

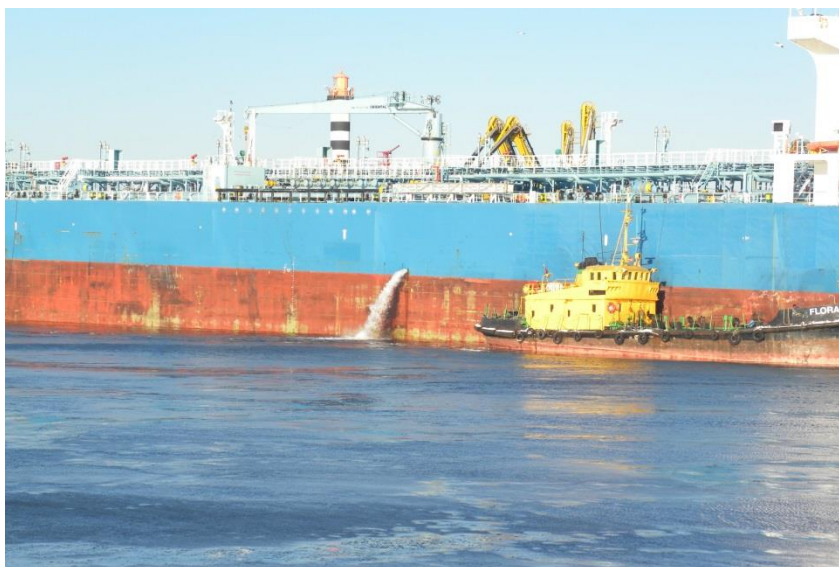


KLAIPĖDOS UNIVERSITETO  
JŪROS MOKSLŲ IR TECHNOLOGIJŲ CENTRAS

# Laiivų balastinių vandenų ir nuosėdų valdymo ir kontrolės sistemos kūrimas Lietuvoje

## 1-oji tarpinė ataskaita

(Veiklos 3.1.1, 3.1.2, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.5, 3.2.6)



KLAIPĖDA 2015

## TURINYS

Sutrumpinimai .....	5
1 Įvadas.....	6
2 Lietuvos Respublikos teisės aktai, susiję su balastinio vandens ir nuosėdų valdymu, jų atitikimas Konvencijos reikalavimams bei įgyvendinimas Lietuvoje (veikla 3.1.1).....	11
2.1 Lietuvos Respublikos teisės aktai, reglamentuojantys balastinių vandenų ir nuosėdų valdymo klausimus .....	11
2.2 LR teisės aktų atitiktis Konvencijos reikalavimams .....	12
2.2.1 Reikalavimai į uostus plaukiantiems laivams pasikeisti balastinį vandenį, jų atitiktis Konvencijos reikalavimams.....	12
2.2.2 Kiti LR teisės aktuose nustatyti reikalavimai Balastinio vandens ir balastinio vandens nuosėdų valdymui laivuose.....	17
2.3 Balastinio vandens ir balastinio vandens nuosėdų valdymo reikalavimų įgyvendinimas Lietuvoje 23	
2.4 Išvados ir pasiūlymai .....	24
3 Konvenciją ratifikavusių šalių teisės aktai, įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika (veikla 3.1.2) .....	26
3.1 Konvencijos ratifikavimas .....	26
3.2 Helsinkio, OSPAR ir Barselonos konvencijų šalių susitarimai balastinio vandens valdymo srityje	27
4 LR jūros rajono rizikos vertinimas, remiantis Bendrosiomis OSPAR/HELCOM gairėmis (veikla 3.2.1) .....	30
4.1 Išimčių taikymo apibrėžimas pagal Konvencijos A-4 taisyklę.....	30
4.2 Rizikos vertinimo metodologijos bendra apžvalga.....	31
4.3 Uosto tyrimo protokolas.....	32
4.4 Rizikos vertinimas.....	34
4.5 Informacijos saugojimas .....	34
5 Išimčių suteikimo laivams pagal 2004 metų Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valymo A-4 taisyklę tvarkos aprašas (veikla 3.2.2) ..	36
6 Taisyklės laivams dėl konvencijos reikalavimų įgyvendinimo (dėl balastinio vandens valdymo ir plano sudarymo ir tvirtinimo procedūrų, balastinio vandens valdymo įrangos, dokumentacijos) (veikla 3.2.3) .....	40
7 Balastinių vandenų ir nuosėdų priėmimo iš laivų uostuose reikalingumo ir galimybių įvertinimas Lietuvos ir kituose Baltijos jūros uostuose (veikla 3.2.4).....	44

