

# **LIETUVOS RESPUBLIKOS ĮSTATYMO DĖL 2009 M. HONKONGO TARPTAUTINĖS KONVENCIJOS DĖL SAUGAUS IR APLINKĄ TAUSOJANČIO LAIVŲ PERDIRBIMO RATIFIKAVIMO PROJEKTO AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

## **1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, Įstatymo projekto tikslai ir uždaviniai**

Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl 2009 m. Honkongo tarptautinės konvencijos dėl saugaus ir aplinką tausojančio laivų perdirbimo ratifikavimo“ projekto (toliau – Įstatymo projektas) tikslas – ratifikuoti su pareiškimu 2009 m. Honkongo tarptautinę konvenciją dėl saugaus ir aplinką tausojančio laivų perdirbimo (toliau – Honkongo konvencija), sudarytą 2009 m. gegužės 15 d. Honkonge (Kinijos Liaudies Respublika), įsigaliojusią 2025 m. birželio 25 d., siekiant užtikrinti saugaus ir aplinką tausojančio laivų perdirbimo reglamentavimą tarptautiniu mastu.

Tarptautinės jūrų organizacijos duomenimis, Honkongo konvenciją yra ratifikavusios 25 valstybės, iš jų 11 yra Europos Sąjungos valstybės narės: Belgija, Danija, Estija, Ispanija, Kroatija, Liuksemburgas, Malta, Olandija, Prancūzija, Portugalija ir Vokietija.

Europos Sąjungos Tarybos sprendimu<sup>1</sup> valstybės narės yra įgaliojamos išimtinai Europos Sąjungos kompetencijai priklausančių klausimų atžvilgiu ratifikuoti Honkongo konvenciją arba prie jos prisijungti.

2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 ir Direktyva 2009/16/EB, (toliau – Reglamentas)<sup>2</sup> be kita ko, siekiama kuo labiau sumažinti ir kiek praktiškai įmanoma panaikinti dėl laivų perdirbimo kylantį neigiamą poveikį žmonių sveikatai bei aplinkai ir sudaryti palankesnes sąlygas Honkongo konvencijos ratifikavimui. Reglamentas reguliuoja laivų perdirbimo klausimus Europos Sąjungoje, tačiau pagal Reglamentą išduodami liudijimai ir sertifikatai laivams ir laivų perdirbimo kompleksams galioja tik Europos Sąjungoje, bet negalioja Europos Sąjungai nepriklausančiose valstybėse.

Honkongo konvencija taikoma laivų projektavimui, statybai, eksploatavimui ir paruošimui, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos saugiam ir aplinką tausojančiam jų perdirbimui, nesukeliant pavojaus laivų saugumui ir eksploatavimo efektyvumui. Joje taip pat nustatomas saugus ir aplinką tausojantis laivų perdirbimo kompleksų eksploatavimo ir tinkamo laivų perdirbimo atitikties reikalavimams užtikrinimo mechanizmas.

Nuo 2006 m. liepos 1 d. Lietuva yra visateisė regioninės organizacijos Paryžiaus susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės (toliau – Paryžiaus SM) narė. 2024 m. gegužės 6–10 d. vykusio Paryžiaus SM 57-ojo Komiteto susitikime buvo patvirtinta, kad nuo 2025 m. liepos 1 d. laivai, tikrinami pagal Paryžiaus SM nuostatas, privalo turėti dokumentą, kuriuo patvirtinama laivo atitiktis Honkongo konvencijos reikalavimams. Tokio dokumento neturintiems laivams bus nuolat taikomas detalus patikrinimas, po kurio, nustačius saugios laivybos reikalavimų pažeidimus, laivas gali būti sulaikomas<sup>3</sup>. Laivo sulaikymas užsienio valstybės uoste lemia finansinius nuostolius, teises pasekmes

<sup>1</sup> 2014 m. balandžio 14 d. Tarybos sprendimas dėl 2009 m. Honkongo tarptautinės konvencijos dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo ratifikavimo valstybėse narėse arba valstybių narių prisijungimo prie jos atsižvelgiant į Europos Sąjungos interesus, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32014D0241>

