mechanines ir chemines priemonių naudojimo bei Helsinkio konvencijos valstybės informavimas į kurią pasklido ar gali pasklisti teršalai Lietuvos teisės aktuose yra įgyvendintos.

3.2.4. Helsinkio konvencijos nuostatų įgyvendinimas teikiant pagalbą teršimo incidentui likviduoti ir su tuo susijusių išlaidų kompensavimas

Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės bendradarbiavimo susitarimo ekstremalių situacijų prevencijos, parengties ir jų likvidavimo srityje 2 straipsnį įvykus didelei avarijai arba dėl to kilus neišvengiamai grėsmei Lietuva gali prašyti pagalbos, o Švedija įsipareigoja teikti galimą ir prieinamą pagalbą. Gavusi prašymą suteikti pagalbą susitariančioji Švedija nedelsdama priima sprendimą ir praneša Lietuvai apie galimybes suteikti prašomą pagalbą, nurodydama galimos teikti pagalbos dydį ir sąlygas¹⁷⁵. Susitarime taip pat įteisinti įsipareigojimai prašančiai valstybei, pagal nacionalinės teisės aktus, užtikrinti, kad pagalbą teikiančios valstybės komandos, įskaitant personalą, transporto priemones, gelbėjimo ir kitą įrangą, skirtą naudoti gelbėjimo operacijoje, sieną kirstų taikant labiausiai supaprastintą sienos kirtimo tvarką. Tokia pačia tvarka ir sąlygomis teikiama pagalba Švedijai.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarime dėl bendradarbiavimo kovojant su Baltijos jūros teršimu nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis¹⁷⁶

¹⁷² Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2008 m. spalio 27 d. įsakymu Nr. 1V-381 „Dėl įgaliotųjų suteikimo likviduoti teršimo incidentus ir vykdyti ypatingas priemones Kuršių mariose“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 126-4821.

¹⁷³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. gruodžio 8 d. nutarimu Nr. 1315 „Dėl sprendimo taikyti ypatingas priemones, jūros rajone įvykus avarijai ar teršimo incidentui, priėmimo“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 143-5704.

¹⁷⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. gruodžio 8 d. nutarimu Nr. 1315 „Dėl sprendimo taikyti ypatingas priemones, jūros rajone įvykus avarijai ar teršimo incidentui, priėmimo“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 143-5704.

¹⁷⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės bendradarbiavimo susitarimo ekstremalių situacijų prevencijos, parengties ir jų likvidavimo srityje. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 77-2670).

¹⁷⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarime dėl bendradarbiavimo kovojant su Baltijos jūros teršimu nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis. *Valstybės žinios*. 2009, Nr. 154-6963.

įteisintas įsipareigojimas padėti viena kitai kovoti su taršos incidentais, kurie gali apimti Šalių valstybių atsakomybės zonas, nepaisant to, kur tokie incidentai gali įvykti, pagalbos prašanti valstybė, kiek įmanoma, palengvina reagavimo priemonių į taršos incidentą, pagalbą teikiančios valstybės atvykimą ir išvykimą¹⁷⁷. Tačiau, kaip ir minėta 3.2.2 poskyryje tam tikslui nėra parengtas ir pasirašytas Bendras Lietuvos–Rusijos reagavimo į taršos incidentus Baltijos jūroje veiksmų planas kuriuo vadovaujantis teršimo incidentas likviduoti yra teikiama.

Pagal 2002 birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 1406/2002¹⁷⁸ įsteigiančio Europos jūrų saugumo agentūrą (toliau - EMSA) 10 straipsnio 2 dalies c punktą EMSA atsako į visus valstybės narės prašymus teikti pagalbą, remdamasi Kovos su tarša naftos produktais parengties ir atsako veiksmų planu, siekiant padėti valstybėms narėms kovoti su tarša iš laivų, EMSA sudaro sutartis su komercinės paskirties laivais, kuriuos galima greitai – paprastai per 24 valandas – pertvarkyti į naujausia įranga aprūpintus naftos surinkimo laivus. Šie laivai paprastai vykdo kitas įprastas užduotis, bet, prireikus, į juos galima pakrauti įrangą ir ją panaudoti išsiliejusiai naftai surinkti. Laivai, su kuriais EMSA yra sudariusi sutartis, yra dideli ir skirti tam, kad įvykus didelei avarijai papildytų nacionalines taršos šalinimo pajėgas, kurių paprastai naudojamos talpyklos tūris yra 500 m³.

Nuo 2009 m. rezervinių naftos produktų surinkimo laivų (angl. OSRV) laivynas išdėstomas visose pagrindinėse Europos jūrų zonose taip pat ir Baltijos jūros zonoje esančius laivus. Daugiau informacijos apie laivų technines charakteristikas ir rezervo išdėstymą pateikta 3 pav.

