



LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS KONTROLĖ VALSTYBINIO AUDITO ATASKAITA

HELSINKIO KONVENCIJOS DĖL BALTIJOS JŪROS BASEINO JŪRINĖS APLINKOS APSAUGOS NUOSTATŲ ĮGYVENDINIMAS

2004 gruodžio 23 d. Nr. 2020-3-43

Vilnius

IŽANGA

AUDITUOJAMA SRITIS

Žmonių ūkinė veikla vis labiau lemia natūralius Baltijos jūros aplinkos pokyčius, todėl vienas iš svarbiausių tikslų yra suderinti jūrinės industrijos plėtrą, racionalų jūros išteklių naudojimą ir gamtinės aplinkos išsaugojimą. Laivų judėjimas Baltijos jūra sudaro apie 15 proc. bendro laivų judėjimo pasaulyje. 2000 m. Baltijos jūra pervežta 80 mln. t naftos. Manoma, kad metinis pervežamos naftos kiekis 2015 m. išaugs iki 130 mln. t.

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 Konvenciją dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos. Konvencijoje numatytos taisyklės ir principai, reglamentuojantys Baltijos jūros baseino apsaugą. Šalys susitarė kartu ar atskirai imtis įstatyminių, administracinių ir kitų priemonių taršai panaikinti arba sumažinti, sukurti sąlygas natūralios Baltijos jūros baseino aplinkos atkūrimui, jos ekologinės pusiausvyros palaikymui.

Danijos, Estijos, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos, Suomijos, Vokietijos ir Rusijos aukščiausių audito įstaigų atstovai 2003-12-05 Varšuvoje susitarė bendradarbiauti, atliekant II -ąją tarptautinį paralelinį Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos nuostatų įgyvendinimo auditą, kurio tikslas – įvertinti, kaip Konvencijos šalyse įgyvendinami konvencijos 8, 13, 14, 16 straipsniai, jų priedai ir rekomendacijos. Audite dalyvaujančių šalių aukščiausių audito institucijų atstovai įvardijo šias pagrindines audito priežastis: nuolat intensyvėjantį laivų eismą, augantį keleivių (žmonių) ir krovinių pervežimą, didėjantį naftos ar jos produktų transportavimą Baltijos jūra.

Lietuvos Respublikos Valstybės kontrolė pasirašė minėtą susitarimą ir, žinodama, kad augant laivų skaičiui, vis sparčiau didėja rizika užteršti Baltijos jūrą nafta ir jos produktais, nusprendė atlikti: 8 (Taršos iš laivų prevencija), 13 (Pranešimai ir konsultacijos dėl avarinės taršos), 14 (Bendradarbiavimas kovojant su jūros tarša) ir 16 (Ataskaitos ir apskaitos informacija) Helsinkio konvencijos straipsnių įgyvendinimo Lietuvos Respublikoje auditą.

Šioje ataskaitoje vartojamų sąvokų išaiškinimas:

Baltijos jūros rajonas – Baltijos jūra, Suomijos įlanka, Botnijos įlanka, Zundo ir Belto sąsiauriai, jungiantys Baltijos jūrą su Šiaurės jūra nuo lygiagretės, einančios per Skageno iškyšulio tašką Skagerake, kurio koordinatės – 57°44'43" šiaurės platumos.

Deginimas – sąmoningas atliekų ir kitų medžiagų deginimas jūroje, norint jas sunaikinti terminiu būdu. Veikla, būdinga laivų arba kitų įrenginių įprastam naudojimui, į šią sąvoką neįeina.

Gamtos išteklių – gyvosios ar negyvosios gamtos elementai, kuriuos žmogus gali naudoti savo poreikiams.

Išmetimas – kenksmingų medžiagų arba nuotekų, turinčių tokių medžiagų, visoks išleidimas iš laivo, įrenginio, įskaitant ištekėjimą, pašalinimą, išliejimą, prasisunkimą, išpumpavimą, išsiskyrimą arba ištuštinimą, neatsižvelgiant į priežastis, dėl kurių tai įvyko.

Įrenginys – kiekvienas jūros rajone esantis stacionarus ar plūduriuojantis įrenginys, konstrukcija ar platforma.

Jūros aplinka – aplinka, kurią sudaro oras, jūros vanduo, dugnas ir gelmės, jų gamtos išteklių.

Jūros aplinkos apsauga – sistema priemonių, reguliuojančių ūkinės ir kitos veiklos neigiamą poveikį jūros aplinkai.

Jūros monitoringas – jūros aplinkos komponentų – vandens, oro, nuosėdų, floros ir faunos, taip pat veiklos pasekmių, gamtinės ir antropogeninės taršos, kuri gali turėti įtakos jūros aplinkos kokybei, nuolatiniai stebėjimai, įvertinimas ir prognozė.

Ypatingas jūros rajonas – Baltijos jūros rajonas ir kitų jūrų rajonai, kurių ypatingas aplinkos apsaugos statusas patvirtintas Tarptautinės jūrų organizacijos.

Jūros rajonas – Lietuvos Respublikos:

1. Vidaus vandenys – Lietuvos Respublikos Kuršių marios ir Klaipėdos uosto akvatorija į rytus nuo linijos, jungiančios labiausiai į jūrą nutolusius Klaipėdos uosto molų taškus.

2. Teritoriniai vandenys – Lietuvos Respublikos pakrantės 12 jūrmylių pločio Baltijos jūros vandenų juosta, kuri sudaro Lietuvos Respublikos teritorijos dalį ir kurios ribas su kaimyninėmis valstybėmis nustato Lietuvos Respublikos tarptautiniai susitarimai.

3. Išskirtinė ekonominė zona – už teritorinių vandenų ribos esanti Baltijos jūros dalis, kurioje Lietuvos Respublika turi tam tikras suverenias teises, jurisdikciją ir pareigas, nustatytas pagal Lietuvos Respublikos įstatymus ir tarptautinius susitarimus.

Kenksmingos medžiagos – visokios medžiagos, kurios, patekusios į jūrą gali ją užteršti.

Laivas – bet kokio tipo plaukiojančios priemonės, naudojamos jūros aplinkoje.

Nafta – visokio pavidalo nafta, įskaitant gryną naftą, naftos kurą, naftos nuosėdas, naftos atliekas ir naftos produktus.

Skystos medžiagos – medžiagos, kurių garų slėgis 37,8⁰ C temperatūroje neviršija 2,8 kgf/sm² (0,2746 MPa).

Šalinimas – bet koks atliekų arba kitų medžiagų sąmoningas pašalinimas į jūrą arba į jūros dugną iš laivų, įrenginių arba lėktuvų, ir pačių laivų, įrenginių arba lėktuvų pašalinimas į jūrą. Šalinimas nereiškia atliekų arba kitų medžiagų, būdingų arba susidarančių įprastai naudojant laivus, įrenginius jūroje ar lėktuvus, išmetimo į jūrą, taip pat įrangos arba medžiagų palikimo jūroje kitiems tikslams, kurie neprieštarauja įstatymų reikalavimams.

Tanklaivis – laivas, pritaikytas vežti ar vežantis naftą ir kitas skystas medžiagas, kurios supilamos tiesiogiai į laivą.

Tarša – medžiagos arba energija, kurios dėl žmogaus veiklos tiesiogiai arba netiesiogiai patenka į jūrą ir gali sukelti pavojų žmogaus sveikatai, pakenkti gyviesiems ištekliams ir jūrinėms ekosistemoms, kliudyti verstis teisėta veikla jūroje, įskaitant žvejybą, pabloginti naudojimui skirtą jūros vandens kokybę ir sumažinti poilsavimo galimybes.

Tarša iš sausumos šaltinių – tarša iš visų Lietuvos Respublikos sausumoje koncentruotų arba išsklaidytų šaltinių, kurių teršalai į jūrą patenka vandeniui, per atmosferą arba tiesiogiai iš pakrantės, taip pat pašalinami į jūrą iš sausumos einančiu tuneliu, vamzdynu ar kitaip.

Teršimo incidentas – įvykis arba seka įvykių, dėl kurių išmesta arba gali būti išmesta naftos ar kitų medžiagų ir kurie kelia arba gali sukelti pavojų jūros aplinkai, pakrantei arba pakenkti kaimyninių valstybių interesams.

Ataskaitoje vartojamų sutrumpinimų išaiškinimas:

Vyriausybė – Lietuvos Respublikos Vyriausybė,

Aplinkos ministerija – Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija,

Susisiekimo ministerija – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija,

HELCOM – Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos komisija,

Helsinkio konvencija – 1992 m. Baltijos jūros rajono jūrinės aplinkos apsaugos konvencija su Helsinkio komisijos priimtomis rekomendacijomis,

KRAAD – Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas prie Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos,

JAAA – Jūros aplinkos apsaugos agentūra prie KRAAD,

JTC – Jūrinių tyrimų centras,

KVJU – Klaipėdos valstybinis jūrų uostas,

KVJUD – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija,

LHMT – Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba,

LSLA – Lietuvos saugios laivybos administracija,

LJPGKC – Lietuvos jūrų paieškos ir gelbėjimo koordinacinis centras,

MARPOL 73/78 – 1973 m. Tarptautinė apsaugos nuo teršimo iš laivų konvencija, papildyta 1978 m. protokolu ir Lietuvos Respublikos priimtomis pataisomis.

AUDITO SUBJEKTAI

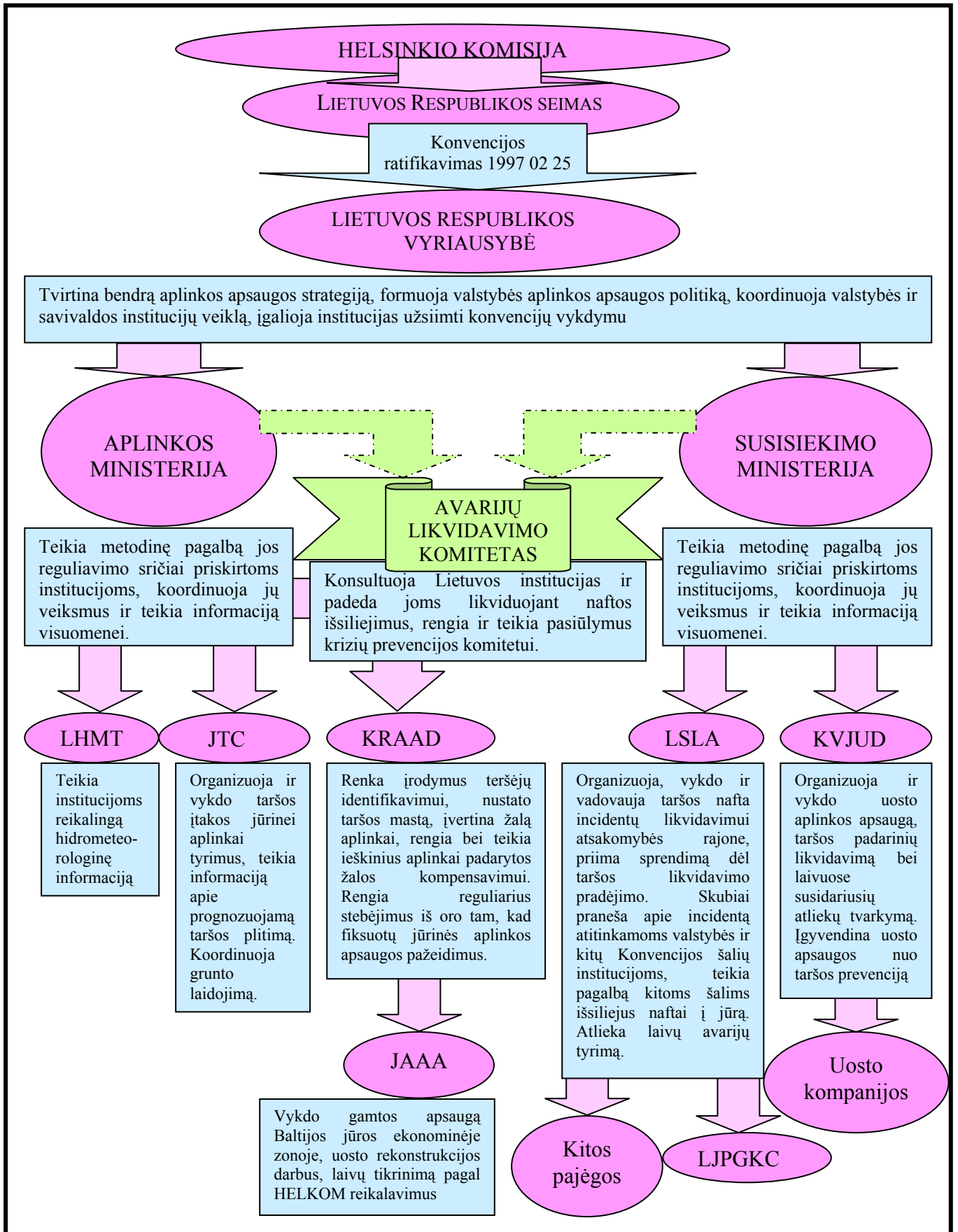
Audito subjektu pasirinkta Helsinkio konvencijos įgyvendinimą koordinuojanti Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, kodas – 8860237, buveinė A. Jakšto g. 4/9, LT 2694 Vilnius. Jos nuostatus Lietuvos Respublikos Vyriausybė patvirtino 1998-09-22. Ministerija yra vykdomosios valdžios institucija, vykdanči įstatymų ir kitų teisės aktų jai pavestas funkcijas ir įgyvendinanti aplinkos apsaugos, kraštovaizdžio ir biologinės įvairovės apsaugos, gamtos ir rekreacinių išteklių naudojimo, poveikio aplinkai vertinimo valstybės politiką. Lietuvai integruojantis į Europos Sąjungą svarbiausi Aplinkos ministerijos uždaviniai yra: formuoti aplinkos apsaugos valstybės politiką, užtikrinti aplinkos formavimą pagal subalansuotos plėtros principus, rūpintis sveika ir švaria aplinka.

Audito metu duomenis ir informaciją raštu, pokalbių su darbuotojais, elektroniniu paštu ir bendraudami telefonu gavome iš: Susisiekimo ministerijos, Lietuvos saugios laivybos administracijos, Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento, Klaipėdos Valstybinio jūrų uosto direkcijos, Jūrinių tyrimų centro.

AUDITO PROCESAS

Audito objektas: Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos 8, 13, 14 ir 16 straipsniai. Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo Helsinkio konvenciją 1997-02-25 įstatymu Nr. VIII-139 „Dėl 1992m. Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos ratifikavimo“.

Pagrindinis Lietuvos Respublikos įstatymas, nustatantis įvairaus lygmens institucijų atsakomybę dėl aplinkos apsaugos, yra Aplinkos apsaugos įstatymas, o pagrindiniai įstatymai, reglamentuojantys jūros aplinkos apsaugą, yra Lietuvos Respublikos Jūros aplinkos apsaugos ir Saugios laivybos įstatymai. Juose nustatytas funkcijų pasiskirstymas tarp institucijų, nustatytos pagrindinės sąvokos.