7.1	Balastinio vandens nuosėdų priėmimas .....	44
7.2	Balastinio vandens priėmimas iš laivų uostuose .....	46
7.3	Balastinio vandens apdorojimo būdai .....	47
7.4	Balastinio vandens priėmimo iš laivų reikalingumo ir galimybių įvertinimas .....	50
7.5	Ekspertų apklausa .....	52
7.6	Išvados ir rekomendacijos.....	52
8	Laivų tikrinimo dėl atitikimo Konvencijos reikalavimams tvarka ir procedūros, įskaitant balastinio vandens ir nuosėdų mėginių ėmimą, nevietinių rūšių gausumo tyrimus (veikla 3.2.5)	54
8.1	Užsienio laivų kontrolė Lietuvos jūrų uostuose.....	54
8.2	Lietuvos laivų kontrolė .....	55
8.3	Tvarkos, reglamentuojančios laivų patikrinimus siekiant nustatyti laivų atitiktį Konvencijos reikalavimams, įskaitant mėginių ėmimą, poreikio įvertinimas .....	55
8.4	Nevietinių rūšių gausumo tyrimai.....	59
8.5	Balastinio vandens mėginių ėmimo ir analizės metodai .....	59
8.5.1	Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai įvertinant atitiktį Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams .....	59
8.5.2	Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai įvertinant atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams .....	60
8.5.3	Išsamaus tyrimo mėginių analizės metodai įvertinant atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams .....	60
9	Laivų, pažeidusių Konvencijos reikalavimus, sulaikymo tvarka ir procedūros (veikla 3.2.6)	61
9.1	Užsienyje registruotų laivų sulaikymo Lietuvos jūrų uostuose tvarka .....	61
9.2	Lietuvos jūrų laivų registre registruotų laivų sulaikymo tvarka .....	65
1	Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Danijoje.....	69
2	Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Švedijoje .....	73
3	Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Rusijos Federacijoje.....	75
4	Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Vokietijoje .....	77
5	Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Norvegijoje .....	81

6 Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Brazilijoje.....	83
7 Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Kanadoje .....	85
8 Priedas. Klausimyno, pateikto Baltijos jūros valstybėms, kurios yra Konvencijos šalis, tekstas (anglų kalba) .....	87
9 Priedas. Tikslinių rūšių, išvardintų preliminariniame HELCOM sąraše, patekimo į Lietuvos vandenį rizikos vertinimas.....	88
10 Priedas. Prašymas dėl išimties suteikimo laivui pagal 2004 metų Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valymo A-4 taisyklę.....	96
11 Priedas. Balastinio vandens valdymo laivuose taisyklės.....	97
12 Priedas. Laivų balastinio vandens valdymo planų sudarymo ir jų tvirtinimo taisyklės	103
13 Priedas. Klausimynas ekspertams .....	112
14 Priedas. Ekspertų apklausos, atliktos pagal 11 priede esantį klausimyną, suvestiniai duomenys .....	114
15 priedas. Laivų balastinio vandens mėginių ėmimo ir jų tyrimų tvarkos aprašas.....	115
16 priedas. Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams .....	120
17 priedas. Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams .....	121
18 priedas. Išsamaus tyrimo mėginių analizės metodai, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams .....	123
19 priedas. Pranešimo apie laivo sulaikymą forma .....	125

## **Sutrumpinimai**

BWM konvencija, Konvencija – Tarptautinė konvencija dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valdymo

EK – Europos komisija

HELCOM – Helsinkio komisija

IPO – Įgaliotos pripažintosios organizacijos

JMTC – Jūros mokslų ir technologijų centras

KU – Klaipėdos universitetas

LR – Lietuvos Respublika

OSPAR konvencija – šiaurės rytų Atlanto vandenyno aplinkos apsaugos konvencija

PK – projekto priežiūros komitetas

TJO – Tarptautinė jūrų organizacija

TJTT – Tarptautinė jūrų tyrimų taryba

# 1 Įvadas

Pagal Įvadinėje ataskaitoje pateiktą ir PK patvirtintą veiklų vykdymo planą, šioje ataskaitoje pateikiami veiklų 3.1.1, 3.1.2, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.5, 3.2.6 rezultatai. Ataskaita paruošė Klaipėdos universiteto Jūros mokslo ir technologijų centro specialistai: prof. habil. dr. Sergej Olenin (projekto vadovas, biologijos specialistas), Dr. Aurelija Samuilovienė (biologijos specialistė), Robertinas Tarasevičius (jūrų teisės specialistas) ir Dr. Mindaugas Česnauskis (saugios laivybos specialistas).

Ataskaitą sudaro įvadas, 8 dalykiniai skyriai ir 19 priedų. Ataskaitoje pateiktos 9 lentelės ir 6 paveikslai.