3 paveikslėlyje pažymėti EMSA rezerviniai naftos surinkimo laivų, rezervo ir laivų išdėstymas, pagal kurį Lietuva gali tikėtis pagalbos per EMSA, teršimo incidento likvidavimo atveju. Artimiausi ir vieninteliai Baltijos jūroje laivų, kaip rezervo, dislokacijos taškai yra Suomija (Helsinkis ir Oulu) bei Danija (Kopenhaga).

¹⁷⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarime dėl bendradarbiavimo kovojant su Baltijos jūros teršimu nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis. *Valstybės žinios*. 2009, Nr. 154-6963.

¹⁷⁸ 2002 birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 1406/2002 įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą. [2004], Specialusis leidimas: 2004-12-30 Nr.1.

3 pav. EMSA rezerviniai naftos surinkimo laivai, rezervo ir laivų išdėstymas¹⁷⁹.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės bendradarbiavimo susitarimo ekstremalių situacijų prevencijos, parengties ir jų likvidavimo srityje 6 straipsnyje nustatyti išlaidų atlyginimo teikiant pagalbą principai, kuriuose nustatyta, kad pagalbos prašanti valstybė atlygina tiesiogines išlaidas susijusias su pagalbos teikimu, pagalbos prašymo atšaukimo atveju iki atšaukimo dėl prašymo patirtas išlaidas. Pagalbą teikianti valstybė gali siūlyti neatlygintą arba dalinai atlygintą pagalbą, kaip ir bet kada atsisakyti dalies ar visų patirtų išlaidų atlyginimo. Šios nuostatos nepanaikina susitariančiųjų valstybių teisės pagal nacionalinę arba tarptautinę teisę reikalauti kompensacijos iš trečiosios šalies¹⁸⁰.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimo dėl bendradarbiavimo kovojant su Baltijos jūros teršimu nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis 13 straipsnyje, nustatyta, kad pagalbos prašanti valstybė atlygina pagalbą teikiančiai valstybei išlaidas, susijusias su pagalbos suteikimu, pagal pagalbą teikiančios valstybės įkainius, kuriais neturi būti siekiama pelno. Taip pat visais, jeigu nesusitariama kitaip, pagalbos prašanti šalis apmoka visas su tuo susijusias išlaidas¹⁸¹.

¹⁷⁹ Kokybiška laivyba, saugesnės jūros, švaresnis vandenynai. [interaktyvus] Europos jūrų saugumo agentūra [žiūrėta 2014-03-23]. <http://www.emsa.europa.eu/>.

¹⁸⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės bendradarbiavimo susitarimo ekstremalių situacijų prevencijos, parengties ir jų likvidavimo srityje. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 77-2670.

¹⁸¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimo dėl bendradarbiavimo kovojant su Baltijos jūros teršimu nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis. *Valstybės žinios*. 2009, NR. 154-6963.

Apibendrinant galima teigti išlaidų kompensavimo sąlygos už pagalbos teikimą teršimo incidentų likvidavimo metu Lietuvos pasirašytuose susitarimuose su Švedijos Karalyste ir Rusijos Federacija atitinka Helsinkio konvencijos VII priede 9 taisyklėje apibrėžtas sąlygas, be to jomis privaloma vadovautis prašant pagalbos kitų Baltijos jūros zonos valstybių su kuriomis Lietuva susitarusi kitaip.

Apibendrinant Helsinkio konvencijos VII priedo 1-8 taisyklių įgyvendinimą Lietuvos Respublikos teisės aktuose, vykdant teršimo iš laivų Lietuvos Respublikos atsakomybės zonoje incidentų pasekmių likvidavimą, galima teigti, kad Lietuva, pagal teisinį reglamentavimą atitinka Helsinkio konvencijos VII priedo 1-8 taisyklėse nustatytus reikalavimus, išskyrus tai, kad su Latvijos Respublikos nėra pilnai įteisintos Lietuvos Respublikos Baltijos jūroje atsakomybės ribos bei atkreiptinas dėmesys į nepakankamą dvišalių ar daugiašalių teršimo incidentų likvidavimo planų sudarymą su kitomis Baltijos regiono valstybėmis, ypač kaimyninėmis.

IŠVADOS

Apžvelgus į Konvencijoje pakrantės, uosto ar vėliavos valstybėms nustatytas teises ir pareigas bei Helsinkio konvencijos nuostatas dėl teršimo incidentų likvidavimo srityse ir išanalizavus Lietuvos teisės aktus reglamentuojančius šias sritis, darytinos išvados:

1. Lietuvos Respublikos teisės aktuose įgyvendintos Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatos dėl pakrantės valstybėms nustatytų teisių ir pareigų vykdant taršos iš laivų Lietuvos Respublikos jūros rajone monitoringą, tačiau reikėtų praplėsti Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos monitoringo įstatymo galiojimo ribas erdvėje.