1. pav. Helsinkio konvencijos valdymas Lietuvoje

Audituojamas laikotarpis: 2000–2003 metai.

Audito tikslas: įvertinti Helsinkio konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos nuostatų įgyvendinimą. Nustatyti, ar efektyviai veikia taršos iš laivų prevencijos sistema, ar ją koordinuojančios ir vykdančios institucijos veikia pakankamai efektyviai, taip pat įvertinti šių institucijų tarpusavio ir tarptautinį bendradarbiavimą.

Audito tikslui pasiekti numatėme tokias užduotis:

- Ar efektyvus ir pakankamai rezultatyvus taršos iš laivų prevencijos valdymas, Lietuvos institucijų tarpusavio ir tarptautinis bendradarbiavimas?
- Ar nacionalinės nuotekų išleidimo, atliekų deginimo ir laidojimo taisyklės atitinka Helsinkio Konvencijos nuostatas?
- Ar atliekų ir nuotekų priėmimas iš laivų atitinka Helsinkio konvencijos reikalavimus?
- Ar taikomas principas „be specialaus mokesčio“?
- Ar pagrindinių laivybos maršrutų sudarymo ir jų priežiūros sistema, atitinka naujausius Helsinkio konvencijos rekomendacijų reikalavimus?
- Kaip diegiami elektroniniai jūrlapiai, Automatinės laivų identifikavimo (AIS) ir Reiso duomenų registravimo (RDS) sistemos?
- Ar uostų kontrolė pakankamai efektyvi ir vykdoma pagal Paryžiaus MOU ir ES direktyvą Nr. 95/21/ES?
- Ar tinkamai suplanuotos ir išdėstytos prieglaudos nuo nelaimių vietos laivams?
- Ar efektyvios ir rezultatyvios taršos nafta incidentų stebėjimo, registravimo ir reagavimo į juos sistemos?
- Ar efektyvus ir rezultatyvus Lietuvos institucijų tarpusavio ir tarptautinis bendradarbiavimas?
- Ar tinkamai paruošti Lietuvos nacionalinis naftos išsiliejimų jūroje likvidavimo ir lokaliniai avarijų likvidavimo planai?
- Ar efektyvi mokymų ir pratybų, avarijų likvidavimo išlaidų apmokėjimo, baudų skyrimo ir išieškojimo sistema?
- Konkrečių avarijų atvejai.

AUDITO DARBO REZULTATAI

Lietuvos Respublikos Seimui 1997-02-25 įstatymu Nr. VIII-139 ratifikavus Helsinkio konvenciją „Dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos“, jūros aplinkos apsaugą ir laivybą reglamentuojantys Lietuvos Respublikos įstatymai ir kiti teisės aktai yra derinami su Helsinkio Konvencijos rekomendacijomis.

Vadovaujantis Helsinkio Konvencijos 31 ir 32 straipsniais, Konvencijos šalys privalo kuo greičiau pranešti Helsinkio komisijai, ar jos pritaria siūlomoms straipsnių ar priedų pataisoms, Konvencijos šalims

tai pat rekomenduojama šias pataisus patvirtinti ir apie tai pranešti Helsinkio Komisijai. Konvencijoje nenumatyti pakeitimų ratifikavimo terminai, taip pat nenumatyta taikyti sankcijų už jų neratifikavimą.

1 lentelė

Helsinkio konvencijos priedų ir pakeitimų ratifikavimo eiga Lietuvos Respublikoje 2000–2003 metais

Nr.	Pakeitimų pavadinimas	Priėmimo data	Įsigaliojimo data	Ratifikavimo būklė
1.	IV priedo „Taršos iš laivų prevencija“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 22E/5)	2001-09-10	2002-12-01	2004-07-15 priimtas įstatymas dėl pakeitimų ratifikavimo
2.	III priedo „Taršos iš sausumos šaltinių prevencijai taikomi kriterijai ir priemonės“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 21/1)	2000-03-20	2000-12-31	Pakeitimai verčiami į lietuvių kalbą. Numatoma ratifikuoti 2005 m.
3.	IV priedo „Taršos iš laivų prevencija“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 21/2 ir papildymas HELCOM rekomendacija 22/3)	2000-03-20 (papildymas 2001-03-21)	2000-12-31	Pakeitimai verčiami į lietuvių kalbą. Numatoma ratifikuoti 2005 m.
4.	IV priedo „Taršos iš laivų prevencija“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 24/8)	2003-06-25	2004-07-01	Pakeitimai verčiami į lietuvių kalbą. Numatoma ratifikuoti 2005 m.

1. Helsinkio Konvencijos 8 straipsnis. Taršos iš laivų prevencija

Konvencijoje dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos numatyta, kad Konvencijos šalys, siekdamos apsaugoti Baltijos jūros baseiną nuo taršos iš laivų, imasi IV priede numatytų priemonių, kurios reglamentuoja nuotekų išleidimo ir atliekų priėmimo taisykles, reikalavimus nuotekų ir atliekų, susidariusių laivuose, išleidimo ar priėmimo įrenginiams, leidimų šias atliekas ir nuotekų išleisti ar jas deginti laivuose išdavimo tvarką.

1.1. Atliekų, nuotekų ir grunto šalinimas ar deginimas jūroje

Lietuvos Respublikos Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 1997-11-13 Nr. VIII-512 26 ir 27 straipsniai, kaip to reikalauja Helsinkio Konvencija, Baltijos jūros rajone ir atviroje jūroje draudžia šalinti, deginti ir laidoti atliekas ir kitas medžiagas. Šie draudimai netaikomi atliekant Klaipėdos jūrų uosto akvatorijos gilinimo darbus iškastam gruntui, kuris vidaus ir teritoriniuose vandenyse šalinimas tik gavus Aplinkos ministerijos (KRAAD) leidimus, o išskirtinėje ekonominėje zonoje – dar ir po konsultacijų su Helsinkio komisija.

KVJU prie kai kurių krantinių yra susikaupusio užteršto grunto, kurio laidojimas Baltijos jūroje esančiuose sąvartynuose yra draudžiamas. 2000-08-03 Tarptautinis rekonstrukcijos ir plėtros bankas (Pasaulio bankas), Lietuvos Respublikos finansų ministerija ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija pasirašė paskolos ir garantijų sutartį uosto įplaukos rekonstravimui vykdyti. Iš sutartyje numatytų 35,4 mln. JAV dolerių 7 mln. JAV dolerių skirti užteršto grunto aikštelės įrengimui.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. spalio 4 d. nutarimu Nr. 1196 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001–2004 metų programos įgyvendinimo priemonių patvirtinimo“ patvirtintose Vyriausybės 2001–2004 metų programos įgyvendinimo priemonėse numatyta užteršto grunto sandėliavimo ir perdirbimo aikštelė iki 2004 m. I ketv. neįrengta.

Audito metu KVJUD darbuotojai nurodė, kad aikštelė neįrengta dėl užsitęsusių vietos parinkimo, projektavimo, derinimo darbų ir kilusių debatų su Klaipėdos miesto savivaldybe dėl sklypo skyrimo ir perdavimo.

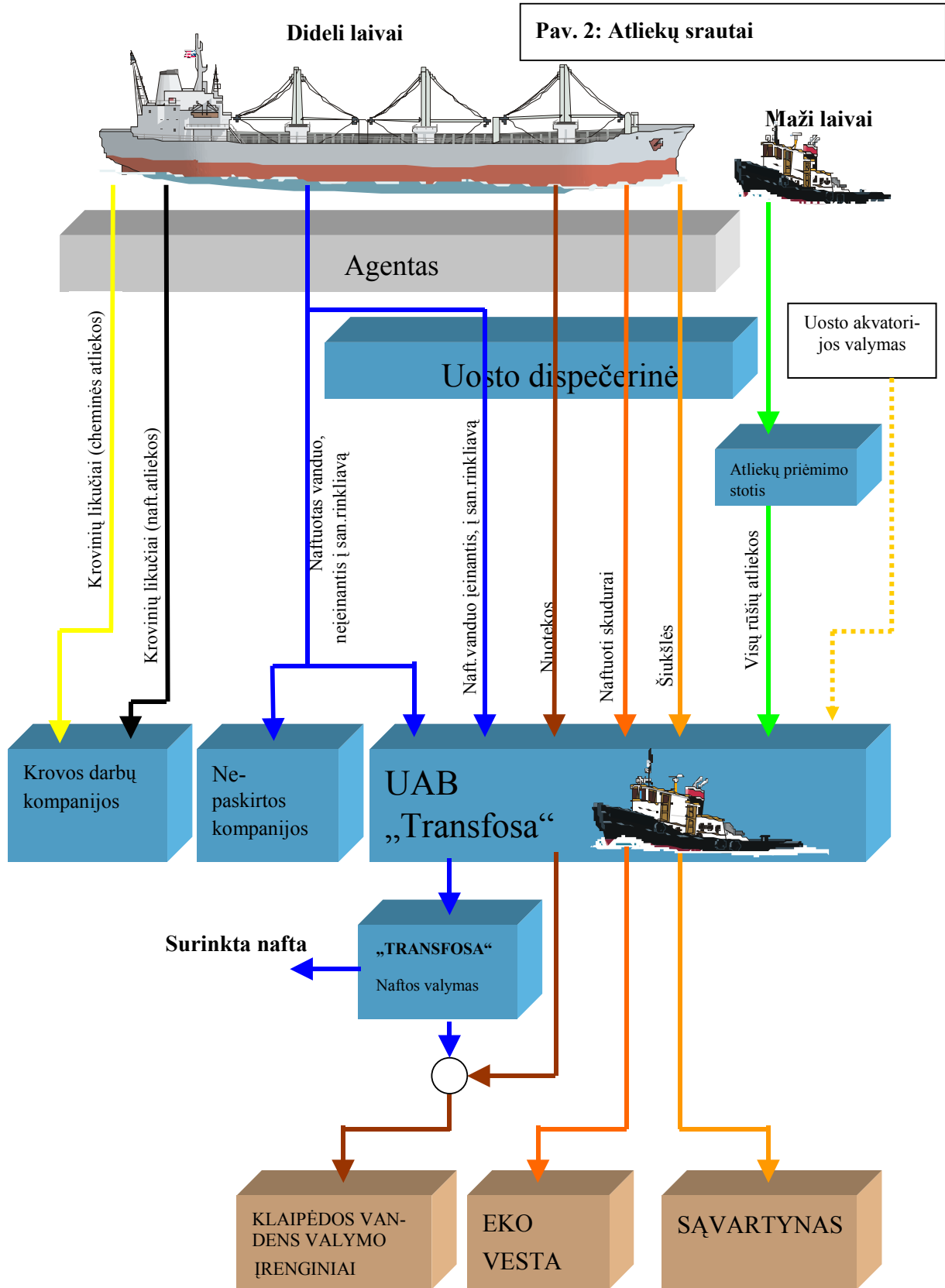
Audito metu t. y. 2004-08-02 KVJUD dėl aikštelės įrengimo kreipėsi į Susisiekimo ministeriją, kuri 2004-09-22 informavo Vyriausybę apie užteršto grunto aikštelės įrengimo problemas. Ministras Pirmininkas 2004-09-29 pavedimu Nr. 22-7841 įpareigojo Klaipėdos miesto merą pagreitinti sprendimus, tačiau sprendimas nepriimtas, o aikštelė dar neįrengta.

1.2. Atliekų ir nuotekų priėmimas iš laivų uostuose

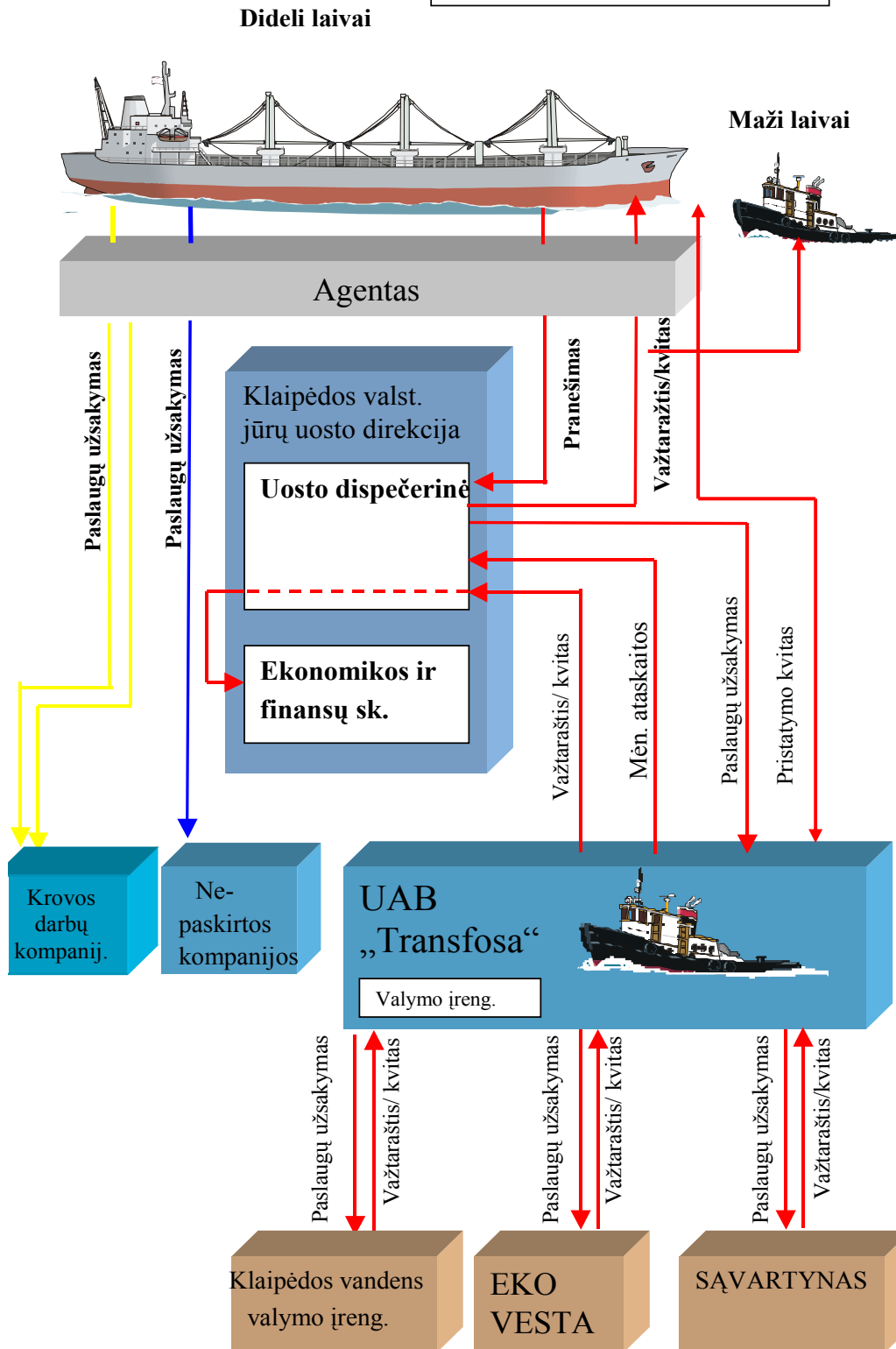
Pagal Helsinkio konvencijos rekomendacijas laivai, išplaukdami iš uosto, turi palikti (priduoti) atliekas ir nuotekas į uosto priėmimo įrengimus, tik nežymūs kiekiai gali būti saugomi laivuose.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ir aplinkos ministrai 2003-07-09 įsakymu Nr. 3-414/346 „Dėl laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ patvirtino „Laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių tvarkymo nuostatus“. Pagal šių nuostatų 16 p. reikalavimus laivai, prieš atplaukdami į Lietuvos Respublikos jūrų uostus, praneša uosto dispečeriui duomenis apie laivą, jame esančių atliekų ir krovinių likučius. Prieš išplaukdami iš Lietuvos Respublikos jūrų uostų visi laivai privalo pristatyti į priėmimo įrenginius visas laivuose susidariusias atliekas ir krovinių likučius, kurių pagal Lietuvos Respublikos teisės aktų, Helsinkio konvencijos ir MARPOL 73/78 reikalavimus negalima išmesti į jūrą. Laivai gali plaukti iki kito uosto ir nepristatydami į priėmimo įrenginius visų laivuose susidariusių atliekų ir krovinių likučių, jeigu akivaizdu, kad atliekoms sandėliuoti skirtų talpų užteks visoms laivuose susidariusioms atliekoms ir krovinių likučiams sandėliuoti. Kai žinoma, kad planuojamame atvykimo uoste nėra atliekų priėmimo įrenginių arba kitas įplaukimo uostas nežinomas, uosto administracija turi pareikalauti pristatyti visas atliekas prieš laivui išplaukiant iš uosto. Lietuvos Respublikos jūrų uostų administracijos gali suteikti išimtis dėl privalomo atliekų pristatymo tais atvejais, kai keltai, linijiniai ir aptarnavimo laivai vykdo laivybą tarp tų pačių Baltijos ir Šiaurės jūros uostų.

Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste atliekų ir krovinių likučių tvarkymas vykdomas, vadovaujantis KVJUD generalinio direktoriaus 2003-10-27 įsakymu Nr. 287, patvirtintu „Klaipėdos uosto atliekų tvarkymo planu“, kuriame yra aprašytos informacijos apie atliekų ir krovinių likučius pateikimo, atliekų ir krovinių likučių pridavimo bei priėmimo, jų apskaitos ir dokumentų tvarkymo procedūros (2 ir 3 pav.).



Pav. 3 :Dokumentų srautai



2 ir 3 pav. KVJUD atliekų tvarkymo plane numatyti atliekų ir dokumentų judėjimo srautai (Šaltinis - KVJUD atliekų tvarkymo planas)

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

1. Laivuose susidariusios atliekos (atliekos iš mašinų skyriaus, įgulos atliekos ir šiukšlės) yra pristatomos KVJUD paskirtam sanitarinių paslaugų operatoriui – UAB „Transfosa“. Maži laivai savo

atliekas pristato į nedideles atliekų priėmimo stotis, esančias valčių ir žvejybinių laivų prieplaukoje. Atliekas vėliau surenka operatorius.

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

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

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

- Prieš 24 val. iki laivo atvykimo į uostą informaciją apie laive susidariusias atliekas. Jos pateikimui naudojama standartinė forma (plano 1 priedas).

- Paraišką atliekų surinkimui (plano 2 priedas).

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

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

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atliekų tvarkymo plano taisyklių 3.4 p. numatyta atliekas (šiukšles) rūšiuoti į šias kategorijas: plastikus; plūdrias separacines, pakavimo ir apsiuvos medžiagas; susmulkintus popieriaus gaminius, skudurus, stiklą, metalus, butelius, indų šukes; maisto atliekas ir deginimo įrenginių pelenus.

Šiuo metu atliekos (šiukšlės) nerūšiuojamos, nors tai rekomenduojama 1997-07-15 ES direktyvos dėl atliekų Nr. 75/442 7 str., Atliekų tvarkymo įstatymo (2002-07-01 Nr. IX-1004 redakcija) 4 str. 2 dalyje, nes, kaip nurodė KVJUD darbuotojai, sanitarinių paslaugų operatorius UAB „Transfosa“ surinktas atliekas (šiukšles) gabena į Klaipėdos miesto savivaldybės sąvartyną, kur nereikalaujama, kad jos būtų išrūšiuotos.

1.3. Principas „be specialaus mokesčio“

Vadovaujantis HELCOM Rekomendacija Nr. 19/8, speciali sistema „be specialaus mokesčio“ turi būti taikoma nuo 2000-01-01. Minėtas principas numato, kad laivai turi mokėti sanitarinę rinkliavą nepriklausomai nuo to, ar šis laivas naudojasi uostuose esančiais atliekų priėmimo įrenginiais ar ne.

Sanitarinės rinkliavos dydis negali priklausyti nuo laivų pristatomų atliekų kiekio. Pagrindinis kriterijus nustatant šios rinkliavos dydį turi būti tik laivo talpa ir klasė.

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 34 str., Vyriausybė 2002-02-13 nutarimu Nr. 226 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų rūšių jų maksimalių dydžių ir taikymo principų patvirtinimo“ patvirtino Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivo, navigacinės, krantinės, tonažo, sanitarinės ir keleivio rinkliavų maksimalius dydžius ir šių rinkliavų taikymo principus. Susisiekimo ministras 2002-06-16 įsakymu Nr. 3-322 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklių“ patvirtino Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisykles. Rinkliavų rūšys ir taikymo principai šiame įsakyme atitinka nustatytus Vyriausybės nutarimu Nr. 226. Šių taisyklių VI skyriuje numatytos sanitarinės rinkliavos apskaičiuojamos pagal bendrąją talpą (BT), o 37 p. numatyta, kad sanitarinės rinkliavos sąskaita atiduodami visų rūšių laivo eksploataciniai teršalai, kurie susikaupė nuo paskutinio išplaukimo uosto iki įplaukimo į Klaipėdos uostą ir stovėjimo jame metu. KVJU atliekų tvarkymo plane numatyti tokie patys sanitarinės rinkliavos taikymo principai ir tvarka, jos dydžiai.

Pastebėjimas: Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste balastinių vandenių, plovimo vandenių, chemiškai užterštų vandenių, dažų likučiai tvarkomi pagal laivų susitarimus su atitinkamomis krovimo darbų kompanijomis. Nors 1997-11-13 Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo 25 str. numatytas atskiro mokesčio už teršalų priėmimą netaikymas.

1.4. Atliekų tvarkymo planai

Audito metu Lietuvoje veikė Klaipėdos valstybinis jūrų uostas ir AB „Mažeikių nafta“ priklausantis Būtingės naftos terminalas.

2003-07-09 Lietuvos Respublikos susisiekimo ir aplinkos ministrai įsakymu Nr. 3-414/346 „Dėl laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ patvirtino „Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatus“ ir įpareigojo KVJUD iki 2003-09-01 parengti ir patvirtinti Klaipėdos ir Šventosios jūrų uostų atliekų tvarkymo planus, o AB „Mažeikių nafta“ pasiūlė iki 2003-10-01 parengti Būtingės naftos terminalo atliekų tvarkymo planą.

KVJUD generalinis direktorius 2003-10-27 įsakymu Nr. 287 patvirtino „Klaipėdos uosto atliekų tvarkymo planą“, tačiau iki 2003-09-01 neparengė Šventosios jūrų uosto atliekų tvarkymo plano, nes Šventosios jūrų uostas neįrengtas ir veiklos nevykdo. Parengdama „Klaipėdos uosto atliekų tvarkymo planą“ KVJUD įvertino atplaukiančių į uostą laivų poreikius, susidarančių atliekų kategorijas ir kiekius. Planas paruoštas vadovaujantis MARPOOL 73/78 ir 1992 m. Konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos ir atitinka jų reikalavimus.

Minėtu susisiekimo ir aplinkos ministrų įsakymu patvirtintų „Laivuose susidarančių atliekų ir laivo krovinių likučių tvarkymo nuostatų“ 14 p. numatytas ataskaitos apie šių nuostatų ir uosto atliekų tvarkymo plano vykdymą pateikimas. O šio įsakymo 15 p. numatyti duomenys, kurie turi būti nurodyti ataskaitoje, tačiau neaparta ataskaitos forma. KVJUD uosto kapitonas 2004-03-22 raštu Nr. UD-11.1.8.818 „Dėl

ataskaitos pateikimo“ pateikė laisvos formos ataskaitą apie šių nuostatų ir uosto atliekų tvarkymo plano vykdymą, o 2004-05-31 raštu Nr. UD-11.1.8.1698 „Dėl ataskaitos patikslinimo“ pateikė ataskaitą pagal suderintą su LSLA gelbėjimo koordinacinio centru ataskaitos formą.

AB „Mažeikių nafta“ iki 2003-10-01 neparengė Būtingės naftos terminalo atliekų tvarkymo plano, t.y. neįvykdė 2003-07-09 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymo Nr. 3-414/346 „Dėl laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ 3 p. numatyto siūlymo. AB „Mažeikių nafta“ Vamzdynų ir terminalo operacijų specialistai, atsakydami į LSLA 2003-10-27 raštą Nr. 9(1.21)- 1576 „Dėl ministro įsakymo vykdymo“, 2003-10-31 raštu Nr. 530 „Dėl ministro įsakymo vykdymo“ informavo, kad Būtingės naftos terminalas neturi priėmimo įrenginių ir negali priimti iš atvykstančių laivų atliekų ir teršalų, nurodė, kad AB „Mažeikių nafta“ 2002 m. liepos mėn. papildė Būtingės naftos terminalo SPM naudojimo taisykles ir ėmėsi šių priemonių:

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

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

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

Papildomų reikalavimų įvykdymą patvirtinantys dokumentai saugomi Būtingės naftos terminale.

1.5. Laivų eismo maršrutų ir uostų prieigų priežiūros sistema. Jūrlapių sudarymas ir diegimas. Jūrlapių kontrolės intensyvinimas

2001-09-01 Helsinkio Komisijos neeiliniame ministrų susitikime priimta rekomendacija 22 E/5, keičianti 1992 m. Helsinkio konvencijos IV priedo „Taršos iš laivų prevencija“ 4 taisyklę ir papildanti šį priedą naujomis 9–13 taisyklėmis. 9 taisyklėje yra numatyta:

a) siekdamas užtikrinti, kad nepakankama informacija iš šaltinių nekeltų pavojaus laivybos saugai, sudaro sistemiskai ir pakartotinai vykdydamos pagrindinių laivybos maršrutų ir uostų patikrinimo planus. Patikrinimas vykdomas pagal standartą, kuris atitinka naujausią IHO S-44 redakciją. Planą drauge sudaro visos už atitinkamus baseinus atsakingos hidrografinės tarnybos ne vėliau kaip iki 2002 m. pabaigos, kad iki 2003 m. būtų galima pradėti juos įgyvendinti;

b) sukuria elektroninius laivybos jūrlapius (ELJ):

i) pagrindinių laivybos maršrutų ir uostų – iki 2002 m. pabaigos,

ii) šalutinių laivybos maršrutų ir uostų – iki 2004 m. pabaigos.

Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 (2000-08-29 redakcija) 38 straipsnyje numatyta:

1. Vandens keliai gali būti ženklinami ir žymimi jūrlapiuose ir locmanų žemėlapiuose tik atlikus šių kelių hidrografinius ir kitus tyrimus.

2. Navigacinį žymėjimą bendrojo naudojimo vandens keliuose ir uostų akvatorijose vykdo Administracija (LSLA).

3. Bendrojo naudojimo vandenų kelių žymėjimo, tvarkymo ir eksploatavimo valstybinę priežiūrą vykdo Administracija (LSLA).

4. Administracija (LSLA) organizuoja jūrlapių, locmanų žemėlapių, žinytų ir kitos informacinės literatūros leidybą, platinimą, informacijos apie navigacinius pasikeitimus pateikimą Lietuvos Respublikoje ir atsako už šių žinių tikslumą. Administracija (LSLA) privalo skelbti apie kiekvieną žinomą pavojų laivymui Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje.

LSLA informavo, kad pagrindinių maršrutų ir uostų patikrinimo planas (kartografijos (gylio matavimo) programa) yra ruošiamas, o 2004-07-13 raštu Nr. 101/1.14-3-1559 „Dėl Vyriausybės programos vykdymo. Dėl 1992 m. Helsinkio konvencijos 9 taisyklės b dalies“ nurodė, kad 2004 m. IV ketvirtyje numatoma išleisti LT 382001, LT 560710, LT 562510, LT 562510 jūrlapius ir yra atlikti šie darbai:

2 lentelė

LSLA Švyturių ir hidrografijos skyriaus atlikti kartografiniai darbai

Eil. Nr.	Jūrlapio Nr. ir pavadinimas	Atlikti darbai	Pastabos
1.	LT 382001 „Lietuvos pakrantė ir išskirtinė ekonominė zona“ M 1:200000	Pagal 2002-2004 m. atliktus geodezinius matavimus atnaujinta kranto linija nuo Latvijos Respublikos sienos iki Rusijos Federacijos sienos. Atnaujinta linija apribojanti išskirtinę ekonominę zoną ir kontinentinį šelfą tarp Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos. Paruoštas spausdinimui jūrlapis, bei naudojimui jo elektroninis laivybos jūrlapis.	
2.	LT 560710 „Klaipėdos uostas“, M 1:7500.	Atlikta naujausia Klaipėdos uosto jūrlapio korektūra, atvaizduoti šiaurinis ir pietiniai molai po rekonstrukcijos. Pagal KVJUD Laivybos kanalo tarnybos duomenis, uosto akvatorijoje atnaujinti uosto akvatorijos gylių duomenys tarp 1 ir 10 krantinės. Paruoštas Klaipėdos uosto elektroninis jūrlapis.	
3.	LT 562510 „Klaipėdos uosto prieigos“, M 1:25000	Pagal 2002-2004 m. atliktus geodezinius matavimus atnaujinta kranto linija, uosto prieigos rajonuose A, B, C atlikti gylių matavimo darbai. Jūrlapis paruoštas spausdinimui, o naudojimui paruošta jo elektroninė forma.	
4.	LT 562520 „Būtingės naftos terminalas“, M 1:25000.	Naudojantis archyviniais žemėlapiais į ruošiamo jūrlapio duomenų bazę suvesta navigacinė, hidrografinė informacija. Pagal naujausių 2004 m. matavimų duomenis koreguojama kranto linija. Sudarinėjama naujai pamatuotų gylių duomenų bazė.	Trūksta duomenų apie gylius Būtingės naftos terminalo rajone

LSLA Švyturių ir hidrografijos skyrius atliktų darbų ataskaitoje pateikė šiuos duomenis ir išvadas:

- Bendras teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos plotas – 6500,78 kvadratinų kilometrų,
- Bendras pagrindinių kelių ir prieigų plotas – 1107,73 kvadratinų kilometrų,

• LSLA 2004-07-07 turėjo gylių duomenis apimančius 134,47 kvadratinių kilometrų bendrą plotą, hidrografiniu laivu „Varūna“ pagal Tarptautinės hidrografinės organizacijos (THO) S-44 standartus pamatuotas 84,45 kvadratinių kilometrų teritorinės jūros plotas. Pagal LSLA Švyturių ir hidrografijos skyriaus prognozę vadovaujantis THO S-44 standartais išmatuoti visą pagrindinių kelių ir prieigų plotą galima per penkis metus (matuojant po 200 kvadratinių kilometrų).