## **Kenksmingų vandens organizmų ir patogenų perkėlimo laivų balastiniame vandenyje problema**

Vandens augalų ir gyvūnų, taip pat ir kenksmingų vandens organizmų bei patogenų plitimas dėl žmogaus veiklos tai senas reiškinys. Jau tuo metu kai laivų balastui buvo naudojami akmenys ir smėlis, kai kurios gyvybingos rūšys būdavo perkeliamos didelius atstumus į naujas ekosistemas. Nuo 19-to amžiaus pabaigos balastui pradėtas naudoti vanduo. Laivai ima balastinį vandenį dėl kelių priežasčių. Neturintiems krovinių laivams balastas reikalingas korpuso panardinimui, kad laivo sraigtas ir vairas dirbtu efektyviai, taip pat laivo stovumo bei stabilumo jūroje užtikrinimui. Kadangi vanduo yra nespūdas, užpildžius zonas tarp dvigubų bortų, bortai sustiprinami ir apsaugomi nuo susukimo ar sulenkimo, veikiant bangoms. Pakraunant ir iškraunant laivą, balastas nuolat pritaikomas tam, kad užtikrinti laivo diferentą, t.y. palaikyti laivą “ant lygaus kilio”. Dideli laivo korpuso plotai turi dvigubas sienes ir tuštumas tarp tų sienelių yra padalytos į rezervuarus – cisternas arba tankus, kurie naudojami kuro atsargoms, gėlo vandens atsargoms ir vandens balastui<sup>1</sup>

Balastinis vanduo dažniausiai laikomas dideliuose tankuose tarp laivo triumų sienų ir laivo išorinės apkalos. Šie rezervuarai skirstomi į 7 pagrindinius tipus: 1) trikampės formos apatiniai – šoniniai rezervuarai; 2) esantys tarp dvigubų laivo bortų – bortiniai; 3) giliai išsidėstę laivo viduje tarp pirmutinio krovos triumų ir forpiko – diptankai, dažnai neturintys kontakto su išorine aplinka; 4) po laivo triumais išsidėstę dvigubojo dugno rezervuarai, kurie tęsiasi beveik per visą laivo ilgį; 5) esantis laivo priekyje – forpikas, 6) laivo gale – achterpikas, 7) viršutiniai rezervuarai (1 pav.).

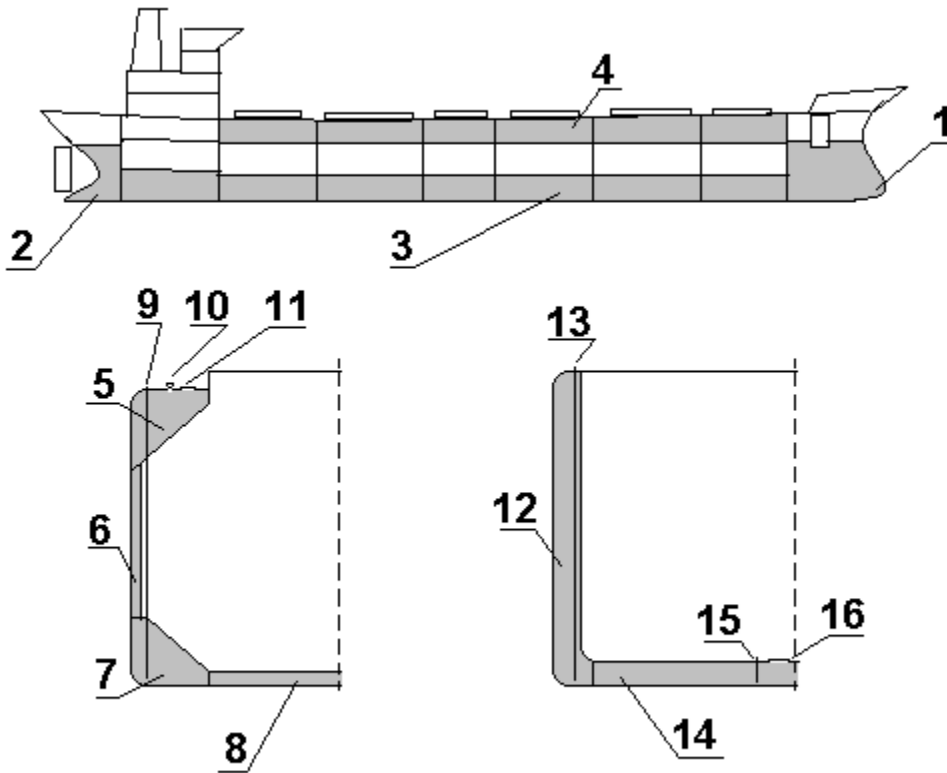
Vidutinio dydžio (25 tūkst. tonų vandens talpos) konteinervežiai gali turėti apie 20 balastinių rezervuarų, kurių bendras tūris yra 8-10 tūkst. kub. m. Pervežamas konteinervežio bendras balastinio vandens kiekis gali siekti apie trečdalį jo tonažo. Balkeriai turi mažiau, bet didesnius balastinius rezervuarus. Dauguma jų turi 10 – 15 tūkst. kub. m talpos triumus, kurie gali būti pilnai užpildyti jūros vandeniu. Medienos drožlių vežėjai, kurių vandens talpa yra apie 25 tūkst. tonų, gali turėti iki 10 rezervuarų, kurių bendra talpa - 16 tūkst. kub. m, o naftovežių – supertankerių pavieniai rezervuarai gali sekti 20 tūkst. kub. m.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Olenin S. 1999. Laivų balastiniai vandenys ir invazinių rūšių problema // Jūra ir aplinka. – 1999, Klaipėda: KU I-kl; Nr. 1, p. 54 – 61, ISSN 1392-785X