2. Reikia pažymėti, kad Lietuva tvirtai laikosi Konvencijos nuostatų dėl to, kad visuotinai pripažintos tarptautinės normos ir standartai taršos iš laivų prevencijai, turi būti nustatyti kompetentingų tarptautinių organizacijų arba visuotinių diplomatinių konferencijų metu. Tačiau atkreiptinas dėmesys, kad valstybinės laivų kontrolės apimčių skaičius teisės aktuose apibrėžiamas skirtingais kriterijais, todėl ji tikslinga būtų suvienodinti.

3. Reikia pažymėti, kad Lietuvos teisės aktuose apibrėžtos teisinės atsakomybės taikymo nuostatos nustatytos uosto, vėliavos ir pakrantės valstybėms atitinka Konvencijoje nuostatų dvasią, tačiau reikia pažymėti, kad Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ar išskirtinės ekonominės zonos teršimo atveju sudaroma galimybė su Lietuvos Respublikos vėliava plaukiojančius laivus pagal Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 270-274 straipsnius diskriminuoti (taikyti griežtesnes sankcijas).

4. Pažymėtina, kad Konvencijos bei Helsinkio konvencijos VII priede numatyti teršimo iš laivų incidentų pasekmių likvidavimo reikalavimai, iš esmės, yra perkelti į nacionalinę teisę, tačiau keletas trūkumų/problemų šioje srityje:

4.1. nepakankamai pasirašyta dvišalių (su kaimyninėmis valstybėmis) teršimo incidentų likvidavimo planų su kitomis valstybėmis, tuo pačiu nėra įgyvendinta Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos įgyvendinimo priemonių 2010–2015 metų plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. lapkričio 19 d. įsakymu Nr. D1-9345, 4.2 priemonė.

4.2. Baltijos jūroje pasienyje su Latvijos Respublikos nėra nustatytas Lietuvos Respublikos jūros rajono ribos, dėl ko nėra aiškių reagavimo į teršimo incidentus reagavimo ribų.

4.3. Pagal Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos organizavimo 12 straipsnį minėtus uždavinius Lietuvos kariuomenė vykdo taikos metu, t. y. paskelbus karo padėtį (jau nekalbant apie karo padėtį), ji šių funkcijų nevykdys.

5. Darbe iškelta hipotezė, kad Lietuvos teisinė taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų likvidavimo sistema yra pakankama jūros aplinkai nuo taršos iš laivų apsaugoti – pasitvirtino.

REKOMENDACIJOS

Siekiant įgyvendinti išvadose nurodytus siūlymus, teiktinos šios rekomendacijos:

1. Siekiant praplėsti Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos monitoringo įstatymo galiojimo ribas erdvėje, siūlytina Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo valstybės sienos linijos apibrėžime numatyti, kad valstybės siena eina teritorinės jūros išorine riba, apibrėžti valstybės teritorijos sąvoką ir siekti bendrajame plane nustatyti jos ribas, išsprendus teritorinius klausimus Baltijos jūroje su Latvijos Respublika arba, artimojo sprendimo atveju, Lietuvos Respublikos monitoringo įstatyme numatyti, kad jis taikomas ir Baltijos jūros ekonominėje zonoje.

2. Siekiant suvienodinti valstybinės laivų kontrolės apimčių skaičių, tikslinga nustatyti vienodus kriterijus Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijoje (25 proc.), patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. vasario 25 d. nutarimu Nr. 189, Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. 3-759 ir Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. birželio 21 d. įsakymu Nr. 3-374.

3. Siekiant nediskriminuoti su Lietuvos vėliava plaukiojančių laivų, užsienio laivų atžvilgiu, Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse numatyti nuostatas, kad jei užsienio valstybių laivams pagal tarptautines sutartis taikomos lengvesnės sankcijos, jos taikomos ir su Lietuvos vėliava plaukiojantiems laivams.

4. Siekiant nustatyti Lietuvos Respublikos jūros rajoną siekti Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos sutarties dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje įsigaliojimo, arba tai įteisinti per tarptautines kompetentingas jūrines organizacijas.

5. Lietuvos Respublikos Vyriausybės Ministro pirmininko tarnybai tikslinga įvertinti, ar tinkamai reglamentuota teršimo incidentų likvidavimo sistema, kuri galioja tik taikos metu ar tikslinga teisės aktuose numatyti, kaip ši funkcija bus atliekama paskelbus karo padėtį, tačiau nesant ginkluotos agresijos.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Lietuvos Respublikos įstatymai

1. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. *Valstybės žinios*. 1985, Nr. 1-1.
2. Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.
3. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, patvirtintas 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 89-2741.
4. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas, patvirtintas 2002 m. kovo 14 d. įstatymu Nr. IX-785. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 37-1341, Nr. 46.
5. Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 108-2731.
6. Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*. 1992, Nr. 33-1014.
7. Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos organizavimo. *Valstybės žinios*. 1998, Nr. 49-1325.
8. Lietuvos Respublikos monitoringo įstatymas. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 112-2824.
9. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 75-2264.
10. Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo ir statybos valstybinės priežiūros įstatymas. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 76-3848.
11. Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 42-1192.