Susisiekimo ministerijos Vandens transporto departamentas nurodė, kad LSLA įsigijus jūrinį hidrografinį laivą pagrindinių laivybos maršrutų matavimai turėtų būti atlikti per 3–4 metus, o Lietuvos teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos gyiliai gali būti išmatuoti per 8–10 metų. Minėtame rašte taip pat nurodyta, kad parengta bazė elektroniniams KVJU, uosto prieigų ir teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir Būtingės naftos terminalo prieigų elektroninių jūrlapių leidybai. LSLA ruošia dokumentus ir derasi dėl šių jūrlapių gamybos.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 2004-10-15 rašte Nr. 2-14-3-4305 nurodė, kad: „Lietuvos saugios laivybos administracija, remdamasi jos pačios atliktais Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos gylių matavimais, taip pat gautais iš Lenkijos, Vokietijos, Danijos, Švedijos, Suomijos ir Rusijos atliktais šių vandenių gylių matavimų duomenimis, baigia rengti medžiagą Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos, pirmiausiai pagrindinių ir šalutinių laivybos maršrutų popierinių ir elektroninių jūrlapių gamybai“.

Vadovaujantis IV priedo 9 taisykle nuo 2002 m. pabaigos turi būti intensyvinama laivų, kurių grimzlė yra 11 m ir daugiau, tanklaivių, kurių grimzlė yra 7 m ar daugiau, o chemines medžiagas gabenančių tanklaivių ir dujas gabenančių laivų nepriklausomai nuo dydžio, kontrolė. Kontrolę, kaip ir visą valstybinę uosto kontrolę, vykdo LSLA, kuri 2000–2002 m. didino patikrinamų laivų skaičių ir juose esančių jūrlapių (Plačiau šios ataskaitos 1.7. skyriuje).

1.6. Elektroninių jūrlapių displėjų ir informacinės sistemos (ECDIS) diegimas.

Automatinės laivų identifikavimo sistemos naudojimas

Elektroninių jūrlapių displėjų ir informacinės sistemos (ECDIS) diegiamos, tačiau laivuose naudojami ir popieriniai jūrlapiai.

Vadovaujantis IV priedo 10 taisyklės a) dalimi Konvencijos šalys turi sukurti laivų stebėjimo sausumoje sistemas, paremtas AIS signalais. Viso Baltijos jūros baseino A1 jūros ploto stebėjimas turi būti įgyvendintas ne vėliau kaip iki 2005-07-01. Pagrindinės Automatinės laivų identifikavimo (AIS) ir Reiso duomenų registravimo (RDR) sistemų diegimo priemonės yra įgyvendinamos vadovaujantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004-02-03 įsakymu Nr. 3-55 „Dėl laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos įdiegimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintomis „Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos įdiegimo taisyklėmis“. Šiuo įsakymu LSLA, KVJUD ir AB „Mažeikių nafta“

įpareigotos ne vėliau kaip iki 2008-12-31 užtikrinti laivų eismo stebėjimo ir informacijos sistemų krante funkcionavimą.

KVJUD 1998 m. įdiegė AIS, kurios dalį 2002-08-10 parėmė LSLA:

1. AIS pagrindinę kranto stotį.
2. AIS kompleksus Šventosios ir Nidos švyturiuose.

Sistemos programinė įranga dėl 2003 m. gamintojo atliktų kodų ir kodavimo sistemų pakeitimų veikė nepilnai. LSLA 2004 metų birželį už 23244 Lt įsigijo naują programinę įrangą ir Švedijoje išmokė specialistą. Šiuo metu LSLA sistema veikia ir jos sujungimui su kitų šalių sistemomis, LSLA specialistų teigimu, neturėtų būti kliūčių.

Lietuvos Respublikoje turimi 4 keleiviniai laivai ir 4 keleiviniai automobilių gabenimo laivai (keltai) yra aprūpinti AIS ir RDR.

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas 24 val. iki laivo atplaukimo gauna visą numatytą informaciją apie laivą ir laivu gabenamus krovinius ar atliekų ir krovinio likučius, taip pat reikalingą informaciją apie pavojingus krovinius ir atliekas laivuose.

1.7. Uosto valstybinė kontrolė

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 3 ir 5 str., LSLA vykdo Valstybinę laivų kontrolę uoste ir laivų, plaukiojančių su Lietuvos valstybės vėliava, laivo vėliavos Valstybinę kontrolę.

Lietuvos susisiekimo ministras, vadovaudamasis 1995-06-19 Europos Tarybos direktyva 95/21/EB „Dėl tarptautinių laivų saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laive standartų įgyvendinimo laivuose, besinaudojančiuose uostais ir plaukiojančiuose valstybių narių jurisdikcijose esančiuose vandenyse (dėl uosto valstybinės kontrolės)“ 2004-01-15 įsakymu Nr. 3-23 „Dėl užsienio laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“ patvirtino „Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklės“. Minėtos direktyvos 19 a straipsnio nuostatos dėl baudų už saugios laivybos reikalavimų nevykdymą neperkeltos į Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodeksą. Todėl, kaip nurodė Susisiekimo ministerijos ir LSLA darbuotojai, LSLA negali skirti baudų laivams, pažeidusiems saugios laivybos reikalavimus. Susisiekimo ministerija 2004-10-12 parengė ir pateikė Seimui Administracinių teisės pažeidimų kodekso straipsnių, susijusių su saugios laivybos jūroje reikalavimų pažeidimais, įstatymo papildymo projektą.

LSLA laivų kontrolę vykdo vadovaudamasi TJO (Tarptautinės jūrų organizacijos) rezoliucijomis, 1995-06-19 Europos Tarybos direktyva 95/21/EB „Dėl tarptautinių laivų saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laive standartų įgyvendinimo laivuose, besinaudojančiuose uostais ir plaukiojančiuose valstybių narių jurisdikcijose esančiuose vandenyse (dėl uosto valstybinės

kontrolės)“, Susisiekimo ministro įsakymais ir kitais norminiais aktais reglamentuojančiais valstybinę uosto ir laivų kontrolę.

Vadovaujantis Paryžiaus Memorandumu (MOU) ir minėta Tarybos direktyva ne mažiau kaip 25 proc. atplaukiančių užsienio laivų turi būti inspektuojami. Lietuvos Respublika Paryžiaus jūrų organizacijos asocijuotos narės statusą įgijo 2004 birželio mėn. LSLA nuo 2003 m. inspektavo daugiau negu 25 proc. į KVJU atplaukiančių laivų:

2000 m. – 653, iš jų užsienio laivų – 327, tikrintų užsienio laivų proc. –19,7 %,

2001 m. – 623, iš jų užsienio laivų – 296, tikrintų užsienio laivų proc. –20,8 %,

2002 m. – 666, iš jų užsienio laivų – 322, tikrintų užsienio laivų proc. –22,2 %,

2003 m. – 593, iš jų užsienio laivų – 481, tikrintų užsienio laivų proc. –33,2 %,

Už laivininkystės taisyklių pažeidimus sulaukyta: 2000 m. – 21, 2001 m. – 21, 2002 m. – 8, 2003 m. – 13 užsienio laivų.

Į Būtingės naftos terminalą 2003 m. atplaukė 106 tanklaiviai, o š. m. pirmą pusmetį – 47. LSLA 2002–2003 metais nevykdė reikalavimo inspektuoti ne mažiau kaip 25 proc. atplaukiančių į šį terminalą užsienio laivų, nors tai numatyta Paryžiaus Memorandume (MOU) ir 1995-06-19 Europos Tarybos direktyvoje 95/21/EB. Audito metu LSLA informavo, kad nuo Klaipėdos jūrų uosto iki Būtingės naftos terminalo yra 25 jūrmylės. Administracija neturi greitaeigio katerio, todėl jos darbuotojai negalėjo operatyviai nuvykti į terminalą. LSLA apsiribojo duomenų apie atplaukiančius į terminalą tanklaivius surinkimu ir reikalavimų jiems padidiniu. Susisiekimo ministerijos ir LSLA darbuotojų teigimu šiuo metu baigiamos viešojo pirkimo procedūros greitaeigiam kateriui įsigyti. Jų nuomone, 2005 sausio mėn. įsigijus katerį, 2005 m. kovo mėn. bus galima inspektuoti atplaukiančius į Būtingės naftos terminalą laivus.

1.8. Prieglobsčio vietos

Konvencijos IV priedo 12 rekomendacijoje numatyta, kad Konvencijos šalys turi paruošti laivų prieglobsčio vietų teritoriniuose vandenyse įrengimo planus.

Laivų prieglobsčio vietos (išskyrus KVJU) Lietuvos Respublikos teritoriniuose vandenyse neįrengtos, o taip pat neparuoštas jų įrengimo planas. Lietuvos Respublikos Vyriausybės strateginio planavimo komitetas 2003-11-06 posėdyje (protokolo Nr. 19) „Dėl Šventosios jūrų uosto galimybių“ pritarė, kad Lietuvai yra tikslinga turėti jūrų uostą, kurio prioritetinės veiklos kryptys būtų šios: pramoginių ir sportinių laivų, mažųjų jūrinių, kruizinių ir ro-ro keleivinių laivų, nedidelių žvejybos laivų, Būtingės naftos terminalo pagalbinių laivų ir sienos apsaugos, gelbėjimo, išsiliejusios naftos surinkimo ir kitų valstybės institucijų laivų aptarnavimas. Susisiekimo ministerija parengė Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto nuostatų patvirtinimo, žemės ir akvatorijos priskyrimo uostui bei valdymo teisės suteikimo“ projektą. Įrengus Šventosios jūrų uostą ir sutvarkius jo infrastruktūrą, Lietuvos Respublika turėtų antrąją laivų prieglobsčio vietą.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2004-11-22 nutarimu Nr. 1469 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto įsteigimo, uosto nuostatų patvirtinimo, žemės ir akvatorijos priskyrimo uostui ir patikėjimo teisės suteikimo“ nutarė įsteigti Šventosios valstybinį jūrų uostą, patvirtino Šventosios valstybinio jūrų uosto nuostatus, nustatė uostui priskiriamos žemės ir akvatorijos plotus ir ribas, pavedė Valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai vykdyti Šventosios valstybinio jūrų uosto direkcijos funkcijas, tačiau nenumatė uosto įrengimo termino.

2. Helsinkio konvencijos 13 straipsnis. Pranešimai ir konsultacijos dėl avarinės taršos

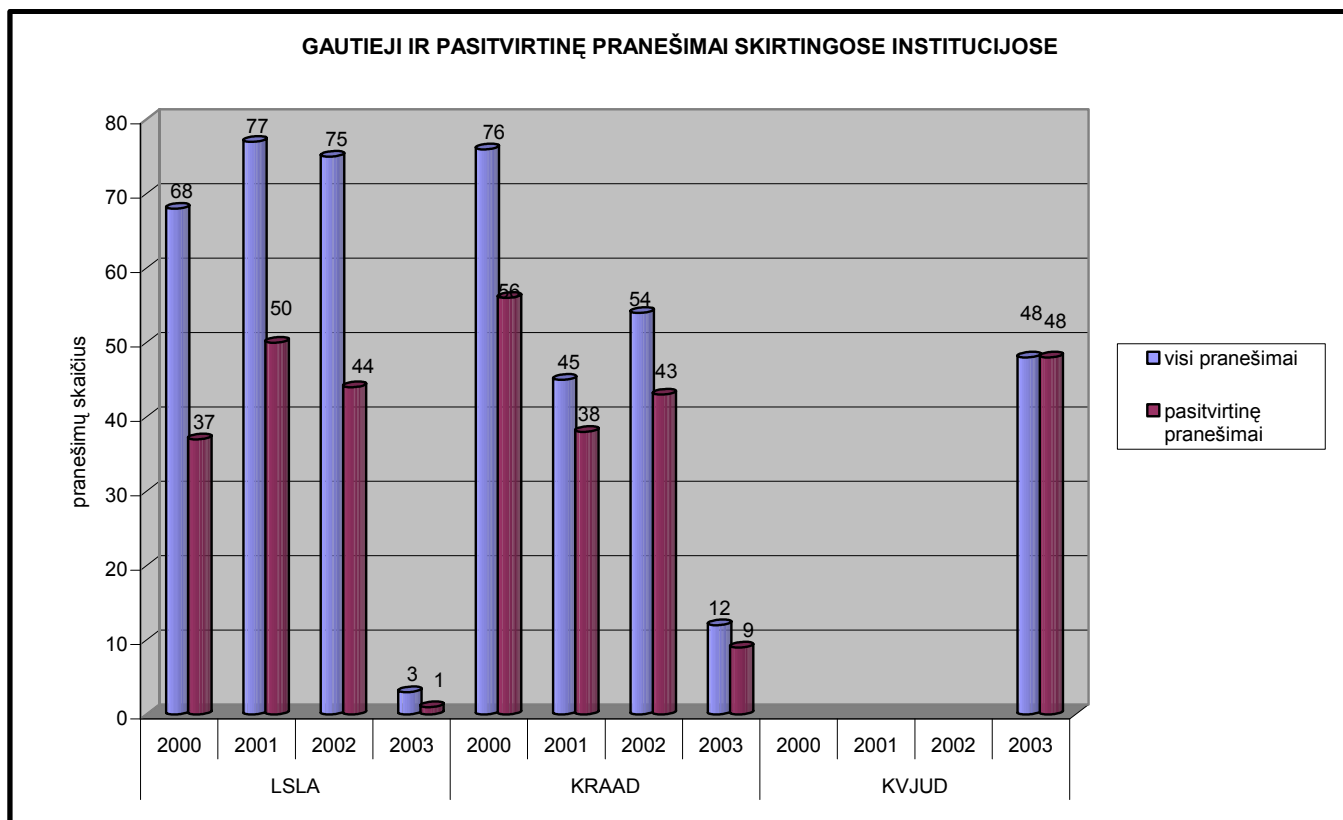
2.1. Taršos aptikimas, pranešimai ir incidentai

Incidentai gali būti aptinkami gavus pranešimą iš galimo taršos šaltinio, laivo, kuriame įvyko teršimo incidentas, gavus kitų asmenų pranešimą ar aptiktas valstybės pareigūnų reidų ir patikrinimų metu. Pagal 1997-11-13 Jūros aplinkos apsaugos įstatymo Nr. VIII-512 38–40 str. nuostatas, laivų savininkai ar valdytojai, kapitonai ar kiti pareigūnai, atsakingi už laivus, plaukiojančius su Lietuvos valstybės vėliava, lėktuvų pilotai privalo pranešti apie pastebėtus teršimo incidentus Lietuvos Respublikos jūros uostų administracijoms. Pagal šio įstatymo 42 str. Lietuvos Respublikos jūros uostų administracijos ar kiti pareigūnai, turintys uostų administracijoms įgaliojimus, naftą ar kitas kenksmingas medžiagas kraunančių įrenginių operatoriai valdytojai ir kiti uostų objektų darbuotojai privalo pranešti Aplinkos ministerijai ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgaliotai institucijai. Kol nebuvo įsteigta Lietuvos saugios laivybos administracija, pranešimus apie taršą priėmė ir juos registravo Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas ir Valstybės įmonė Klaipėdos Valstybinio jūrų uosto direkcija. Ji, būdama atsakinga už uosto plėtrą ir funkcionavimą, neturėjo įgaliojimų užtikrinti Lietuvos tarptautinių įsipareigojimų dėl saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos. Todėl vadovaujantis 2000-08-29 Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 3 str. ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000-11-08 d. nutarimu Nr. 1360 „Dėl Valstybės įmonės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos reorganizavimo“ KVJUD reorganizuota skaidymo būdu, iš tęsiančios veiklą Uosto direkcijos, atskiriamos dalies pagrindu įsteigiant biudžetinę įstaigą Lietuvos saugios laivybos administraciją. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras 2002-06-25 įsakymu Nr. 3-318 „Dėl biudžetinės įstaigos Lietuvos saugios laivybos administracija nuostatų patvirtinimo“ patvirtino Lietuvos saugios laivybos administracijos nuostatus, o Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002-06-26 Lietuvos saugios laivybos administraciją įregistravo.