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A02013R1257-20240520>

<sup>3</sup> Laivo sulaikymas uoste (angl. *ship detention*) paprastai įvyksta, kai uosto valstybės kontrolės (angl. *Port State Control*) inspektoriai nustato, kad laivas neatitinka tarptautinių konvencijų (SOLAS, MARPOL, STCW, MLC ir kt.) ar nacionalinių teisės aktų reikalavimų.

ir žalą laivo savininko (valdytojo) reputacijai. Lietuva jau šeštus metus iš eilės patenka į Paryžiaus SM sudaromą Baltąjį vėliavų valstybių sąrašą, buvimas kuriame yra labai reikšmingas laivų savininkams (valdytojams) ir vėliavos valstybėms. Tai ne tik demonstruoja mūsų vėliavos laivų atitiktį aukšties saugios laivybos standartams, tačiau taip pat lemia retesnius laivų patikrinimus, taigi ir mažesnę riziką būti sulaikytiems užsienio uostuose. Baltajame vėliavų valstybių sąrašė esančių valstybių laivų patikros dažniausiai būna trumpesnės ir mažiau griežtos, laivų savininkai (valdytojai) patiria mažiau laiko bei finansinių nuostolių, išvengiama prastovų dėl inspektavimo, frachtuotojai, bankai ir draudikai teigiamai vertina valstybės buvimą Baltajame vėliavų valstybių sąrašė, nes tai reiškia laivo savininko (valdytojo) patikimumą, mažesnes rizikas, palankesnius draudimo tarifus ir pan. Honkongo konvencijos ratifikavimas svariai prisidės prie šios aukštos pozicijos išlaikymo.

Per pastaruosius kelerius metus situacija, susijusi su Honkongo konvencijos įsigaliojimu ir jos įgyvendinimu, iš esmės pasikeitė. 2021 m. Honkongo konvencijos ratifikavimo klausimas dar buvo svarstomas atsižvelgiant į tai, kad ji nebuvo įsigaliojusi ir kad dalis jos nuostatų dubliavosi su Europos Sąjungos teisės aktais. Tačiau nuo 2025 m. birželio 25 d. Honkongo konvencija jau galioja, o jos taikymas tampa tarptautiniu teisiniu standartu, prie kurio prisijungė ir dauguma Europos Sąjungos valstybių narių. Be to, šiuo metu galiojantis Reglamentas, nors ir įgyvendina pagrindinius Honkongo konvencijos principus, taikomas tik Europos Sąjungos jurisdikcijoje, todėl neužtikrina su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojančių laivų atitikties tarptautiniam reguliavimui už Europos Sąjungos ribų. Atsižvelgiant į tai, Honkongo konvencijos ratifikavimas tapo būtinas siekiant užtikrinti Lietuvos Respublikos laivų ir perdirbimo veiklų teisinį aiškumą tarptautiniu mastu, išvengti administracinių kliūčių laivybai bei išlaikyti aukštus Lietuvos, kaip patikimos vėliavos valstybės, standartus.

Vadovaujantis Honkongo konvencijos 16 straipsnio 6 dalimi, Lietuvos Respublika, ratifikuodama Konvenciją, pareiškia, kad reikalauja aiškaus laivų perdirbimo plano patvirtinimo, kad laivas galėtų būti perdirbamas leidimą turinčiame laivų perdirbimo komplekse. Toks pasirinkimas atitinka Lietuvos Respublikos teisinę sistemą ir nacionalinę leidimų bei planų tvirtinimo praktiką.