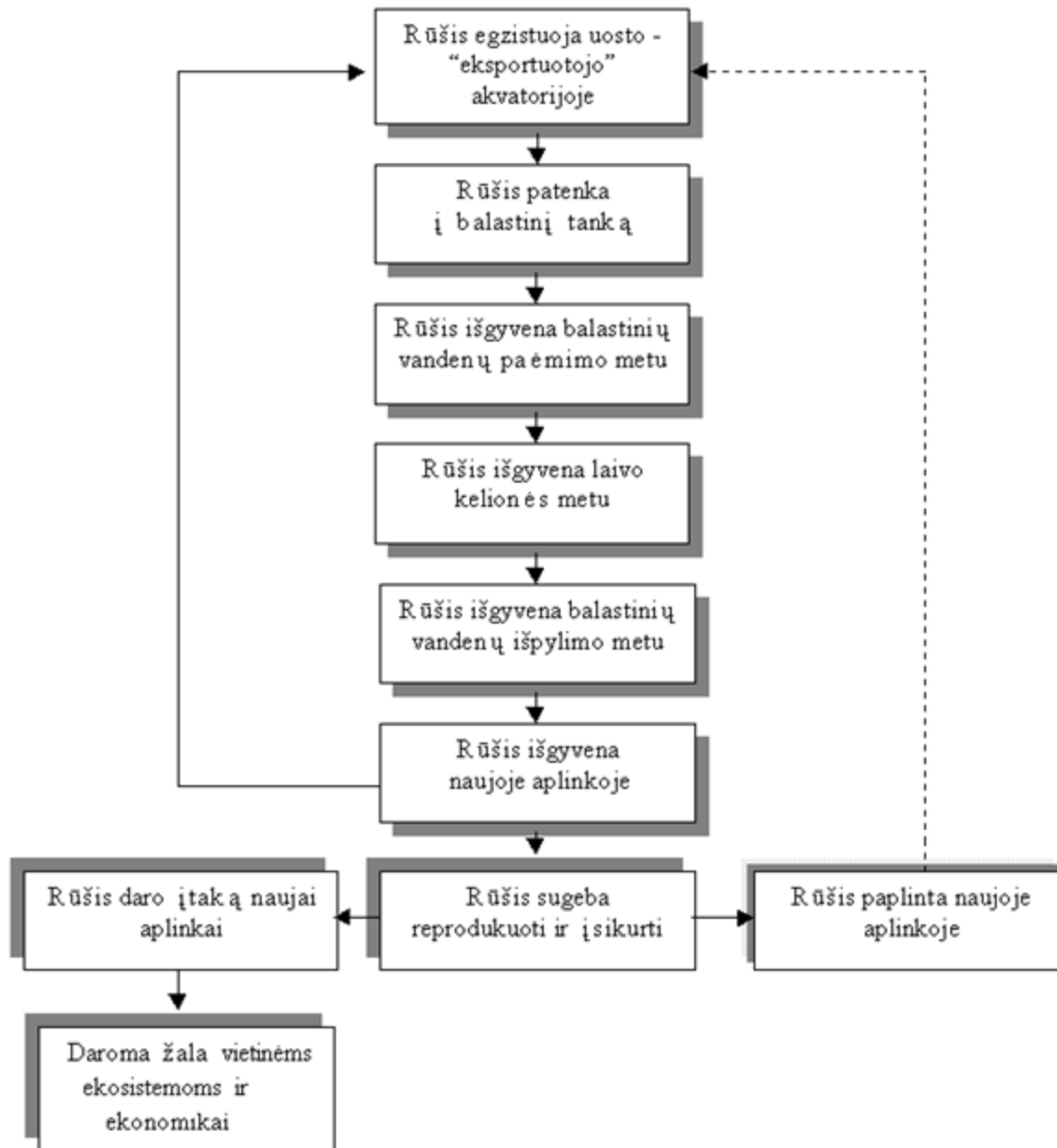
<sup>2</sup> Cawthron's Ballast Water Research Programme. Final report, 1996-1997. Ministry of Agriculture. New Zealand. 1-52

