

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ĮSTATYMO NR. I-1340 PAKEITIMO ĮSTATYMO
PROJEKTO (TOLIAU – ĮSTATYMO PROJEKTAS)
DERINIMO PAŽYMA**

| Nr. | Institucijos pav. | Pastabos ir pasiūlymai | Argumentai, kodėl neatsižvelgta ar atsižvelgta iš dalies į institucijų pastabas ir pasiūlymus |
|-----|---|--|---|
| 1. | Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacija | LJKKA nepitaria Susisiekimo ministerijos siūlomam Uosto įstatymo pakeitimo projektui, kurio 33 straipsnio nuostatos iš esmės įpareigoja uosto žemės naudotoją savo lėšomis likviduoti taršą 30 metrų pločio akvatorijos juostoje. Taršos (ypač skystosios, kaip nafta ar chemikalai) susiejimas su fiksuota 30 metrų zona yra nelogiškas. Srovės ir vėjas (vyraujantys vakarų/pietvakarių) per 15 minučių gali pernešti teršalus nuo vienos krantinės prie kitos, todėl jokios taršos nesukėlęs uosto naudotojas taptų atsakingas už kito uosto naudotojo ar laivo sukeltą taršą. Be to, į tam tikras uosto akvatorijos krantines („kišenes“) dažnai sunešamos šiukšlės iš miesto ar kitų teritorijų, už kurias neturėtų atsakyti uosto naudotojai. | Neatsižvelgta. Sutinkame, kad nustatyti 30 metrų pločio akvatorijos ribą yra sudėtinga, nes vandens telkinys yra dinamiška terpė ir teršalai gali būti pernešami srovių ar vėjo. Tačiau Įstatymo projektas negali likti be jokio orientacinio matmens, kuris padėtų aiškiai apibrėžti uosto žemės naudotojo pirminę atsakomybės zoną ir pareigą nedelsiant reaguoti į taršos požymius šalia naudojamos krantinės. Atkreiptinas dėmesys, kad prie uosto krantinių švartuojasi ir didesnio pločio laivai – jų korpusas, balastinių vandenų išleidimo zonos bei bunkeravimo operacijos gali apimti didesnę plotą nei 30 metrų, kas objektyviai suponuotų poreikį nustatyti dar platesnę uosto akvatorijos ribą, kurioje uosto žemės naudotojas privalėtų imtis skubių veiksmų taršos plitimui sustabdyti. Todėl 30 metrų riba laikytina ne absoliučiu taršos priskyrimo kriterijumi, o minimalia atsakomybės zona, užtikrinančia greitą pirminę reakciją, operatyvų kaušinių ir barjerinių priemonių panaudojimą ir taršos židinio lokalizavimą iki institucijų įsitraukimo. |
| 2. | MB „Laivo patikra“ | Siūloma 5 straipsnio 2 dalies redakcija (patikslinta): Uosto kapitono pareigas gali eiti laivavedys, mokantis valstybinę ir anglų kalbas, turintis aukštąjį jūrinį išsilavinimą ir: •ne mažesnę kaip penkerių metų plaukiojimo jūrų laivo, kurio BT 3000 ir daugiau, kapitonu stažą; arba •ne mažesnę kaip penkerių metų darbo stažą uosto kapitono pavaduotoju; arba •ne mažesnę kaip penkerių metų darbo stažą laivybos inspektoriumi ar jūrų administracijos padaliniuose, tiesiogiai susijusiuose su SOLAS, MARPOL, STCW ir ISM konvencijų įgyvendinimu; arba | Neatsižvelgta. Uosto kapitono pareigybė yra aukščiausio lygmens saugos pareiga uoste, kurios sprendimai tiesiogiai lemia ne tik laivų eismą, bet ir nacionalinio saugumo, aplinkos apsaugos bei ekonominių grandinių veikimą. Skirtingai nei kranto pareigybės ar administraciniai specialistai, tik asmuo, realiai penkerius ar daugiau metų vadovavęs jūrų laivui, kurio BT ≥ 3000 , yra asmeniškai priėmęs sprendimus ekstremaliomis aplinkos sąlygomis, esant ribotai informacijai, operaciniam spaudimui ir faktine atsakomybe už laivo, įgulos ir krovinio saugumą. Tokia patirtis nėra teorinė – tai patikrintos kompetencijos vadovauti realioms navigacinėms situacijoms, suprasti laivo dinamiką, inerciją, rizikas siauruose akvatorijos koridoriuose, uosto prieigose ir kritinių incidentų metu. Didelių laivų manevravimas stipriu |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>•paskirto asmens (DPA) pareigas jūrų transporto įmonėje, turint ne mažesnę kaip penkerių metų profesinę patirtį jūrų saugos, taršos prevencijos, incidentų valdymo ir saugos vadybos srityse.</p> <p>Šiuo reikalavimu nėra atsisakoma kapitono patirties kaip aukščiausios kvalifikacijos, tačiau suteikiama galimybė vertinti ir kitą, tarptautiniais standartais pagrįstą, jūrų saugos kompetenciją.</p> | <p>vėju, bangavimu, apribotame farvateryje ar menko matomumo sąlygomis formuoja gebėjimą priimti sprendimus, kurių pasekmės milijoniniais nuostoliais ar ekologinėmis katastrofomis negali būti „mokomos kabinetuose“. Dėl šios priežasties reikalavimas, kad uosto kapitonas būtų asmuo, bent penkerius metus realiai vadovavęs laivui, kurio $BT \geq 3000$, nėra perteklinis ar perteklinis formalizmas – tai minimalus saugos standartas, užtikrinantis, kad sprendimus priima žmogus, kuris savo atsakomybe ir patirtimi supranta pasekmes ne teoriškai, o praktiškai.</p> |
|--|---|--|