Lietuvos Respublikoje laivų perdirbimo procesas reglamentuotas Pavojingųjų medžiagų kontrolės laivuose ir laivų perdirbimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2015 m. gegužės 6 d. įsakymu Nr. D1-378/3-175(1.5 E) „Dėl Pavojingųjų medžiagų kontrolės laivuose ir laivų perdirbimo tvarkos aprašo patvirtinimo“<sup>4</sup>. Pagal šio aprašo nuostatas, laivo perdirbimas gali būti vykdomas tik pateikus ir suderinus informaciją apie laive esančias pavojingasias medžiagas bei užtikrinus, kad perdirbimas vyktų aplinkosaugos reikalavimus atitinkančiame komplekse. Šis teisinis reguliavimas iš esmės atitinka Honkongo konvencijos 16 straipsnio 6 dalyje numatytą „aiškaus laivo perdirbimo plano patvirtinimo“ mechanizmą.

## **2. Įstatymo projekto iniciatoriai ir rengėjai**

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Vandens transporto grupės (laikiniai einanti vadovo pareigas Simona Jonuškienė, tel. +370 660 75284, el. p. simona.jonuskiene@sumin.lt) patarėja Aurelija Gudelevičienė (tel. +370 661 69159, el. p. aurelija.gudeleviciene@sumin.lt).

## **3. Dabartinis Įstatymo projekte aptartų teisinių santykių reguliavimas**

Šiuo metu laivų perdirbimas reguliuojamas Reglamentu.

## **4. Siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir laukiami teigiami rezultatai**

<sup>4</sup> [Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2015 m. gegužės 6 d. įsakymas Nr. D1-378/3-175\(1.5 E\) „Dėl Pavojingųjų medžiagų kontrolės laivuose ir laivų perdirbimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.](#)

Igaliosios pripažintosios organizacijos su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojantiems laivams išduos dokumentus, kuriais patvirtinama atitiktis Honkongo konvencijos reikalavimams. Tai sumažins tikimybę, kad vykdant su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojančių laivų inspektavimus užsienio šalių jūrų uostuose jiems bus taikomas detalus patikrinimas.

**5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai, galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta**

Priėmus Įstatymo projektą, neigiamų pasekmių nenumatoma. Įstatymo projekto nuostatos neturės neigiamų pasekmių ekonomikai, socialinei aplinkai ar viešajam administravimui.

**6. Galima priimto įstatymo įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai**

Priimtas įstatymas neigiamos įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

**7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai**

Ratifikavus Honkongo konvenciją, su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojantiems laivams bus suteikta galimybė turėti liudijimą, kuriuo patvirtinama atitiktis Honkongo konvencijos nuostatomis, tai reikšmingai sumažins su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojančių laivų patikrinimų skaičių ir sulaikymo užsienio uostuose riziką.

**8. Ar Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams**

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

**9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, teisės aktai, kuriuos būtina priimti, galiojantys teisės aktai, kuriuos reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios**

Priimti naujų, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios galiojančių įstatymų nereikės.

**10. Įstatymo projekto atitiktis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimams, Įstatymo projekto sąvokų ir jas įvardijančių terminų įvertinimas Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka**

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Įstatymo projekte nenumatyta terminų, kurie turėtų būti įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

**11. Įstatymo projekto atitiktis Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams**

Įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas, Europos Sąjungos teisei neprieštarauja.

**12. Įstatymui įgyvendinti reikalingi įgyvendinamieji teisės aktai, šių aktų rengėjai ir parengimo terminai**

Priėmus įstatymą ir ratifikavus Honkongo konvenciją, reikės pakeisti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymą Nr. 3-23 „Dėl Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių patvirtinimo“.

**13. Valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšos, kurių prireiks įstatymui įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)**

Įstatymo projektui įgyvendinti nereikės skirti valstybės, savivaldybių ar kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų. Taip pat jokių lėšų nebus sutaupyta.

**14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados**

Specialistų vertinimų ir išvadų dėl Įstatymo projekto nebuvo gauta.

**15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam Įstatymo projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno *Eurovoc* terminus, temas ir sritis**

„Honkongo konvencija“, „2009 m. Honkongo tarptautinė konvencija dėl saugaus ir aplinką tausojančio laivų perdirbimo“.

**16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai**

Nėra.