Tarptautinės sutartys

12. 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 138-5030
13. 1992 m. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 21-499.
14. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

Dvišalės sutartys

15. Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarime dėl bendradarbiavimo kovojant su Baltijos jūros teršimu nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis. *Valstybės žinios*. 2009, Nr. 154-6963.
16. Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės bendradarbiavimo susitarimo ekstremalių situacijų prevencijos, parengties ir jų likvidavimo srityje. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 77-2670.

ES teisės aktai

17. 2002 birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 1406/2002 įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą. [2004], Specialusis leidimas: 2004-12-30 Nr.1.
18. 2002 birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 1406/2002 įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą. [2004], Specialusis leidimas: 2004-12-30 Nr.1.
19. 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/56/EB, nustatančios Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva) (OL 2008 L 164).

20. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/15/EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų. [2009] OL, L 131.

21. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės [2009] OL, L 131.

22. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų. [2009] OL, L 131.

23. Baltijos jūros aplinkos apsaugos konvencijos (Helsinkio konvencijos) nuostatų įgyvendinimo 2 - ojo audito bendra baigiamoji ataskaita „Tarša iš laivų Baltijos jūroje“ [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-02-02].
http://vkontrolė.lt/dokumentai/leidiniai/nr9/galutine%20jungtine%2020HELCOM%20ataskaita_kita.pdf.

24. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 4056/86, nustatantį išmanias Sutarties 85 ir 86 straipsnių taikymo jūrų transportui taisykles, ir iš dalies keičiančio Reglamentą (EB) Nr. 1/2003, iš plečiant jo taikymo sritį, įtraukiant kabotažą ir tarptautines trapines paslaugas COM(2005) 651 final/2 — 2005/0264 (CNS) (2006/C 309/10).

25. Europos Komisija ataskaita Tarybai ir Europos Parlamentui dėl Jūrų strategijos pagrindų direktyvos (2008/56/EB) pirmojo įgyvendinimo etapo Europos Komisijos vertinimo ir gairės (2014-02-20, Briuselis, COM/2014/97).

26. Europos Parlamento ir Tarybos 2000 m. lapkričio 27 d. direktyva 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams [2000] OL, specialusis leidimas, 7 skyrius, 5 tomas, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2007 m. gruodžio 13 d. Komisijos direktyva 2007/71/EB [2007] OL L 329.

27. Komisijos Komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos (Briuselis, 2012 03 23 COM(2012) 128 final).

Kiti Lietuvos Respublikos teisės aktai

28. 2002 m. balandžio 8 d. aplinkos ministro įsakymas Nr. 160 „Dėl valstybinio aplinkos monitoringo nuostatų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 40-1514.

29. 2011 m. kovo 2 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 315 „Dėl Valstybinės aplinkos monitoringo 2011-2017 metų programos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 34-1603

30. Klaipėdos savivaldybės administracijos 2012-09-06 įsakymas Nr. AD1-2076 „Dėl Teršimo incidentų likvidavimo lokalinis plano patvirtinimo“. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-01]. <http://www.klaipeda.lt/aktai/>.

31. Krašto apsaugos ministro, aplinkos ministro ir vidaus reikalų ministro 2009 m. lapkričio 9 d. įsakymas Nr. V-1044/D1-673/1V-596 „Dėl Teršimo incidentų likvidavimo jūros rajone darbų plano patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2009 Nr. 138-6099.

32. Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 72-3017.

33. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2009 m. gruodžio 4 d. įsakymu Nr. D1-742 „Dėl jūrų strategijos pagrindų direktyvos įgyvendinimo“. *Valstybės žinios*. 2010, Nr. 64-3170.

34. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. lapkričio 19 d. įsakymas Nr. D1-9345 „Dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos įgyvendinimo priemonių 2010–2015 metų plano patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2010, Nr. 138-7074.

35. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. balandžio 18 d. įsakymu Nr. D1-314 „Dėl Leidimų likviduoti užterštumą ar leidimų mažinti užterštumą išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 47-2243.

36. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. balandžio 5 d. įsakymas Nr. D1-285 „Dėl institucijų ir objektų, kurie privalo turėti teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus, sąrašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 43-2048.

37. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymu Nr. 3-461 Dėl Jūrų laivų avarių ir incidentų saugumo tyrimų nuostatų patvirtinimo. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 101-4748.

38. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2012 m. sausio 13 d. įsakymas Nr. D1-30 „Dėl Teršimo incidentų jūros rajone tyrimo rekomendacijų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2012, Nr. 9-349.

39. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2013 m. gegužės 20 d. įsakymu Nr. D1-361 „Dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. balandžio 5 d. įsakymo Nr. D1-285 „Dėl institucijų ir objektų, kurie privalo turėti teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus, sąrašo patvirtinimo“ pakeitimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 53-2653.

40. Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2009 m. lapkričio 9 d. įsakymas Nr. V-1044/D1-673/1V-596 „Dėl Teršimo incidentų likvidavimo jūros rajone darbų plano patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2009, Nr. 138-6099.

41. Lietuvos Respublikos Seimo kanclerio 2013 m. gruodžio 5 d. įsakymas Nr. 400-IVK-369 „Dėl Teisės aktų pateikimo, registravimo ir skelbimo Teisės aktų registre tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 133-6816.

42. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras 2005 m. liepos 4 d. įsakymas Nr. 3-301 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2005, Nr. 93-3476.

43. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 13 d. įsakymas Nr. 3-141 „Dėl Pirminės laivo apžiūros vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2006, Nr. 44-1610.

44. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. lapkričio 19 d. įsakymas Nr. 3-592 „Dėl dokumentų, kuriuos privaloma pateikti tikrinimą atliekančioms valstybės institucijoms laivui atplaukiant į Lietuvos Respublikos jūrų uostą ir išplaukiant iš jo, pildymo, pateikimo ir saugojimo tvarkos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2009, Nr. 140-6176.

45. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. 3-759 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 3-94.

46. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. lapkričio 15 d. įsakymas Nr. 3-673 „Dėl Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos įdiegimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 28-921; 2010, Nr. 135-6900.

47. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. birželio 21 d. įsakymas Nr. 3-374 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 76-3680.

48. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. birželio 16 d. įsakymas Nr. 3-365 „Dėl Įgaliojimų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą, apžiūras ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus (liudijimus) suteikimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 75-3642.

49. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. sausio 10 d. įsakymas Nr. 3-23 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 14 d. įsakymo Nr. 241 „Dėl Inspektorių, atliekančių Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų kontrolę arba užsienyje įregistruotų laivų valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, atestavimo tvarkos patvirtinimo“ pakeitimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr.7-274.

50. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2008 m. spalio 27 d. įsakymas Nr. 1V-381 „Dėl įgaliojimų suteikimo likviduoti teršimo incidentus ir vykdyti ypatingas priemones Kuršių mariose“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 126-4821.

51. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2008 m. spalio 27 d. įsakymu Nr. 1V-381 „Dėl įgaliojimų suteikimo likviduoti teršimo incidentus ir vykdyti ypatingas priemones Kuršių mariose“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 126-4821.

52. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų patvirtinimo ir pavedimo ministerijoms ir Vyriausybės įstaigoms parengti reikiamus teisės aktus“. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 177-6573.

53. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. birželio 11 d. nutarimo Nr. 563 „Dėl Stabdymo Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje, Lietuvos Respublikos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse tvarkos aprašo, patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 70-2654.

54. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. gruodžio 8 d. nutarimu Nr. 1315 „Dėl sprendimo taikyti ypatingas priemones, jūros rajone įvykus avarijai ar teršimo incidentui, priėmimo“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 143-5704.

55. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. vasario 25 d. nutarimas Nr. 189 „Dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2010, Nr. 105-5431.

56. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 2 d. nutarimas Nr. 315 „Dėl Valstybinės aplinkos monitoringo 2011–2017 metų programos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 34-1603.

57. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011-06-01 nutarimas Nr. 642 „Dėl Lietuvos Respublikos jūros rajono apsaugos sistemos funkcionavimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 71-3388.

58. Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2013 m. sausio 11 d. įsakymu Nr. V-7 „Dėl nacionalinės laivų eismo stebėsenos informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo ir duomenų valdymo įgaliojimo skyrimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 6-252.

59. Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2013 m. sausio 11 d. įsakymu Nr. V-7 „Dėl nacionalinės laivų eismo stebėsenos informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo ir duomenų valdymo įgaliojimo skyrimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 6-252.

60. Susisiekimo, Aplinkos ir Sveikatos apsaugos ministerijos 2013 m. lapkričio 14 d. įsakymas Nr. 3-577/D1-841/V-1038 „Dėl Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonių, skirtų išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 120-6091.

Knygos

61. Elferink Oude, A. G. Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005. p. 49.

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

63. Ringbom, H. Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection, Kluwer Law International, Dordrecht, the Netherlands, 1997. P. 163 ir 141.

64. Ringbom, H. Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection, Kluwer Law International, Dordrecht, the Netherlands, 1997. P. 163.

65. Rutkovienė, V. M. Aplinkos tarša. Akademija, 2008. P. 11-12.

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

Straipsniai

67. Brusendorf A. C., Ehlers P. The HELCOM Declaration: a Regional Environmental Approach for Safer Shipping. The International Journal of Maritime and Coastal Law. 2002, T. 17, Nr. 3, p. 378.