Lietuvos nacionalinio naftos išsiliejimų jūroje likvidavimo plano bendrosios dalies 12.1 punkte numatyta, kad LSLA užtikrina pranešimų apie taršos nafta incidentus priėmimą ir reikiamų pajėgų budėjimą visą parą. Šio plano vadovo B priede numatytos pranešimų procedūros, kurias koordinuoja LSLA. Visos Lietuvos Respublikos jūros uostų administracijų funkcijos dėl pranešimų priėmimo

perleistos Lietuvos saugios laivybos administracijai, tačiau tai prieštarauja 1997-11-13 Jūros aplinkos apsaugos įstatymo Nr. VIII-512 38–42 str., kuriais šios funkcijos pavestos Lietuvos Respublikos jūros uostų administracijoms, t.y. KVJUD. Pagal 1999-09-11 Nr. 285/347 „Dėl Lietuvos nacionalinio naftos išsiliejimų jūroje likvidavimo plano patvirtinimo“ vadovo 18 str., kai nėra galimybių pranešti LSLA, pranešimas apie teršimą gali būti perduotas Aplinkos ministerijos Klaipėdos RAAD, Klaipėdos valstybinio jūrų uostų direkcijai, Civilinės saugos departamentui. Šios institucijos, gavusios pranešimą, nedelsdamos apie tai informuoja LSLA.

Pagal anksčiau minėto aplinkos ir susisiekiimo ministrų įsakymą „Dėl Lietuvos nacionalinio naftos išsiliejimų jūroje likvidavimo plano patvirtinimo“ LSLA užtikrina pranešimų apie taršos nafta incidentus priėmimą ir reikiamų pajėgų budėjimą visą parą. Kadangi LSLA įsteigta 2002 metais, analizavome tik 2003 metų pranešimų apskaitą. Palyginę 2003 metų LSLA, KRAAD ir KVJUD duomenis, nustatėme, kad 2003 metais duomenys apie gautus ir pasitvirtinčius taršos atvejus nesutampa (4 pav.). Kadangi LSLA, KRAAD ir KVJUD darbuotojai negalėjo paaiškinti neatitikimų priežasčių, bandydami nustatyti jas lyginome 2003 metų KRAAD ir KVJUD žurnalus ir nustatėme, kad iš 12 pranešimų, užregistruotų KRAAD, tik 5 užregistruoti ir KVJUD, o palyginę KRAAD ir LSLA užregistruotus pranešimus, neradome nė vieno pranešimo, užregistruoto abiejų institucijų pranešimų registracijos žurnaluose (3 lentelė). Pagal plano vadovo 18 punktą institucija, gavusi pranešimą, nedelsdama apie tai informuoja LSLA, kuri turėtų disponuoti visa informacija, bent jau apie pasitvirtinčius pranešimus.



4. pav. Gautų ir pasitvirtinusių pranešimų skaičius 2003 m.

Pranešimų apie taršos incidentus 2003 m. palyginimas

Eil.Nr.	Pranešimo KRAAD data	Kas pranešė	Ar tas pats pranešimas užfiksuotas KVJUD	PASTABOS	Ar tas pats pranešimas užfiksuotas LSLA
1	03-01-17 9:30	Uosto dispečeris	-		-
2	03-01-20 15:15		-		-
3	03-02-23 12:20 03-02-23	Uosto dispečeris	-		-
4	03-02-05	Uosto dispečeris	+		-
5	03-04-14 9:20	JPKGC budintis	+		-
6	03-04-21 9:00		-		-
7	03-04-22 7:00	NAA inspektorius	+		-
8	03-06-15		-		-
9	03-09-02 12:55		+		-
10	03-09-02 13:45		+		-
11	03-10-02 9:10		-	pratybos	-
12	03-12-19 10:50		-		-

LSLA specialistai kaip išeitį iš susidariusios situacijos siūlo koreguoti Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 38–41 straipsnius, taip padarant pranešimų apskaitą ir atsakomųjų veiksmų koordinavimą paprastesniais.

Pastebėjimas: Pranešimus apie taršą Lietuvos Respublikos atsakomybės rajone turėtų gauti LSLA, o kai nėra galimybių pranešti LSLA, pranešimai gali būti perduoti Aplinkos ministerijos Klaipėdos RAAD, Klaipėdos valstybinio jūrų uostų direkcijai, civilinės saugos departamentui. Šios institucijos apie gautus pranešimus nedelsdamos turėtų informuoti LSLA. Tačiau ši pranešimų gavimo, perdavimo, registravimo sistema funkcionuoja netiksliai, todėl LSLA, KRRAD ir KVJUD turi skirtingus duomenis apie taršos atvejų skaičių ir negali paaiškinti šių neatitikimų priežasčių.

Pagal KVJUD pateiktus duomenis nustatėme, kuriose uosto akvatorijos vietose 2003 metais buvo užfiksuota daugiausiai pranešimų apie taršą. Susisteminius duomenis paaiškėjo, kad daugiausiai pranešimų apie taršą užfiksuota 1–5, 73–77, 123–128 ir 144–147 krantinėse, kuriose įsikūrę AB „Klaipėdos nafta“, UAB „Krovinių terminalas“, AB „Smiltynės perkėla“, AB „Klaipėdos terminalas“ ir žvejybinių laivų priplauka. KRAAD po konsultacijų su LSLA 2004-07-15 patvirtino potencialių taršos nafta objektų sąrašą, į kurį įtraukta tik AB „Mažeikių nafta“ Būtingės naftos terminalas ir Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, bet neįtrauktos pirmiau minėtos įmonės, prie kurių įvyksta daugiausiai taršos incidentų. Šio sąrašo rengimas bei Aplinkos ir Susisiekimo ministerijų pozicijos aprašytos šios ataskaitos 3.3.2 sk.

2.2. Taršos incidentų lygiai

Vadovaujantis Lietuvos nacionaliniu taršos incidentų jūroje likvidavimo planu, taršos nafta incidentai pagal mastą skirstomi į tris lygius:

1. Pirmo lygio arba lokalinis taršos nafta incidentas – objekto atsakomybės rajone įvykęs teršimo incidentas, kurį objektas gali efektyviai likviduoti savo pajėgomis arba pasitelkęs kitų ūkio subjektų naftos išsiliejimų likvidavimo pajėgas. Pirmo lygio taršos nafta incidento likvidavimo operacijai vadovauja objekto vadovas ar kitas jo paskirtas asmuo. Objekto operatyviniai veiksmai, įvykus tokiam incidentui, turi būti numatyti jo lokaliniam plane.

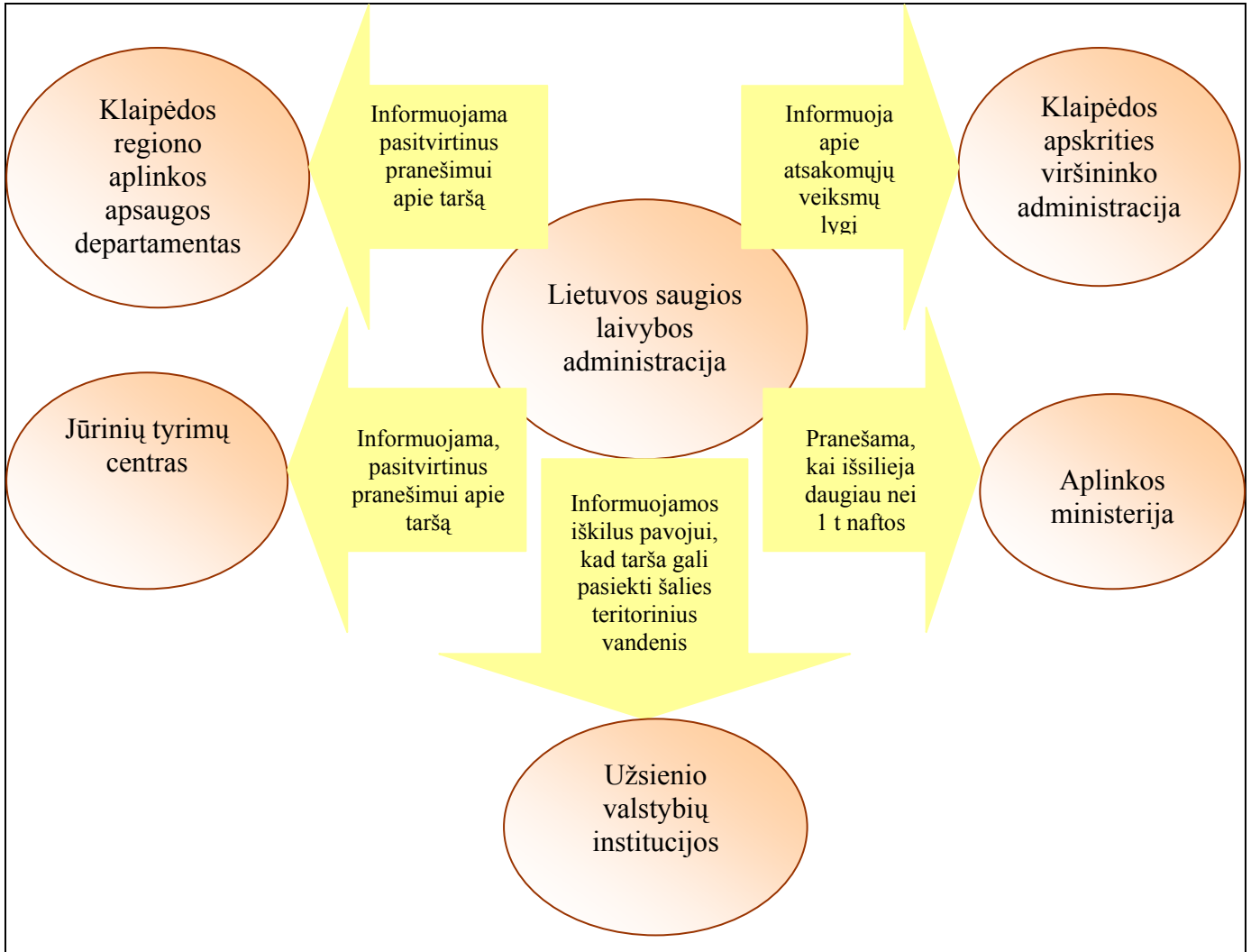
2. Antro lygio teršimo nafta incidentas – incidentas, viršijantis atskirų objektų galimybes likviduoti teršimą ar įvykęs ne objektų atsakomybės rajone. Toks incidentas likviduojamas vadovaujantis Lietuvos Nacionaliniu taršos incidentų jūroje likvidavimo planu. Likvidavimo operacijai vadovauja Lietuvos saugios laivybos administracijos vadovas ar jo paskirtas atsakomųjų veiksmų vadovas. Incidento likvidavimui naudojamos Lietuvos saugios laivybos administracijos turimos pajėgos, jei reikia, pasitelkiamos ūkio subjektų, savivaldybių, kitų valstybės institucijų pajėgos.

3. Trečio lygio taršos nafta incidentas – incidentas, kuriam likviduoti nacionalinių pajėgų nepakanka ir reikia kreiptis pagalbos į kitas valstybes. Tokių tarptautinių atsakomųjų veiksmų atveju Lietuva tampa vadovujančiąja šalimi, o Lietuvos saugios laivybos administracijos direktorius ar jo paskirtas asmuo – atsakomųjų veiksmų vadovu. Lietuvos saugios laivybos administracijos direktorius ar jo paskirtas atsakomųjų veiksmų vadovas skiria vyriausiąjį veiksmų jūroje vadovą ir nacionalinį veiksmų jūroje vadovą. Atsakomuosiuose veiksmuose dalyvaujančios užsienio šalys skiria savo nacionalinius veiksmų jūroje vadovus. Lietuvos saugios laivybos administracijos vadovas ar jo paskirtas atsakomųjų veiksmų vadovas vykdo operatyvinį vadovavimą visoms jungtinėms pajėgoms, o vyriausiasis veiksmų jūroje vadovas – jungtinėms pajėgoms jūroje. Tokių incidentų metu vyriausiasis veiksmų jūroje vadovas, nacionaliniai veiksmų jūroje vadovai ir savarankiškų junginių vadovai pagal savo kompetenciją atsakingi už taktinį vadovavimą. Pagal LSLA duomenis Lietuvoje trečio lygio incidentų per 2000–2003 metus užfiksuota nebuvo.

2.3. Lietuvos Respublikos institucijų bendradarbiavimas, kovojant su jūros tarša. Tarptautiniai pranešimai

Vadovaudamasi Jūros aplinkos apsaugos įstatymo Nr. VIII-512 59 str., Aplinkos ministerija, įgyvendindama nacionalinę ir Baltijos jūros tarptautinę monitoringo programą, bendradarbiauja su Helsinkio konvencijos šalimis, kompetentingomis tarptautinėmis organizacijomis; ministerija turi pateikti Lietuvos Respublikos Vyriausybei, Helsinkio komisijai ir kitoms kompetentingoms tarptautinėms organizacijoms duomenis ir metinį pranešimą apie jūros rajono būklę. Aplinkos ministerija 2004-10-08 rašte Nr. (10-6) – D8 -7861 „Dėl ataskaitos projekto derimo“ nurodė, kad minėtą Jūros aplinkos apsaugos įstatymo Nr. VIII-512 59 str. nuostatą įgyvendina Jūrinių tyrimų centras ir pateikia duomenis apie Lietuvos Respublikos jurisdikcijoje esančios Baltijos jūros būklę. Šiame rašte taip pat nurodoma, kad institucijos, dalyvaujančios Helsinkio komisijos veikloje, teikia komisijai duomenis pagal savo kompetenciją.

