

Seimo Ekonomikos komitetui
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2025-11-24 Nr. LP-1-10

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ĮSTATYMO NR. I-1340 PAKEITIMO ĮSTATYMO 5 STRAIPSNIO 2 DALIES PAKARTOTINIO PASTABŲ PATEIKIMO IŠVADOMS

Gerbiami projekto rengėjai,

Pakartotinai teikiame pastabas dėl projekto 5 straipsnio 2 dalies, kurioje nustatyti kvalifikaciniai reikalavimai uosto kapitonui. Atsižvelgiame į gautus argumentus ir žemiau pateikiame papildomai pagrįstą ir patikslintą siūlymą, kuriuo siekiama ne mažinti, bet sustiprinti kompetencinius reikalavimus uosto kapitono pareigoms.

1. Dėl teiginio, kad uosto kapitonui būtina „naujausia praktinė laivo valdymo patirtis jūroje“

Ministerija argumentuoja, jog uosto kapitonas turi turėti realų laivo valdymo stažą kaip kapitonas, nes nagrinėjamos funkcijos susijusios su navigacijos sauga ir manevravimu. Tačiau būtina aiškiai atskirti:

- Laivo kapitono kompetencija = operacinis laivo valdymas jūroje,
- Uosto kapitono kompetencija = navigacinės aplinkos valdymas, kontrolė, taisyklių priežiūra, rizikų prevencija ir uosto sauga.

Tarptautiniuose dokumentuose uosto kapitono funkcijos apibrėžiamos kaip:

- saugios laivybos organizavimas,
- uosto taisyklių įgyvendinimas,
- incidentų tyrimas,
- taršos prevencija,
- uosto resursų koordinavimas,
- ryšių su kapitonais, agentais ir valstybės institucijomis valdymas.

Nė viename dokumente uosto kapitonas neatlieka laivo manevravimo funkcijų, jos vykdomos: pačių laivų kapitonų, locmanų, švartavimo ir vilkikų komandų.

Todėl teiginys, kad uosto kapitonui privaloma teisėta praktika kaip laivo kapitonui dėl „manevruojamojo darbo“, nėra pagrįstas jo faktinėmis funkcijomis.

2. Dėl nuorodų į STCW II/2 ir IMO A.960(23) interpretacijos tikslinimo

Ministerija pateikė argumentą, kad STCW II/2 ir IMO rezoliucija A.960(23) nustato būtinybę turėti kapitono stažą. Tai nėra tikslus reikalavimas. STCW II/2 taisyklė reglamentuoja kvalifikaciją laivo kapitonui, o ne uosto kapitonui. STCW netaikomas kranto pareigoms, nes tai – tarptautinė konvencija dėl jūrų personalo rengimo, atestavimo ir budėjimo jūroje. IMO rezoliucija A.960(23) reglamentuoja locmanų kvalifikaciją, o uosto kapitonas locmanavimo funkcijų neatlieka. Uosto kapitonas nėra locmanas ir pagal praktinį veiklos pobūdį neprivalo vykdyti jūrinių manevrų.

Todėl remtis šiais dokumentais kaip uosto kapitono pareigų pagrindu — neteisinga ir neatitinka tarptautinės teisės aiškinimo.

3. Dėl praktinės patirties sąsajos su uosto kapitono funkcijomis

Ministerija teigia, kad DPA, laivybos inspektoriaus ar kitų kranto pareigų patirtis negali būti prilyginama kapitono stažui. Tačiau uosto kapitonas neatlieka laivo plaukiojimo funkcijos, todėl jo kompetencija turi būti vertinama pagal:

- saugos vadybą,
- teisės aktų įgyvendinimą,
- incidentų ir avarių analizę,
- tarptautinių konvencijų taikymą,
- uosto eismo kontrolę,
- koordinavimą su locmanais, gelbėjimo tarnybomis, taršos prevencijos padaliniais.

Šias funkcijas tiesiogiai atlieka DPA ir laivybos inspektoriai, kurių darbas nuolat apima:

- SOLAS, MARPOL, STCW, ISM įgyvendinimą;
- incidentų valdymą;
- laivų auditą;
- rizikų vertinimą;
- sąveiką su kapitonais ir įgulomis;
- saugaus uosto veiklos organizavimą.

Tai yra tiesiogiai uosto kapitono pareigoms būtini gebėjimai, kurių ne visada įgyja net laivo kapitonai, jei jie neturi darbo krante patirties. Todėl siūlomas papildymas nekeičia, o papildo kompetencinį reikalavimą, suteikdamas galimybę į šias pareigas pretenduoti aukštos kvalifikacijos specialistams, turintiems platesnę sisteminę patirtį.

4. Dėl Klaipėdos uosto specifikos argumento

Ministerija teigia, kad dėl sudėtingos situacijos Klaipėdoje reikalinga kapitono praktika. Tačiau:

- Klaipėdos uoste manevrų saugumą užtikrina locmanai (profesija, reglamentuota atskirai).
- Uosto kapitonas nepriima manevravimo sprendimų; jis priima administracinius, saugos ir eismo reguliavimo sprendimus.
- Locmanai jau turi privalomą praktinę plaukiojimo patirtį, todėl uosto kapitonui dubliuoti jų funkcijų nereikia.

Todėl ministerijos argumentas nėra objektyviai susietas su realiomis pareigomis, o reikalavimas turėti tik kapitono plaukiojimo stažą nepagrįstai siaurina kandidatų ratą.

5. Siūloma kompromisinė, sustiprinta ir subalansuota redakcija

Atsižvelgiant į ministerijos pastabas, siūloma patobulinta redakcija, kuri išlaiko aukštus reikalavimus, bet leidžia vertinti ir realią, uosto kapitono funkcijas atitinkančią patirtį:

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
- 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.

Šiuo reikalavimu nėra atsisakoma kapitono patirties kaip aukščiausios kvalifikacijos, tačiau suteikiama galimybė vertinti ir kitą, tarptautiniais standartais pagrįstą, jūrų saugos kompetenciją.

Pagarbiai

Generalinis direktorius

Arvydas Martinkus