Kartu su balastu yra paimami įvairūs gyvi organizmai. Kenksmingų vandens organizmų ir patogenų perkėlimo laivų balastiniais vandenimis ciklas susideda iš kelių fazių (2 pav.). Laivo kelionės metu didelė dalis organizmų neišgyvena, jų išgyvenamumas priklauso nuo daugelio abiotinių (druskingumas, temperatūra, apšvietimas ir pan.) ir biotinių (lygos, parazitai, maisto objektų buvimas ir pan.). Tikimybė, kad rūšis įsikurs naujoje aplinkoje ir sukels ekologines bei socio-ekonominės problemas priklauso nuo jos biologinių savybių ir aplinkos sąlygų introdukcijos vietoje.



1 pav. Balastinio vandens tankų išsidėstymas kroviniame laive: 1 – forpikas; 2 – achterpikas; 3, 8, 14 – dvigubo dugno tankai; 4 – viršutiniai rezervuarai; 5 – trikampio formos viršutinis; 6, 12 – šoniniai; 7 – trikampio formos apatinis tankas; 9, 13, 15 – matavimo vamzdžiai; 10 – ventiliacijos liukas; 11, 16 – liukai<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Hayes K. R. & Hewitt C.L., 1998. Risk assessment framework for ballast water introductions. Centre for Research on introduced marine pests. Technical Report No. 14: 1-75



2 pav. Rūšių introdukcijos su balastiniais vandenimis ciklas<sup>3</sup>

### Tarptautinę konvencija dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valdymo

Siekiant kuo labiau sumažinti ir galiausiai pašalinti riziką aplinkai, žmonių sveikatai, nuosavybei ir ištekliams, atsiradusią dėl kenksmingų vandens organizmų ir patogenų perkėlimo laivų balastiniame vandenyje ir nuosėdose, 2004 metais Tarptautinė jūrų organizacija (toliau – TJO) priėmė Tarptautinę konvenciją dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valdymo (toliau – Konvencija).



Tam, kad šalys galėtų tinkamai ir kiek įmanoma vienodžiau įgyvendinti Konvenciją, TJO priėmė gairių rinkinį<sup>4</sup> bei eilę kitų rekomendacijų ir nuorodų. Šie dokumentai, įskaitant Konvencijos tekstą, viešai pasiekiami Vokietijos hidrografijos ir jūrinių reikalų agentūros<sup>5</sup>, TJO<sup>6</sup>, bei daugelyje kitų<sup>7</sup> Interneto portalų. Taip pat ir regioninės organizacijos, tokios kaip Helsinkio komisija yra priėmusios eilę rekomendacijų Konvencijai įgyvendinti.

Konvencijoje numatyta daugelis priemonių, kurių įgyvendinimas pareikalaus pastangų bei išteklių ne tik iš Konvencijos šalių administracijų (turės būti parengti ir priimti nacionaliniai teisės aktai, pradėta vykdyti laivų kontrolė siekiant nustatyti jų atitiktį Konvencijos reikalavimams, sukurtas efektyvus balastinio vandens mėginių iš laivų ėmimo ir šių mėginių tyrimo, išimčių suteikimo pagal Konvencijos A-4 taisyklę mechanizmai, ir pan.) bet ir iš laivybos verslo. Pagal Konvencijos reikalavimus, laivuose balastinis vanduo turės būti sutvarkytas pagal joje nustatytą standartą, laivuose turės būti nustatytus reikalavimus atitinkančios balastinio vandens valdymo sistemos, balastinio vandens operacijos turės būti nustatyta tvarka registruojamos ir pan. Labiausiai tikėtina, kad Konvencija įsigalios 2016 metais,

---

<sup>4</sup> Gairės dėl nuosėdų priėmimo įrenginių (G1), priimtos rezoliucija MEPC.152(55);  
Gairės dėl balastinio vandens mėginių ėmimo (G2), priimtos rezoliucija MEPC.173(58);  
Gairės dėl balastinio vandens valdymo lygiaverčių reikalavimų (G3), priimtos rezoliucija MEPC.123(53);  
Gairės dėl balastinio vandens valdymo ir balastinio vandens valdymo planų rengimo (G4), priimtos rezoliucija MEPC.127(53);  
Gairės dėl balastinio vandens priėmimo įrenginių (G5), priimtos rezoliucija MEPC.153(55);  
Gairės dėl balastinio vandens keitimo (G6), priimtos rezoliucija MEPC.124(53);  
Rizikos vertinimo Gairės pagal Konvencijos A-4 taisyklę (G7), priimtos rezoliucija MEPC.162(56);  
Balastinio vandens valdymo sistemų aprobavimo gairės (G8), priimtos rezoliucija MEPC.174(58);  
Balastinio vandens valdymo sistemų, kuriose naudojamos aktyvios medžiagos aprobavimo procedūra (G9), priimta rezoliucija MEPC.169(57);  
Balastinio vandens valymo technologijų pirmtakų programų aprobavimo ir priežiūros gairės (G10), priimtos rezoliucija MEPC.140(54);  
Gairės dėl balastinio vandens keitimo modelių ir konstrukcijos standartų (G11), priimtos rezoliucija MEPC.149(55)  
Gairės dėl sistemų, užtikrinančių nuosėdų kontrolę laivuose, modelių ir konstrukcijos (G12), priimtos rezoliucija MEPC.150(55);  
Gairės dėl papildomų balastinio vandens valdymo priemonių, įskaitant avarinius atvejus (G13), priimtos rezoliucija MEPC.161(56);  
Gairės dėl balastinio vandens keitimo zonų paskyrimo (G14), priimtos rezoliucija MEPC.151(55).