Pastebėjimas: Auditorių nuomone, skirtingoms institucijoms pagal savo kompetenciją teikiant duomenis Helsinkio Komisijai ir kitoms Tarptautinėms organizacijoms reikalinga institucija (ar institucijos), kuri būtų atsakinga už pateikiamos informacijos koordinavimą.



5 pav. Pranešimų apie incidentus schema

Tarptautinės pranešimų ir pagalbos prašymo procedūros yra nustatytos HELCOM rekomendacijoje Nr. 6/14. Už tarptautinių pranešimų procedūrų taikymą, pranešimų išsiuntimą ar gavimą ir atitinkamų atsakomųjų veiksmų organizavimą yra atsakinga Lietuvos saugios laivybos administracija, kuri vykdydama savo funkcijas:

- įspėja ir informuoja kaimynines šalis apie taršą ar jos grėsmę, pateikia joms papildomą detalią informaciją;

- užtikrina pranešimų apie taršos nafta incidentus priėmimą, jų operatyvų perdavimą institucijoms kitų Helsinkio konvencijos šalių, kurių interesai yra ar gali būti paliesti taršos nafta incidentais Lietuvos atsakomybės rajone (naftos dreifas į kitos šalies atsakomųjų veiksmų rajoną), o įvykus žymiam naftos išsiliejimui visų Helsinkio konvencijos šalių ir Helsinkio komisijos informavimą;

- prirėikus po konsultacijų su Susisieikimo ministerija kreipiasi pagalbos į kitas kompetentingas Helsinkio konvencijos šalių ir kitų valstybių institucijas dėl pagalbos ar jos atsisako;
- jei reikia, paprašo, kad padedančiosios šalies kompetentinga institucija pateiktų preliminarų pagalbos išlaidų įvertinimą.

Helsinkio konvencijos 13 str. 1 d. numatyta, kad „kai avarinė tarša Konvencijos Šalies teritorijoje gali užteršti Baltijos jūros baseino jūrinę aplinką už jos teritorijos ribų ir gretimą jūrinį regioną, kuriame pagal tarptautinę teisę galioja jos suverenumo teisės ir jurisdikcija, ši konvencijos šalis nedelsdama praneša toms Konvencijos šalims, kurių interesai yra ar gali būti paliesti“.

Pagal LSLA duomenis Lietuvos institucijos laiku pateikia kitoms šalims informaciją apie gresiančią taršą. Per 2000–2003 metus buvo du atvejai, kai tarša grėsė kitai šaliai. Abu atvejai Būtingės naftos terminale įvyko 2001 metais, vienas iš jų – kovo, kitas – lapkričio mėn. Apie juos laiku pranešta atitinkamoms Latvijos institucijoms. Atsakomųjų veiksmų pagalba suteikiama vadovaujantis Helsinkio komisijos Vadovu dėl bendradarbiavimo kovojant su jūrų tarša (I tomas) ir pagal sutartis, kurios pasirašytos su kaimyninėmis valstybėmis dėl bendradarbiavimo kovojant su jūrų tarša. Šiuo metu Helsinkio komisijos Atsako grupė nusprendė ir svarsto galimybę dėl regioninio bendradarbiavimo galimybės kovojant su jūrų tarša matmenų parengimo.

3. Helsinkio Konvencijos 14 straipsnis. Bendradarbiavimas, kovojant su jūros tarša

3.1. Nacionalinis taršos incidentų jūroje likvidavimo planas

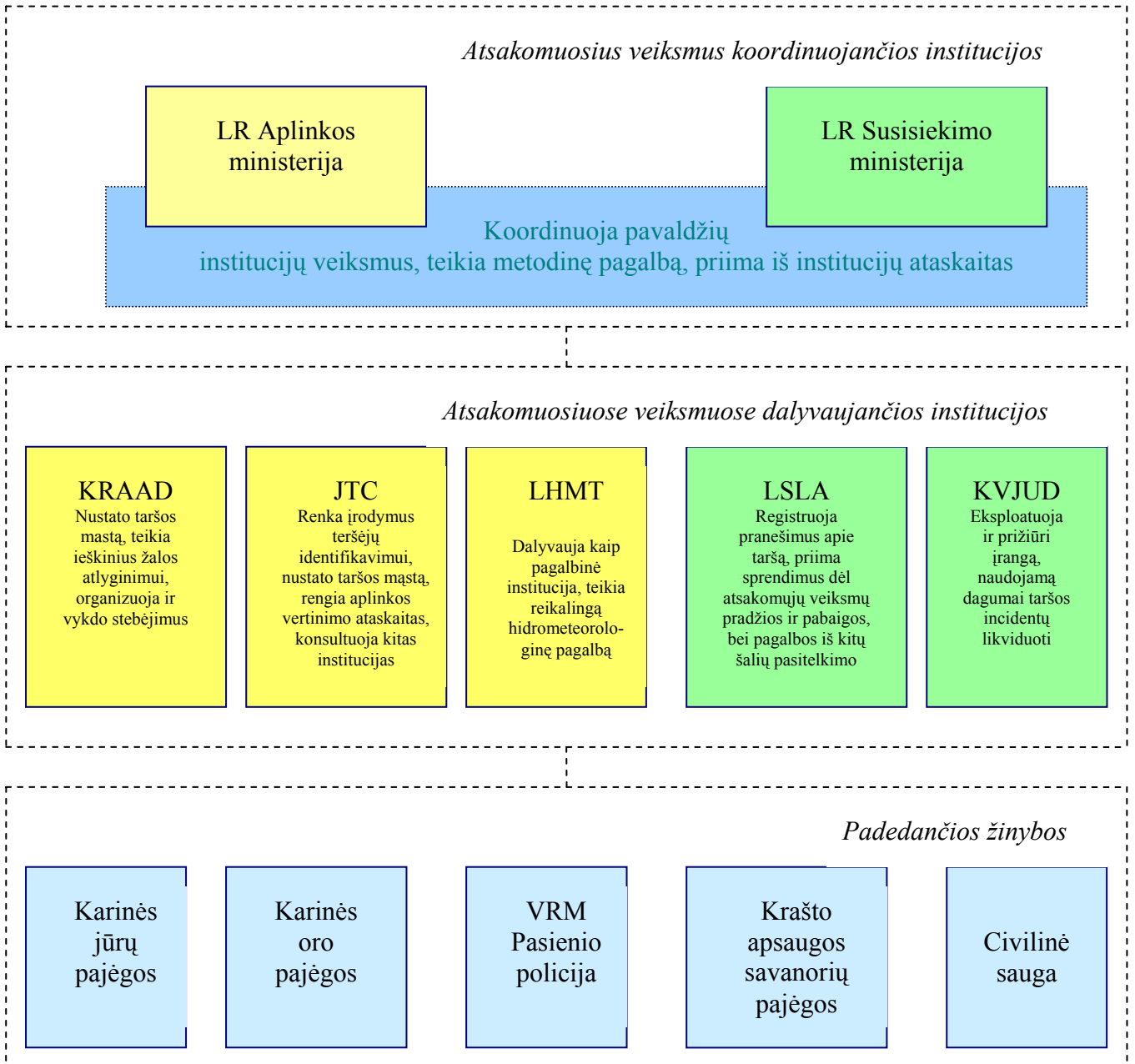
Kiekviena Konvencijos šalis, vadovaudamasi Helsinkio konvencijos VII priedo 2 taisykle, turėtų parengti nacionalinį avarių likvidavimo planą.

Lietuvos institucijos Nacionalinį avarių likvidavimo planą parengė padedamos Danijos konsultantų ir finansuojamos Danijos aplinkos apsaugos Rytų Europai fondo. Šį planą 1999-09-15 patvirtino Lietuvos Respublikos aplinkos ir susisieikimo ministrai įsakymu Nr. 285/347 „Dėl Lietuvos nacionalinio naftos išsiliejimų jūroje likvidavimo plano patvirtinimo“.

Pagrindinis Taršos incidentų jūroje likvidavimo plano (toliau tekste – Nacionalinis planas) tikslas yra pasirengti efektyviems ir operatyviems Valstybės institucijų ir kitų ūkio subjektų veiksams taršos nafta incidentų atvejais, sumažinti taršos padaromą žalą. Vadovaujantis Nacionaliniu planu likviduojama dažniausiai pasitaikanti tarša – tarša nafta ir jos produktais Lietuvos Respublikos atsakomybės rajone, todėl jis orientuotas į atsakomuosius veiksmus, likviduojant taršos nafta incidentus. Tik kelios plano nuostatos taikomos pasirengti teršimo incidentų kitokiomis negu nafta kenksmingomis medžiagomis likvidavimui ir tyrimui. Šio plano vadove nustatytos LSLA, Klaipėdos RAAD, Jūrinių tyrimų centro ir kitų atsakomųjų veiksmų dalyvių funkcijos ir atsakomybė pasirengiant teršimo incidentų, kurių metu į aplinką patenka kitokios negu nafta kenksmingos medžiagos, likvidavimui. Susisieikimo ministerijos ir

LSLA darbuotojų teigimu ruošiamas naujo Nacionalinio taršos incidentų jūroje likvidavimo plano projektas, kuriame bus numatytos priemonės taršos nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis likvidavimui.

Nacionaliniame plane nurodytos pagrindinės institucijos, dalyvaujančios atsakomuosiuose veiksmuose, apibrėžtos jų pagrindinės funkcijos ir nustatyta atsakomybė.



6 pav. Atsakomuosiuose veiksmuose į taršą dalyvaujančios institucijos

LSLA taip pat pavesta pranešti kitoms Helsinkio konvencijos šalims apie incidentus ir atsakomuosius veiksmus. Iki 2002 m. birželio mėn. atlikto KVJUD reorganizavimo valstybinės laivų kontrolės, uosto darbo organizavimo, jo priežiūros, avarių likvidavimo ir kitas funkcijas atliko KVJUD. Po reorganizacijos uosto darbo organizavimo ir kai kurios uosto kontrolės funkcijos liko KVJUD. Laivybos kontrolės, taršos atvejų registravimo, laivininkystės priežiūros, atsakomųjų veiksmų

organizavimo funkcijas perėmė LSLA. Nacionalinio plano bendrojoje dalyje nenumatyta, kad KVJUD būtų viena iš likviduojant taršos incidentus dalyvaujančių institucijų. KVJUD yra valstybės įmonė, eksploatuojanti ir prižiūrinti įrangą, naudojamą daugumai taršos incidentų likviduoti.

Pastebėjimas: Taršos mastą ir sudėtį nustato KRAAD, o sprendimą dėl atsakomųjų veiksmų pradžios ir pabaigos ir pagalbos pasitelkimo priima LSLA. Sprendimas dėl atsakomųjų veiksmų būtų priimamas operatyviau, suteikus sprendimo priėmimo teisę KRAAD, turinčiam laboratorinę įrangą ir nustatančiam taršos mastą ir žalą gamtai ir taršos galimą plitimą.

Nacionalinį planą sudaro Bendroji dalis ir Vadovas. Bendroji plano dalis nurodo Nacionalinio plano tikslą, apibūdina jo struktūrą, atsakomybės paskirstymą naftos išsiliejimų valdymo strategiją, reikalingas pajėgas ir priemones. Vadovas yra operatyvinė plano dalis, įgalinanti atsakomųjų veiksmų organizacijas atlikti plano bendrojoje dalyje numatytus veiksmus. Vadovas turi būti parengtas taip, kad visų lygių atsakomųjų veiksmų organizacijoms būtų teikiama dalykiška informacija apie incidentus ir būtų pradėta į juos laiku reaguoti. Vadovą sudaro aprašomoji dalis ir priedai. Aprašomoje dalyje nagrinėjama operatyvinės organizacijos struktūra ir funkcijos, o prieduose turėtų būti speciali informacija, reikalinga greitam ir efektyviam reagavimui į naftos išsiliejimo incidentą.

Nacionalinio plano dalys: bendroji dalis ir vadovas viena kitą papildo ir turėtų būti suderintos. Koreguojant ar keičiant Nacionalinio plano bendrąją dalį, kiekvieną kartą turėtų būti keičiamas ir jo vadovas, tačiau šių dokumentų pakeitimų datos nesutampa arba keičiant vieną iš jų, kitas nekeičiamas: Nacionalinio plano bendroji dalis papildyta 2001-12-21 (Įsakymo Nr. 588/441) ir 2002-03-29 (Įsakymo Nr. 142/3-125), o Nacionalinio plano vadovas tikslintas 2002 m. gegužės mėn. ir 2003 m. birželio mėn., todėl Nacionalinio plano dalyse pateikiama ne vienoda arba neatitinkanti realios situacijos informacija, pvz.:

- į Nacionalinio plano bendrojoje dalyje numatyto avarijų likvidavimo komiteto sudėtį numatyta įtraukti Aplinkos ir Susisiekimo ministerijų ir LSLA atstovus, tuo tarpu vadove šių institucijų atstovų įtraukimas nenumatytas. Susisiekimo ir Aplinkos ministrų 2003-07-25 įsakymu Nr. 3-446/395 patvirtinta Avarijų likvidavimo komiteto sudėtis atitinka plano bendrąją dalį, tačiau skiriasi nuo numatytos plano vadove. Nacionalinio plano bendrojoje dalyje numatyta, kad Avarijų likvidavimo komitetui vadovauja jo pirmininkas – LSLA vadovas, o plano vadove – KVJUD uosto kapitonas. Iš tikrųjų Avarijų likvidavimo komitetui vadovauja LSLA direktorius.

- Nacionalinio plano bendrojoje dalyje nurodyta, kad LSLA eksploatuoja ir prižiūri turimą naftos išsiliejimų likvidavimo įrangą ir sprendžia efektyvaus šios įrangos išdėstymo ir panaudojimo klausimus. Iš tikrųjų LSLA tokios įrangos neturi, ji priklauso, ją prižiūri KVJUD, AB „Mažeikių nafta“ Būtingės naftos terminalas ir VSAT pakrančių apsaugos rinktinė.

- Yra ir kitų neatitikimų, pvz.: vadovo Q priede neatnaujinta informacija apie Baltijos jūros atsakomųjų veiksmų regionų pasiskirstymą tarp Helsinkio konvencijos šalių.

1992 m. Helsinkio konvencijoje nurodoma, kad bendradarbiaudama su kitomis Konvencijos Šalimis kiekviena šalis turi paruošti bendrus dvišalius arba daugiašalius avarių likvidavimo planus. Lietuva pasirašė tarpvyriausybinis susitarimus dėl bendradarbiavimo Latvija (2001-05-31), Lenkija (2000-04-04) ir Švedija (2003-10-24) ir tarpvyriausybines aplinkos apsaugos bendradarbiavimo sutartis su Latvija ir Estija (1995-07-21).

KVJUD pasirašė sutartis su Kaliningrado uosto jūrų administracija: „Dėl bendradarbiavimo vykdant paieškos ir gelbėjimo operacijas jūroje“ ir „Dėl bendradarbiavimo vykdant paieškos ir gelbėjimo darbus“. Šiuo metu vyksta derybos tarp Susisiekimo ministerijos ir Lenkijos Infrastruktūros ministerijos dėl bendradarbiavimo vykdant paieškos ir gelbėjimo ir išsiliejusios naftos jūroje likvidavimo darbus.