68. Dubra J., 2000. Baltijos jūros dabartis ir ateitis. // Lietuvos aplinkosaugos raida. Vilnius.

69. Dubra J., 2000. Naftos produktų išplitimas Lietuvos jūrinėje pakrantėje. // Baltijos

70. Dubra J., 2003. Naftos produktų patekimo į Baltijos jūrą įvertinimas. // Jūra ir aplinka.

71. Ho-Sam Bang, Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of the Sea, 40 J. Mar. L. & Com. 291, 295 (2009). <http://www.eoearth.org/view/article/156775/>.

72. Isokaitė, I. Straipsnis Lietuvos, kaip pakrantės valstybės, teisių ir pareigų pagal 1982 metų jūrų teisės konvenciją įgyvendinimo problemos ISSN 1392-1274. Teisė 2008 Nr. 68 p. 98.
73. Young-Kyung, Y. Straipsnis „States obligations relating to marine monitoring and observation“ 17 January 2011 /Published online: 23 February 2011, World Maritime University 2011. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-05]
74. Johson, L. S. Coastal State Regulation of International Shipping//Oceana Publications, INC. Dobbs Ferry, NY. 2004. p. 124.
jūros ir Kuršių marių ekologinės problemos. Klaipėda. P. 20-22.
75. Klumbytė, S. Saugomos Baltijos jūros teritorijos tarptautinėje, Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos teisėje. JURISPRUDENCIJA Mokslo darbai 2006 3(81); p. 45-46
76. Lapinskas, K. Konstituciniai aplinkos apsaugos Lietuvoje pagrindai. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo ir Lenkijos Respublikos Konstitucinio Tribunolo teisėjų XII konferencijos medžiaga. Konstitucinės gamtinės aplinkos apsaugos pagrindų ir kitos jurisprudencijos problemos. Vilnius, 2008 m. rugsėjo 9-12 d.
Nr. 1. Klaipėda. P. 102-108.
P. 110-115.
77. Rapalis P., Smailys V., Strazdauskienė R. Straipsnis „Baltijos jūros uostų lyginamoji charakteristika pagal oro taršą iš apsilankančių laivų“. Klaipėdos universiteto Oro taršos iš laivų tyrimų laboratorija, Klaipėda; p. 207 [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-03-05].
http://bpatpi.ku.lt/krantai2013/knygele_maketas_2013_20130327_su%20padeka.pdf.
78. Smailys V., Tilickis B., 2001. Lietuvos pajūrio aplinkos problemos // Aplinkos
79. Straipsnis Jūrų strategijos pagrindų direktyvos įgyvendinimas [interaktyvus] 2011-01-17 Pasaulio jūrų universitetas. [Žiūrėta 2014-03-14]
<http://vanduo.gamta.lt/cms/index?rubricId=6dffaf28-c6a1-40cf-967f-b55ddaeffda>.
80. The term ‘operational Oceanography’ in turn also seems to have a different connotation. It is defined as „the activity of systematic and long-term routine measurements of the seas and oceans and atmosphere, and their rapid interpretation and dissemination“, see explanation of EuroGOOS of that term, available under. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-04].
http://www.eurogoos.org/content/content.asp?menu=0090000_000000_000000.
tyrimai, inžinerija ir vadyba, 2001. Nr. 3(17),76–81 p.

Internetiniai šaltiniai

81. Ataskaita dėl Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. lapkričio 19 d. įsakymo Nr. D1-934 „Dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos strategijos įgyvendinimo priemonių 2010–2015 metų plano patvirtinimo“ įgyvendinimo 2010 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2014-03-29]
http://www.am.lt/VI/article.php3?article_id=10543).
82. Baltijos jūra viena iš labiausiai užterštų pasaulyje. Delfi [interaktyvus]. 2011-01-06 [žiūrėta 2014-04-05]. <http://grynas.delfi.lt/archive/baltijos-jura-viena-is-labiausiai-uzterstu-pasaulyje.d?id=40466951>.
83. Dickinson, H. Maritime pollution by ships. A guide to International Conventions applicable to an incident involving pollution by a ship. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-20]
<http://www.hilldickinson.com/pdf/guide%209%20-%20Maritime%20Pollution%20hi-res.pdf>
84. EU actions on safety and environment protection.[interaktyvus]. [žiūrėta 2014-02-25].
http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/actions_en.htm.
85. Europos Parlamento debatai. [interaktyvus] [žiūrėta 2014-04-01] 2009-03-10
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+CRE+20090310+SIT+DOC+PDF+V0//LT> &language=LT
http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/index_en.htm.
86. Kokybiška laivyba, švaresnės jūros, saugesni vandenynai [Interaktyvus]. Europos jūrų saugumo agentūra [Žiūrėta 2014-03-28]. <http://www.baltijosjurosregionas.lt/dokumentai/>. p. 10-16.