<sup>5</sup>[http://www.bsh.de/en/Marine\\_data/Environmental\\_protection/Ballastwater/Gesamt\\_BWMC.pdf](http://www.bsh.de/en/Marine_data/Environmental_protection/Ballastwater/Gesamt_BWMC.pdf)

<sup>6</sup><http://www.imo.org/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Documents/Compilation%20of%20relevant%20Guidelines%20and%20guidance%20documents.pdf>

<sup>7</sup> <http://globallast.imo.org/the-bwmc-and-its-guidelines/>

tačiau kai kurie jos reikalavimai laivams įsigalios palaipsniui<sup>8</sup>. Tokiu būdu, paaiškėjus Konvencijos įsigaliojimo datai (tai įvyks prieš 12 mėnesių iki Konvencijos įsigaliojimo), laivybos bendrovėms bus pakankamai laiko balastinio vandens valdymo sistemoms įsigyti ir joms įrengti laivuose. Tam, kad efektyviai panaudoti turimus valstybės institucijų žmogiškuosius bei finansinius išteklius, nesukurti sudėtingų administracinių procedūrų bei nepagrįstos administracinės naštos verslui, labai svarbu, kad už Konvencijos įgyvendinimą būtų paskirtos tos valstybės institucijos, kurios turi daugiausiai kompetencijos reikalingoje įgyvendinti srityje. Šiuo požiūriu ataskaitos rengėjai vertino teisės aktuose įtvirtintas institucijų funkcijas ir pasiūlė jų nuomone optimaliausius sprendimus.

Šioje ataskaitoje pateikiama esamų LR teisės aktų analizė, vertinama jų atitiktis Konvencijos reikalavimams, analizuojama kitų šalių praktika įgyvendinant Konvenciją, vertinama kaip galiojantys LR teisės aktai įgyvendinami. Ataskaitoje taip pat aptariami papildomi veiksmai reikalingi Konvencijos įgyvendinimui – pateikiami siūlymai Lietuvos teisinės bazės papildymui bei patikslinimui, mokslinių tyrimų, atliktų siekiant užtikrinti Konvencijos reikalavimų vykdymą, rezultatai.

---

<sup>8</sup> Konvencijoje yra numatyti (išskyrus kai kurias išimtis) du pagrindiniai balastinio vandens valdymo laivuose standartai: Balastinio vandens keitimo standartas (Konvencijos D-1 taisyklė) ir balastinio vandens veiksmingumo standartas (Konvencijos D-2 taisyklė). Pagal D-1 taisyklės reikalavimus, balastinio vandens valdymas užtikrinamas keičiant balastinį vandenį laive. Tačiau šis reikalavimas numatytas tik perinamajame laikotarpyje, kuriam pasibaigus laivai balastinį vandenį valdyti turės pagal Konvencijos D-2 taisyklę, t.y. turėti įrengtas balastinio vandens valdymo sistemas. Konvencijos B-3 taisyklėje aptartos D-1 ir D-2 taisyklių taikymo datos, kurios nėra susietos su Konvencijos įsigaliojimo data. Todėl jei Konvencija įsigaliojotų 2016 metais, laivai turėtų iš karto atitikti D-2 taisyklėje nustatytą veiksmingumo standartą, t.y. laivuose turėtų būti sumontuotos balastinio vandens valdymo sistemos. Tuo būdu daugeliui laivų būtų eliminuotas pereinamasis laikotarpis, kurio metu laivų balastinis vanduo galėtų būti valdomas keičiant balastinį vandenį, t.y. pagal D-1 standartą ir būtų ženkliai sumažintas laikotarpis laivų balastinio vandens valdymo sistemoms įrengti. Tam, kad išspręsti šią problemą, TJO 2013 metų gruodžio mėn. priėmė rezoliuciją A.1088(27), kurioje D-2 standarto įsigaliojimo datas atskiroms laivų grupėms susiejo su Konvencijos įsigaliojimo data, tuo būdu užtikrinama palaipsnių D-2 standarto įsigaliojimą.