Pagal Helsinkio konvencijos VII priedo 4 taisyklę konvencijos šalys kiek galėdamos greičiau dvišaliais ar daugiašaliais susitarimais pasiskirsto tuos Baltijos jūros baseino regionus, kuriuose jos vykdo stebėjimus arba imasi atsakomųjų veiksmų, kai įvyko ar gali įvykti žymesnis teršimo incidentas.

Lietuvos atsakomybės rajonas Baltijos jūroje ribojasi su Rusija, Latvija ir Švedija. Lietuvos Respublika su šiomis šalimis yra pasirašiusi valstybės sienos arba kontinentinio šelfo atribojimo sutartis, numatančias pasiskirstymą atsakomybės rajonais.

3.2. Priežiūra ir stebėjimai Baltijos jūros atsakomųjų veiksmų regione

Lietuvos Respublikoje, siekiant išvengti taršos jūroje arba ją sumažinti, vykdomi jūros ir jos kranto stebėjimai. Pagal Nacionalinį planą priežiūrą ir stebėjimus Baltijos jūros regione vykdo KRAAD (8.4 p.) ir LSLA (12.9 p. – didesnio naftos išsiliejimo atvejais), o Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, vadovaudamasi 2001-04-30 Vyriausybės nutarimu Nr. 490 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kompleksinio saugos plano patvirtinimo“, laivų eismo radiolokacinėmis priemonėmis stebi uostą ir jūrą, o televizine uosto apžvalgos sistema – jūrų uosto akvatoriją.

Baltijos jūros atsakomybės rajono priežiūra iš oro ir iš laivų vykdoma atliekant verslinės ir mėgėjiškos žvejybos kontrolę ir atsakomybės rajono stebėjimus dėl užteršimo nafta ar kitais naftos produktais. Stebėjimai iš oro neplanuojami, nes minėtos institucijos neturi tam įrangos, o vykdomi pagal sutartis su Karinėmis jūrų ir Karinėmis oro pajėgomis. Stebėjimai laivais uoste ir išoriniame reide atliekami pagal poreikį. KRAAD vykdo stebėjimus savo nuožiūra, kasmet planuodamas stebėjimus iš laivų, tačiau privalomų stebėjimų skaičius nenustatytas taip pat nėra dokumento, nustatančio jų atlikimo tvarką ir periodiškumą. LSLA yra įdiegta elektroninė sistema, kuria yra stebima jūra ir joje plaukiojantys laivai. LSLA stebėjimų iš laivų nevykdo, nes jų neturi. Didesnio naftos išsiliejimo atvejais, vadovaujantis Nacionaliniu planu, LSLA turėtų vykdyti stebėjimus kartu su KRAAD. 2000–2003 m. žymesnių naftos išsiliejimų atviroje jūroje nebuvo.

Baltijos jūros atsakomybės rajono stebėjimus taip pat atlieka ir apie pastebėtus taršos atvejus informuoja Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos pakrančių apsaugos rinktinė ir Krašto apsaugos ministerijos karinės jūrų pajėgos.

Kadangi šalyje nėra dokumento, reglamentuojančio Baltijos rajono priežiūrą ir stebėjimus, KRAAD, LSLA ir KVJUD Baltijos jūros rajono priežiūrą vykdo vadovaudamiesi Nacionaliniu planu ir minėtu Vyriausybės nutarimu Nr. 490, tačiau šiuose dokumentuose nenustatytos stebėjimų taisyklės, privalomų stebėjimų skaičius, jų periodiškumas ir atsiskaitymo apie atliktus stebėjimus tvarka.

Helsinkio konvencijos VII priedo 3 taisyklėje numatyta, kad Konvencijos šalys pavieniui ar bendromis jėgomis rengia ir vykdo stebėjimus iš oro visame Baltijos jūros baseine, kad fiksuotų ir kontroliuotų naftos ir kitų medžiagų išleidimus į jūrą.

Lietuva nevykdo Baltijos jūros atsakomybės rajono priežiūros iš palydovų, nes neturi įrangos jiems vykdyti. Specialistų teigimu, tokios įrangos įsigijimas ir įsisavinimas kainuotų labai brangiai. Stebėjimus iš palydovų vykdo kitos Baltijos šalys: Danija, Suomija ir Švedija.

Už stebėjimų iš oro vykdymą ir duomenų kaupimą Lietuvoje yra atsakinga KRAAD Jūros aplinkos apsaugos agentūra (JAAA). KRAAD planavo iš laivų atlikti: 2000 m. – 50, 2001 m. – 54, 2002 m. – 52, 2003 m. – 52 stebėjimus, o atliko 2000 m. – 54, 2001 m. – 58, 2002 m. – 56, 2003 m. – 64. JAAA pateiktuose atsakymuose dėl stebėjimo iš laivų teigiama, kad stebėjimas – tai prevencinis darbas ir stebėjimų skaičiaus augimas padidina galimybes operatyviai ir tinkamai sureaguoti į taršą. 2003 ir 2002 m. užfiksuotų teršimų skaičius sumažėjo apie 70 %, LR Baltijos jūros pakrantės teršimo atvejų – 5 kartus (2003 m. užfiksuotas 1 atvejis, 2002 m. – 5 atvejai).

Pastebėjimas: Konvencijos šalys, vadovaudamosi Helsinkio konvencijos VII priedo 2 taisykle, turėtų vykdyti ir tarptautinius Baltijos jūros stebėjimus, tačiau duomenų apie 2000–2003 m. organizuotų bendrų tarptautinių stebėjimų radome tik KRAAD veiklos ataskaitose (bendri reidai su Rusijos Kaliningrado srities tarnybomis).

3.3. Potencialių taršos objektų avarijų likvidavimo lokaliniai planai

3.3.1. Lokaliniai avarijų likvidavimo planai laivuose

Helsinkio Konvencijos 6 taisyklė teigia:

1. Kiekviena Konvencijos Šalis turi reikalauti, kad laivuose, plaukiojančiuose su jos vėliava, kaip reikalauja MARPOL 73/78 nuostatos, būtų laivo naftos išsiliejimo likvidavimo avarijos atveju planas.

2. Kiekviena Konvencijos Šalis turi reikalauti, kad laivų, plaukiojančių su jos vėliava, kapitonai arba jos jurisdikcijoje esančių stacionarių ar plaukiojančių platformų atsakingieji asmenys atitinkamų valstybinių institucijų reikalavimu taršos atveju teiktų išsamią informaciją apie laivą ir jo krovinį arba platformos darbą, kuri būtina sustabdyti jūros teršimą arba į jį reaguoti.

Šių Helsinkio konvencijos rekomendacijų ir MARPOL 73/78 reikalavimų įgyvendinimas numatytas Lietuvos Respublikos Jūros aplinkos apsaugos įstatyme (1997-11-13 Nr. VIII-512). LSLA specialistai nurodė, kad minėtų rekomendacijų ir reikalavimų vykdymas kontroliuojamas, vykdant užsienio šalių laivų valstybinę uosto ir valstybinę vėliavos kontrolę. Pagal Aplinkos ir Susisiekimo ministrų 1999-09-15 įsakymo Nr. 285/347 12.15 p. LSLA derina Avarinių naftos išsiliejimų likvidavimo planus laivams,

plaukiojantiems su Lietuvos Respublikos vėliava, o pagal 12.16 p. – vykdo lokalinių planų vykdymo priežiūrą. Nustačius, kad plano nėra, laivas turėtų būti sulaikomas uoste. Tokių atvejų per 2000–2003 metus nebuvo nustatyta. Dažniausiai pasitaikančios pastabos: laivų planuose nepatikslinti kontaktinių adresų sąrašai.

3.3.2. Potencialių taršos objektų sąrašas ir lokalinių avarijų likvidavimo planų tvirtinimas

Pagal Nacionalinio plano naujos redakcijos, patvirtintos 2002-03-29 įsakymu Nr. 142/3-125, bendrosios dalies 38.3 punktą, sąrašą galimų taršos nafta objektų, kurie turi turėti teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus, parengia Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas po konsultacijų su LSLA ir Avarijų likvidavimo komitetu.

Nacionalinio plano vadove nustatyta, kad naftos išsiliejimų likvidavimo planus turi turėti šie galimi taršos nafta objektai: Būtingės naftos terminalas, naftos terminalai Klaipėdos uoste ir Vakarų laivų remonto įmonė. Audito metu nustatyta, kad teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus yra parengę ir suderinę: Klaipėdos uostas ir Būtingės naftos terminalas.

Klaipėdos RAAD, atsakydamas į Valstybės kontrolės 2002-08-06 raštą Nr. S-(2020-1.10)-1257 „Dėl duomenų pateikimo“, nurodė, kad potencialių taršos nafta objektų, kurie turi turėti teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus, sąrašas parengtas ir pateikė 2004-07-15 KRAAD rašto Nr.(9.13)-V4-3174 „Dėl potencialių taršos nafta objektų sąrašo“ Avarijų likvidavimo komiteto pirmininkui (LSLA direktorius) kopiją. Šiame rašte nurodoma, kad po konsultacijų su LSLA į sąrašą įtraukti: AB „Mažeikių nafta“ ir Klaipėdos valstybinis jūrų uostas. Taip pat siūloma Avarijų likvidavimo komitetui suderinti Nacionalinio plano vadovo pakeitimus, susijusius su minėtu sąrašu.

KVJU yra keliolika krovos ar laivų remonto darbus vykdančių kompanijų, tarp jų: AB „Klaipėdos nafta“ (2003 m. perkrovusi 6 617 698 t naftos produktų), AB „Klaipėdos laivų remontas“, AB „Transfosa“ (vykdanti krovos darbus ir KVJU atliekų tvarkymo operatoriaus funkcijas). Mūsų nuomone, patvirtinus KRAAD ir LSLA siūlomą sąrašą, visa atsakomybė už planų ruošimą ir jų vykdymą nuo keliolikos uoste esančių įmonių perkeliama KVJUD, kuri gali neturėti galimybių šiam procesui suvaldyti. Paprašėme apie tai pareikšti nuomonę Aplinkos ir Susisiekimo ministerijos specialistų.

Aplinkos ir Susisiekimo ministerijų darbuotojai nurodė, kad sąrašas derinamas su Avarijų likvidavimo komitetu.

Audito metu Avarijų likvidavimo komitetas (2004-11-19) nutarė į potencialių taršos nafta objektų sąrašą, kurie turėtų turėti teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus, įtraukti AB „Mažeikių nafta“ Būtingės naftos terminalą ir Klaipėdos valstybinį jūrų uostą. Be to, numatė į bendrą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teršimo incidentų likvidavimo lokalinį planą įtraukti AB „Klaipėdos nafta“, UAB „Krovinių terminalas“, UAB „Transfosa“ ir AB „Vakarų laivų gamykla“ lokalinius planus ir nustatė, kad iki 2005-03-01 šios bendrovės turi patikslinti ar parengti lokalinius planus.

3.4. Atsakomųjų priemonių, įvykus taršai, panaudojimas

Nacionaliniame plane nustatyta atsakomųjų priemonių panaudojimo tvarka ir nurodytos institucijos, priimančios sprendimus dėl jų panaudojimo. Minėtame dokumente taip pat nurodyta institucijų turima technika ir pajėgos taršos nafta incidentų likvidavimui.

Nacionalinio plano bendrosios dalies 30 p. numatyta, kad mechaninis išsiliejusios naftos surinkimas yra prioritetas jos tvarkymo būdas. Nacionaliniame plane numatyti terminai, kurių turi laikytis atsakomųjų veiksmų komandos ir nacionalinių pajėgų savarankiškai junginiai, organizuodami taršos likvidavimo operacijas.

Naftos išsiliejimų likvidavimui naudoti skandinaviškas medžiagas Lietuvoje uždrausta. Cheminės priemonės taršos likvidavimui leidžiama naudoti tik gavus KRAAD leidimą. Uosto kapitono pavaduotojo A.Narmonto teigimu uosto akvatorijoje per 2000–2003 metus cheminės priemonės naudotos nebuvo, išskyrus avariją Būtingės naftos terminale.

KRAAD JAAA pateiktose pranešimų registravimo žurnalų kopijose nurodyta, kad AB „Vakarų laivų gamykla“ 2003-04-20 susidariusių naftos dėmių naikinimui panaudojo 10 litrų preparato „Simple green cristal“, nepranešusi apie tai KRAAD ir negavusi iš jo leidimo. KRAAD JAAA 2003-04-22 atliko „Aplikos apsaugos įstatymų vykdymo patikrinimą“, surašė aktą ir apskaičiavo 60,8 tūkst. Lt gamtai padarytą žalą. KRAAD ieškinyje dėl žalos atlyginimo nagrinėjamas Klaipėdos apylinkės teisme.

3.5. Savitarpio pagalba

Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo Nr. VIII-1666 12 str., kaip to reikalauja Helsinkio konvencijos 14 str. VII priedo 8 taisyklė, numatyta, kad, kai kyla grėsmė žmonių gyvybei, sveikatai arba aplinkai, gresia dideli materialiniai nuostoliai, užsienio valstybių ir Lietuvos Respublikos gelbėjimo tarnybų pajėgos ir technika gali kirsti valstybės sieną Vyriausybės nustatyta tvarka, jei kitaip nenustatyta Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė pasirašė tarpvyriausybinius susitarimus (sutartis) su Latvijos, Lenkijos, Estijos Respublikų ir Rusijos Federacijos Vyriausybėmis dėl Baltijos jūros jūrinės aplinkos apsaugos bendradarbiavimo. Pasirašytas tarpvyriausybinius susitarimas su Švedijos Karalystės Vyriausybe dėl ekstremalių situacijų prevencijos ir jų likvidavimo bendradarbiavimo, tarpvyriausybinius susitarimas su Vokietijos Federacinės Respublikos Vyriausybe dėl laivybos saugumo ir jūros aplinkos apsaugos bendradarbiavimo. Su Danijos Karalyste ir Suomijos Respublika tokie susitarimai nepasirašyti.

Lietuvos institucijos, kurios yra atsakingos už Baltijos jūros rajono aplinkos apsaugą ir įgyvendina Helsinkio konvencijos reikalavimus ir rekomendacijas, bendradarbiauja su kitų šalių atsakingomis institucijomis. Lietuvos Respublikos Aplinkos ir Susisiekimo ministerijos, dalyvaudamos Helsinkio komisijos ir darbo grupių veikloje, bendradarbiauja su atitinkamomis Helsinkio konvencijos

šalių institucijomis. KRAAD keičiasi informacija apie avarijas ir pakrančių teršimo atvejus su Latvijos jūrine valdyba ir Kaliningrado specializuotąja jūrine inspekcija. LSLA bendradarbiauja su tokiomis pat Baltijos jūros valstybių administracijomis. KVJUD 2001-09-08 pasirašė bendradarbiavimo sutartį su Kaliningrado uosto jūrų administracija ir keičiasi informacija apie išsiliejimus Baltijos jūroje.