87. Lietuvos aukščiausiojo tesimo 2009-01-20 nutartyje baudžiamoje byloje 2K-25/2009 [interaktyvus] [žiūrėta 2014-03-27]. <http://www.eteismai.lt/byla/237524642653412/2K-25/2009?word=didel%C4%97%20%C5%BEala>
88. Rutkoviėnė, V. M.; Sabienė, N. Aplinkos tarša. Akademija, 2008. P. 11-12. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-02-25] http://www.asu.lt/nm/1-projektas/-Aplinkos_tarsa/titlas.htm.
89. Tanklaivio „Prestige“ avarija prie Ispanijos krantų [interaktyvus] [žiūrėta 2014-04-01]. <http://www.topten.lt/brangiausi-nelaimingi-atsitikimai-istorijoje/>.
90. Tanklaivių avarijos pasaulyje. [interaktyvus] [žiūrėta 2014-02-23] <http://www.msa.lt/lt/naudinga-informacija/tanklaiviu-avarijos-pasaulyje.htm>.
91. Tarptautinis žodžių žodynas. [interaktyvus]. [žiūrėta 2014-04-04]. <http://www.zodziai.lt/reiksme&word=prevencija&wid=15968>.

ANOTACIJA

Ulevičius V. Taršos iš laivų prevencija ir teršimo incidentų likvidavimo sistema Lietuvoje/ magistro baigiamasis darbas. Vadovas lektorė dr. E. Matulionytė-Jarašūnė.-Kaunas: Mykolo Romerio universitetas, Viešojo saugumo fakultetas, 2014.- 67 p.

Vis didėjančios laivybos ir laivais pervežamų krovinių apimtys Baltijos jūroje kelia nemažą susirūpinimą, kaip tokiomis sąlygomis apsaugoti aplinką nuo per didelės taršos, atsižvelgiant į tai, kad Baltijos jūra ir taip viena labiausiai užterštų jūrų pasaulyje. Pagrindinis teisės aktas kuriame apibrėžtos valstybių prievolės vykdant teršimo iš laivų prevenciją ir prie kurios prisijungusi didžioji dauguma pasaulio valstybių yra Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, prie kurios prisijungusi ir Lietuva. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje valstybėms prisijungusioms prie jos akcentuojama suvereni teisė eksploatuoti savo gamtos turtus vadovaudamosi savo aplinkos apsaugos politika ir nustatyta pareiga – saugoti ir išsaugoti jūros aplinką. Siekiant tinkamai apsaugoti jūros aplinką svarbu visapusiškai, išsamiai ir objektyviai priimti nacionalinius teisės aktus, kurie suponuotų pakankamas jūros aplinkos apsaugos prielaidas ją vykdančioms asmenims ir pareigas ja besinaudojantiems asmenims, atsižvelgiant į tarptautinių sutarčių nuostatas šioje srityje.

Magistriniame darbe atskleisti Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos reikalavimai dėl taršos iš laivų prevencijos (monitoringo vykdymo, valstybinės aplinkos apsaugos kontrolės, atsakomybės taikymo) ir teršimo incidentų likvidavimo (taip pat ir Helsinkio konvencijos), bei kaip šios nuostatos ir valstybėms nustatytos prievolės yra įgyvendintos/reglamentuotos Lietuvos teisės aktuose Lietuvos Respublikos jūros rajonui.

Darbo pabaigoje suformuluotos atitinkamos išvados.

Reikšminiai žodžiai: teršimo iš laivų jūroje prevencija, teršimo incidento pasekmių likvidavimas, valstybinė jūros aplinkos apsaugos kontrolė, monitoringas.

ANNOTATION

Ulevičius V. Prevention of Pollution from Ships and liquidation of Pollution incidents system in Lithuania / master thesis. Lecturer Dr. E. Matulionytė – Jarašūne. - Kaunas: Mykolas Romeris University, Faculty of Public Security, in page 67/2014.

Increasing maritime vessels and cargo volumes in the Baltic Sea poses a significant concern, how to protect the environment from excessive pollution in the following conditions, according to the fact that the Baltic Sea is one of the most polluted sea in the world.

The main legal acts which defines States obligations of Pollution from Ships is the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) to this low vast the majority of the world including and Lithuania.

According the United Nations Convention on the Law of the Sea, the joined State emphasized the sovereign right to exploit their natural resources pursuant to their own environmental policy and the obligation - to protect and preserve the marine environment.

To protect properly the marine environment, it is important to comprehensive, in detail and objectively sufficient to adopt national legislation which would presuppose the sufficient protection of the marine environment assumptions to the persons and their obligation to the users according to the international agreements in this field.

In master thesis is revealed the requirements of United Nations Convention on the Law of the Sea for pollution from ships (monitoring of the implementation, State environmental control, the incurring of liability) and pollution incidents liquidation (as well as the Helsinki Convention), and how these preferences and state obligations laid down implemented / regulated Lithuanian legal acts of the Republic for Lithuania Sea area.