## **2 Lietuvos Respublikos teisės aktai, susiję su balastinio vandens ir nuosėdų valdymu, jų atitikimas Konvencijos reikalavimams bei įgyvendinimas Lietuvoje (veikla 3.1.1)**

### **2.1 Lietuvos Respublikos teisės aktai, reglamentuojantys balastinių vandenu ir nuosėdų valdymo klausimus**

Lietuvos Respublikos Jūros aplinkos apsaugos įstatymo trečio skirsnio 10 str. numatyta, kad susisiekimo ministras kartu su aplinkos ministru ir sveikatos apsaugos ministru, atsižvelgdami į tarptautinius reikalavimus ir rekomendacijas, nustato laivų balastinių vandenu ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemones, skirtas išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų. Įgyvendinant šią įstatymo nuostatą, buvo priimtas kolegialių institucijų 2013 m. lapkričio 14 d. įsakymas Nr. 3-577/D1-841/V-1038 „Dėl Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonių, skirtų išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų, patvirtinimo, šiuo įsakymu patvirtintos „Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonės, skirtos išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų“ (toliau - Priemonės). Nustatyta tvarka paskelbus šias Priemones, Lietuvos saugios laivybos administracija kreipėsi į Tarptautinę jūrų organizaciją, informuodama apie Priemones. Priemonių teksto santrauka buvo išplatinta TJO šalims<sup>9</sup>. Bet to, klausimai susiję su Balastinių vandenu ir nuosėdų valdymu reglamentuojami Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklėse, kurios patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. rugsėjo 10 d. įsakymu Nr. 3-327 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2014 m. vasario 17 d. įsakymu Nr. 3-70-(E) „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintose Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklėse. Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2014 m. kovo 10 d. įsakymu Nr. V-48 „Dėl Balastinio vandens registravimo žurnalo formos ir pildymo taisyklių patvirtinimo“, patvirtintos Balastinio vandens registravimo žurnalo formos ir pildymo taisyklės.

Paminėtinas ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2002 m. liepos 1 d. įsakymas Nr. 352 „Dėl Introdukcijos, reintrodukcijos ir perkėlimo tvarkos, Invazinių rūšių organizmų kontrolės ir naikinimo tvarkos, Invazinių rūšių kontrolės tarybos sudėties ir nuostatų, Introdukcijos, reintrodukcijos ir perkėlimo programos patvirtinimo. Šiuo įsakymu patvirtintoje introdukcijos, reintrodukcijos ir perkėlimo programoje numatyti Pagrindiniai veiksmai atsitiktinei introdukcijai sumažinti: „vystyti technologijas, sumažinančias svetimų rūšių plitimą per balastinius vandenius ir laivų korpusus. Šios priemonės būtų balastinių vandenu išpylimo rekomendacijos, moksliniai tyrimai ir monitoringas, uosto darbuotojų ir laivų įgulų atitinkamas informavimas ir apmokymas. Kurti nacionalinę balastinių vandenu valdymo programą, jų išpylimo tvarką Lietuvos teritoriniuose vandenyse ir ekonominėje zonoje Baltijos jūroje ir kitą teisinę bazę svetimų rūšių plitimui per balastinius vandenius sumažinti“.

---

<sup>9</sup>[http://www.msa.lt/lt/papildomas-meniu/tjo-dokumentai/kiti-aplinkrasciai/saugi-laivyba-sn/saugi-laivyba-sn\\_168/2230/p10.html](http://www.msa.lt/lt/papildomas-meniu/tjo-dokumentai/kiti-aplinkrasciai/saugi-laivyba-sn/saugi-laivyba-sn_168/2230/p10.html)

Be aukščiau aprašytų nacionalinių reikalavimų, Lietuva, kartu su kitomis 1992 m. Helsinkio konvenciją, OSPAR konvenciją bei Barselonos konvenciją pasirašiusiomis valstybėmis, siekdamos sumažinti nevietinių rūšių plitimą per balastinius vandenį, parengė ir per TJO paskelbė rekomendacijas dėl laikino savanoriško D1 balastinio vandens pakeitimo standarto taikymo. Išsamiau šios rekomendacijos aptariamoms šios ataskaitos 2 skyriuje. Siekiant užtikrinti LR teisės aktų bei šių rekomendacijų nuoseklų taikymą, siūlytina LR teisės aktus papildyti, pateikiant nuorodą, į šias rekomendacijas. Juolab, kad rekomendacijose įvardijami konkretūs jūros rajonai, kuriuose rekomenduojama laivams pasikeisti balastinį vandenį.