3.6. Išlaidų kompensavimo už aplinkai padarytą žalą sistema

Helsinkio konvencijos VII priedo 9 taisyklė numato, kad konvencijos šalys privalo kompensuoti viena kitai padedančių šalių padarytas išlaidas. Taršos incidentų padarytos žalos kompensavimą taip pat reglamentuoja 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (Civilinės atsakomybės konvencija) ir 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl tarptautinio taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondo įkūrimo (Fondo konvencija). Šios konvencijos įsigaliojo 2001-06-27, Lietuvos Respublikos Seimas jas ratifikavo 2000-06-13.

Nacionalinio plano 12.10 p. numatyta, kad LSLA turi būti pasiruošusi apmokėti pagalbą suteikusioms šalims išlaidas, susijusias su suteikta pagalba. Kaip elektroniniu paštu informavo LSLA darbuotojai, LSLA 2002–2004 m. sąmatose išlaidos šiam tikslui nenumatytos, jų nuomone, taip pat neaišku, kas turi kompensuoti surinktų teršalų tolimesnio sutvarkymo išlaidas.

Pagal nacionalinio plano 43 p. atsakomųjų veiksmų išlaidas, aplinkai padarytą žalą ir kitus su incidentu susijusius nuostolius teisės aktų nustatyta tvarka turėtų kompensuoti kaltininkai, tačiau likviduojant taršos incidento padarinius yra rizika, kad avarijos likvidavimo išlaidos gali būti nekompensuotos, jeigu nepavyktų nustatyti taršos šaltinio. Pagal Nacionalinio plano 8.1 p. ir 41 p. žalą, padarytą aplinkai, ir kitus padarinius įvertina KRAAD, o po žymesnių naftos išsiliejimų – Jūrinių tyrimų centras. Susidarę nuostoliai turėtų būti atlyginami. 1996-05-16 Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo Nr. I-1340 11 str. 10 d. numatyta, kad viena iš KVJUD funkcijų yra įgyvendinti uosto apsaugos nuo taršos prevencijos priemonės ir organizuoti taršos padarinių likvidavimą, o šio įstatymo 42 str. numatyta nuostolių dėl taršos įvertinimo, jų atlyginimo uoste sistema. 1999-10-27 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo Nr. 1197 „Dėl Būtingės naftos terminalo nuostatų patvirtinimo“ patvirtintų „Būtingės terminalo nuostatų“ 15 p. numatyta nuostolių dėl taršos ir jos likvidavimo išlaidų atlyginimo tvarka.

Sprendimą dėl atsakomųjų veiksmų pradžios priima LSLA, kurios nurodymu dažniausiai naudojama KVJUD turima avarijų likvidavimo įranga. Taršos incidento atveju nebūna laiko sutarčių ar kitų dokumentų pasirašymui. Susisiekimo ministerijos darbuotojų nuomone, tai yra viena iš problemų, išryškėjusių vykdant Lietuvos nacionalinį taršos incidentų jūroje likvidavimo planą. Teisės aktais apibrėžta sprendimo priėmimo procedūra, tačiau sprendimas pasitelkti trečiųjų asmenų pajėgas yra susijęs su kitų subjektų išlaidų atlyginimu. Todėl institucija, priėmusi šį sprendimą, po avarijos likvidavimo turėtų padengti išlaidas. Susisiekimo ministerijos nuomone reikėtų sudaryti tam tikrą fondą, iš kurio būtų apmokamos išlaidos, patirtos likviduojant taršą. Galutinis sprendimas šiuo klausimu nepriimtas.

3.7. Pratybos ir mokymai

Mokymus ir pratybas jūroje ir uosto akvatorijoje organizuoja Lietuvos jūrų paieškos ir gelbėjimo koordinacinis centras. 2000–2003 m. Lietuvos Respublikos institucijos, atsakingos už gelbėjimo ir taršos incidentų likvidavimo darbus, dalyvavo 13 pratybų. Keturiuose iš jų „Balex delta – 2000, 2001, 2002, 2003“ dalyvavo Baltijos jūros valstybės, o 2003 m. gruodžio mėn. vykusiose pratybose dalyvavo Lietuva, Latvija, Estija, Rusija, Suomija. Būtingės naftos terminale kasmet vyksta „Bendros pratybos su Būtingės terminalo pajėgomis“.

Taršos nafta incidentų atsakomuosiuose veiksmuose dalyvaujančio personalo žinioms ir įgūdžiams atnaujinti arba pagilinti organizuojami mokymai kursai. LSLA ir KVJUD darbuotojai 2002 m. ir 2003 m. dalyvavo atsakomųjų veiksmų seminaruose Lenkijos Respublikoje ir Rusijos Federacijoje, 2003 m. seminare – „Tanklaivio „Prestice“ avarijos pamokos“ Italijoje.

Pastebėjimas: KVJUD, LSLA, KRAAD audito metu negalėjo pateikti duomenų apie 2000–2003 m. pratybų ir mokymo išlaidas. Susisiekimo ministerija 2004-10-15 rašte Nr. 2-14-3-4305 nurodė, kad yra įpareigojusi Lietuvos saugios laivybos administraciją ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkciją vykdyti mokymų, pratybų ir jų išlaidų apskaitą, kiekvienų metų pabaigoje pateikti apie tai ataskaitas ministerijai.

Išvados:

1. Helsinkio konvencijos IV priedo „Taršos iš laivų prevencija“ priimtus 2001-09-10 pakeitimus (HELCOM rekomendacija 22E/5) Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo tik 2004 m. liepos 15 d. ir neratifikavo šių Helsinkio konvencijos pakeitimų ir papildymų: Helsinkio konvencijos III priedo „Taršos iš sausumos šaltinių prevencijai taikomi kriterijai ir priemonės“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 21/1) priimti 2000-03-20; IV priedo „Taršos iš laivų prevencija“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 21/2 bei papildymas HELCOM rekomendacija 22/3) priimti 2000-03-20; IV priedo „Taršos iš laivų prevencija“ pakeitimai (HELCOM rekomendacija 24/8) priimti 2003-06-25.

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1196 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001–2004 metų programos įgyvendinimo priemonių patvirtinimo“ numatyta priemonė „Įrengti užteršto grunto sandėliavimo aikštelę“ iki 2004 m. I ketv. neįvykdyta, nes užtruko derinimo darbai, sklypo aikštei parinkimas ir skyrimas. Audito metu Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija apie šios priemonės nevykdymą informavo Lietuvos Respublikos Vyriausybę. Ministras Pirmininkas 2004-09-29 pavedimu Nr. 22-7841 įpareigojo Klaipėdos miesto merą pagreitinti sprendimus.

3. Klaipėdos valstybinio jūrų uoste laivuose susidariusios atliekos ir krovinių likučiai priimami ir tvarkomi, prisilaikant pagrindinių Helsinkio konvencijos reikalavimų, tačiau atliekos nerūšiuojamos, nors tai rekomenduojama 1997-07-15 ES direktyvos „Dėl atliekų“ Nr. 75/442 7 str., Atliekų tvarkymo įstatymo (2002-07-01 Nr. IX1004 redakcija) 4 str. 2 dalyje.

4. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste balastinių vandenių, plovimo vandenių, chemiškai užterštų vandenių, dažų likučiai tvarkomi pagal laivų susitarimus su atitinkamomis krovimo darbų kompanijomis, nors 1997-11-13 Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo 25 str. numatytas atskiro mokesčio už teršalų priėmimą netaikymas. Tai gali sukelti netinkamo atliekų atsikratymo riziką.

5. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ir aplinkos ministrų įsakymu Nr. 3-414/346 patvirtintų „Laivuose susidarančių atliekų ir laivo krovinių likučių tvarkymo nuostatų“ 14 ir 15 p. nenustatyta ataskaitos apie uosto atliekų tvarkymo plano vykdymą forma, todėl KVJUD pateikė laisvos formos ataskaitą.

6. Lietuvos Respublikoje vėluojama paruošti pagrindinių maršrutų ir uostų patikrinimo planą (kartografijos (gylio matavimo) programą) ir sukurti pagrindinių laivybos maršrutų ir uostų popierinius ir elektroninius jūrlapius. Taip pat gali būti pavėluota sukurti šalutinių laivybos maršrutų elektroninius jūrlapius. LSLA tik baigia rengti medžiagą Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos pagrindinių ir šalutinių laivybos maršrutų popierinių ir elektroninių jūrlapių gamybai.

7. Lietuvoje 1995-06-19 ES direktyvos 95/21 19 a straipsnio nuostatos dėl baudų laivams už laivybos taisyklių reikalavimų nevykdymą skyrimo neperkeltos į Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodeksą. LSLA darbuotojai negali skirti baudų laivams, pažeidusiems saugios laivybos reikalavimus. Susisiekimo ministerija 2004-10-12 parengė ir pateikė Seimui Administracinių teisės pažeidimų kodekso straipsnių, susijusių su saugios laivybos jūroje reikalavimų pažeidimais, įstatymo papildymo projektą.

8. Lietuvos saugios laivybos administracija vykdo Paryžiaus Memorandumo (MOU) ir Europos Tarybos direktyvos 95/21/EB reikalavimą inspektuoti ne mažiau kaip 25 proc. atplaukiančių į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą užsienio laivų, tačiau šio reikalavimo nevykdo Būtingės naftos terminale.

9. Laivų prieglobsčio vietos Lietuvos Respublikos teritoriniuose vandenyse neįrengtos ir neparuoštas jų įrengimo planas. Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2004-11-22 nutarimu Nr. 1469 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto įsteigimo, uosto nuostatų patvirtinimo, žemės ir akvatorijos priskyrimo uostui ir patikėjimo teisės suteikimo“ nutarė įsteigti Šventosios valstybinio jūrų uostą, patvirtino Šventosios valstybinio jūrų uosto nuostatus, nustatė uostui priskiriamos žemės ir akvatorijos plotus ir ribas, pavedė Valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai vykdyti Šventosios valstybinio jūrų uosto direkcijos funkcijas, tačiau nenumatė uosto įrengimo termino.

10. Nacionalinio taršos incidentų jūroje likvidavimo plano dalių (bendrosios dalies ir vadovo) pakeitimai atliekami, nesuderinant jose esančios informacijos apie avarijų likvidavimo komiteto sudėtį, likviduojant avarijas dalyvaujančias arba disponuojančias avarijų likvidavimo technika organizacijas. Dėl to informacija Nacionalinio taršos incidentų jūroje likvidavimo plane pasidaro nepakankamai informatyvi ir gali atsirasti klaidingo situacijos suvokimo rizika.

11. Lietuvoje neparengtas Baltijos jūros atsakomybės rajono priežiūros ir stebėjimų planas, nustatantis stebėjimų taisykles, nurodantis privalomų stebėjimų skaičių, periodiškumą, išlaidų apskaitos

sistemą. Lietuvoje nevykdomi stebėjimai iš palydovų, nes nėra įrangos. Stebėjimus vykdančios institucijos turėtų kooperuotis, atlikdamos atsakomybės rajonų stebėjimus su kitomis Helsinkio konvencijos šalimis.

12. KRAAD ir LSLA tik 2004-11-19 suderino su Avarijų likvidavimo komitetu potencialių taršos objektų, kurie turi paruošti teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus, sąrašą. Dalis Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste veikiančių krovos ar laivų remonto darbus vykdančių kompanijų dirba neturėdamos taršos incidentų likvidavimo lokalinių planų.

13. Nacionaliniame taršos incidentų jūroje likvidavimo plane ir kituose Lietuvos Respublikos teisės aktuose numatyta žalos dėl taršos nafta incidentų ir jų likvidavimo išlaidų atlyginimo tvarka neužtikrina incidentų, kai teršėjas nežinomas, likvidavimo išlaidų kompensavimo. Lietuvos saugios laivybos administracija, priimdama sprendimus dėl atsakomųjų veiksmų pradžios ir pabaigos ar kitų šalių pagalbos pasitelkimo, nėra pasirengusi kompensuoti šalies institucijų ar pagalbai pasitelktų užsienio šalių išlaidų, nes LSLA sąmatose išlaidos šiam tikslui nenumatytos.

Rekomendacijos

Lietuvos Respublikos Vyriausybei iki 2005-07-01:

1. Išnagrinėti galimybę operatyviau parengti dokumentus tarptautinių konvencijų ar jų pakeitimų ratifikavimui.
2. Numatyti Laivų prieglobsčio vietų Lietuvos Respublikos teritoriniuose vandenyse įrengimo terminus.
3. Dar kartą kreiptis į Lietuvos Respublikos Seimą dėl 1995-06-19 ES direktyvos Nr. 95/21 19 a straipsnio dėl baudų laivams už laivybos taisyklių nevykdymą skyrimo, nuostatų perkėlimo į Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodeksą.

Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerijai kartu su Susisiekiimo ministerija iki 2005-07-01:

1. Inicijuoti Nacionalinio taršos incidentų jūroje likvidavimo plano dalių (bendrosios dalies ir vadovo) suderinimą, periodišką informacijos atnaujinimą.
2. Išnagrinėti galimybę Nacionalinį taršos incidentų jūroje likvidavimo planą pritaikyti ne tik taršos naftos produktais, bet ir kitų kenksmingų medžiagų išsiliejimo atvejams likviduoti.
3. Numatyti Baltijos jūros Lietuvos Respublikos atsakomybės rajono priežiūros ir stebėjimų plano, kuriame būtų nustatyta stebėjimų taisyklės, privalomų stebėjimų skaičius, periodiškumas, išlaidų apskaitos sistema, išnagrinėta kooperavimosi su kitomis Helsinkio konvencijos šalimis galimybė, atliekant atsakomybės rajonų stebėjimus, parengimo terminus.
4. Nustatyti taršos likvidavimo išlaidų atlyginimo taršą likvidavusiam subjektui tvarką, kai nenustatytas teršimo šaltinis (incidento kaltininkas).

5. Išnagrinėti laivuose susidarančių atliekų rūšiavimo ir principo „be specialaus mokesčio“ taikymo balastinių vandenių, plovimo vandenių, chemiškai užterštų vandenių, dažų likučiams Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste galimybę.

6. Nustatyti ataskaitos formą apie uosto atliekų tvarkymą ir atliekų tvarkymo plano vykdymą.

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai:

Numatyti pagrindinių ir šalutinių maršrutų, uostų patikrinimo plano (kartografijos (gylio matavimo) programos) ir pagrindinių ir šalutinių laivybos maršrutų jūrlapių paruošimo terminus.

Lietuvos saugios laivybos administracijai:

Vykdyti Paryžiaus Memorandumo (MOU) ir Europos Tarybos direktyvos 95/21/EB reikalavimą inspektuoti ne mažiau kaip 25 proc. laivų ir Būtingės naftos terminale.

Veiklos audito 2-ojo departamento direktorė

Zita Valatkienė

Veiklos audito 2-ojo departamento;
vyresnysis valstybinis auditorius

Antanas Aliulis

valstybinės auditorės

Vaida Barizienė
Lina Gedrimaitė

Su ataskaita susipažinau:
Lietuvos Respublikos
aplinkos ministras

Arūnas Kundrotas