In the end of the thesis formulated relevant findings.

Keywords: Prevention of Pollution from ships at sea, liquidation of pollution incidents, Marine Environment Protection and Control of the State, monitoring.

SANTRAUKA

Vis didėjančios laivybos ir laivais pervežamų krovinių apimtys Baltijos jūroje kelia nemažą susirūpinimą, kaip tokiomis sąlygomis apsaugoti aplinką nuo per didelės taršos, atsižvelgiant į tai, kad Baltijos jūra ir taip viena labiausiai užterštų jūrų pasaulyje. Pagrindinis teisės aktas kuriame apibrėžtos valstybių prievolės vykdant teršimo iš laivų prevenciją ir prie kurios prisijungusi didžioji dauguma pasaulio valstybių yra Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, prie kurios prisijungusi ir Lietuva. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje valstybėms prisijungusioms prie jos akcentuojama suvereni teisė eksploatuoti savo gamtos turtus vadovaudamosi savo aplinkos apsaugos politika ir nustatyta pareiga – saugoti ir išsaugoti jūros aplinką. Siekiant tinkamai apsaugoti jūros aplinką svarbu visapusiškai, išsamiai ir objektyviai priimti nacionalinius teisės aktus, kurie suponotų pakankamas jūros aplinkos apsaugos prielaidas ją vykdančioms asmenims ir pareigas ja besinaudojantiems asmenims, atsižvelgiant į tarptautinių sutarčių nuostatas šioje srityje.

Darbo tyrimo objektas – Konvencijos reikalavimai dėl taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų likvidavimo (taip pat ir Helsinkio konvencijos) ir jų reglamentavimas Lietuvos teisės aktuose Lietuvos Respublikos jūros rajonui. Tyrimo dalykas – Konvencijos reikalavimų taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų likvidavimo (taip pat ir Helsinkio konvencijos) srityse įgyvendinimas Lietuvos teisės aktuose Lietuvos Respublikos jūros rajonui. Darbo tikslas – išnagrinėjus Konvencijos nuostatas taršos iš laivų prevencijos bei teršimo incidentų likvidavimo reikalavimus bei Helsinkio konvencijos reikalavimus teršimo incidentų likvidavimui, atskleisti jų įgyvendinimą Lietuvos teisės aktuose Lietuvos Respublikos jūros rajonui ir įvertinti ar esamas teisinis reglamentavimas yra pakankamas ir aiškus.

Magistro baigiamajame darbe naudoti įvairūs teoriniai (analizės, lyginimo, kritikos, dedukcijos ir indukcijos bei sintezės) ir empiriniai (dokumentų analizės) tyrimo metodai kaip tyrimo objekto pažinimo būdai. Pagrindinė išvada, jog hipotezė, kad Lietuvos teisinė taršos iš laivų prevencijos ir teršimo incidentų likvidavimo sistema yra pakankama jūros aplinkai nuo taršos iš laivų apsaugoti, pasitvirtino. Darbo pabaigoje suformuluotos atitinkamos išvados ir rekomendacijos, kurias būtų tikslinga įgyvendinti.

SUMMARY

Increasing maritime vessels and cargo volumes in the Baltic Sea poses a significant concern, how to protect the environment from excessive pollution in the following conditions, according to the fact that the Baltic Sea is one of the most polluted sea in the world. The main legal acts which defines States obligations of Pollution from Ships is the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) to this low vast the majority of the world including and Lithuania. According the UNCLOS, joined in the State emphasized the sovereign right to exploit their natural resources pursuant to their own environmental policy and the obligation - to protect and preserve the marine environment. To protect properly the marine environment, it is important to comprehensive, in detail and objectively sufficient to adopt national legislation which would presuppose the sufficient protection of the marine environment assumptions to the persons and their obligation to the users according to the international agreements in this field.

The research object – requirements of the UNCLOS about pollution incidents liquidation (as well as the Helsinki Convention), and regulation in Lithuanian legal acts for the Sea area of Lithuania Republic.

The subject of research – Requirements of the UNCLOS ship pollution prevention and Pollution incidents (as well as the Helsinki Convention) implementation in Lithuanian legal acts for the Sea area of Lithuania Republic.

The aim – by examined terms of the UNCLOS about Pollution from Ships, requirements about Pollution incidents and Helsinki Convention requirements of Pollution incident liquidation, revealed their liquidation in Lithuanian legal acts for the Sea area and to assess if the existing legal regulation is sufficient and clear.

In master's thesis used various theoretical (analysis, comparison, criticism, deduction and induction, and synthesis) and empirical (document analysis) research methods as the object of investigation of cognitive methods.

The main conclusion, that Lithuanian legal Pollution from Ships and Pollution incident response system is sufficient to protect for the marine environment from pollution by ships, hypothesis is proved. In the end of the thesis formulated relevant findings and recommendations, which it would be appropriate to implement.