## 2.2 LR teisės aktų atitikties Konvencijos reikalavimams

Aukščiau išvardinti LR teisės aktai priimti siekiant išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų (Jūros aplinkos apsaugos įstatymo trečio skirsnio 10 str.), atsižvelgiant į tarptautinius reikalavimus ir rekomendacijas. Šiame ataskaitos skyriuje nacionalinių teisės aktų atitikties Konvencijai įvertinta ta apimtimi, kiek šių teisės aktų nuostatos atitinka (neprieštarauja) Konvencijos nuostatoms. Tačiau nustatyti esamų teisės aktų normų neatitikimai Konvencijos reikalavimams nereiškia, kad šiuos neatitikimus būtina nedelsiant šalinti, kadangi Konvencija nėra įsigaliojusi. Būtinybė užtikrinti Nacionalinių teisės aktų atitiktį Tarptautiniams (Konvencijos) reikalavimams ir rekomendacijoms atsiras įsigaliojus Konvencijai bei ją pradėjus taikyti Lietuvoje. Kaip numato Lietuvos Respublikos Konstitucijos 138 straipsnio trečioji dalis, Seimo ratifikuotos tarptautinės sutartys yra Lietuvos teisinės sistemos sudedamoji dalis. Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas 1995 m. sausio 24 d. išvadoje nurodė, kad ši konstitucinė nuostata reiškia, kad ratifikuota ir įsigaliojusi tarptautinė sutartis taps sudedamąja Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalimi ir kartu turės būti taikoma kaip ir Lietuvos Respublikos įstatymai<sup>10</sup>. Tai reiškia, kad ji Lietuvos Respublikoje turės būti vykdoma, o jei nustatys kitokias normas negu Lietuvos Respublikos įstatymai, kiti teisės aktai, galiojantys šios sutarties sudarymo metu arba įsigalioję po šios sutarties įsigaliojimo, bus taikomos Lietuvos Respublikos tarptautinės sutarties nuostatos (Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymo 11 straipsnio 2 dalis). Taigi iki įsigaliojant Konvencijai turės būti parengti ir priimti teisės aktai, užtikrinsiantys prieštaravimų tarp esamų nacionalinių teisės normų ir Konvencijos nuostatų nebuvimą bei būtiną papildomą reglamentavimą, reikalingą tinkamam Konvencijos nuostatų taikymui, pavyzdžiui funkcijų ir atsakomybių, susijusių su balastinių vandenų ir nuosėdų valdymu LR institucijoms paskirstymu.

### 2.2.1 Reikalavimai į uostus plaukiantiems laivams pasikeisti balastinį vandenį, jų atitikties Konvencijos reikalavimams

Reikalavimai į Lietuvos uostus plaukiantiems laivams pasikeisti balastinį vandenį, siekiant išvengti kenksmingų ir ligas sukeliančių organizmų, nustatyti laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonėse bei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklėse. Siekiant nustatyti LR teisės aktų tarpusavio prieštaravimus, bei LR teisės aktų atitiktį Konvencijai, atliktas vertinimas, kurio rezultatai pateikiami 1 lentelėje. Į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą plaukiančių laivų atitiktį reikalavimams pasikeisti balastinį vandenį užtikrina

---

<sup>10</sup> Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 1995 m. sausio 24 d. išvada „Dėl Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos 4, 5, 9, 14 straipsnių ir jos Ketvirtojo protokolo 2 straipsnio atitikimo Lietuvos Respublikos Konstitucijai“

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, vadovaudamasi laivybos taisyklių 9 punktu (1 lent.). Jau įplaukusio į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ar Būtingės naftos terminalą laivo atitiktį balastinio vandens keitimo reikalavimams gali patikrinti Lietuvos saugios laivybos administracija, atlikdama valstybinę vėliavos kontrolę ar valstybinę uosto kontrolę bei Klaipėdos regioninis aplinkos apsaugos departamentas.

**1 lent. Reikalavimai į Lietuvos uostus plaukiantiems laivams pasikeisti balastinį vandenį ir jų atitiktis Konvencijos reikalavimams**

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklės	Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonės	Konvencijos reikalavimai, komentarai
<b>Atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimai keičiant balastinį vandenį</b>		
<p>9. Į uostą plaukiantis laivas privalo pasikeisti balastinį vandenį ne arčiau kaip 200 jūrmylių nuo artimiausio kranto vandenyse, kur gylis yra ne mažesnis kaip 200 m. Kai laivas negali pakeisti balastinio vandens 200 jūrmylių atstumu nuo kranto, balastinis vanduo turi būti keičiamas kuo toliau nuo kranto, bet ne arčiau kaip 50 jūrmylių nuo kranto, <u>vandenyse, kur gylis yra ne mažesnis kaip 200 m.</u></p>	<p>9. Į uostus plaukiantis laivas privalo pasikeisti balastinį vandenį ne arčiau kaip 200 jūrmylių atstumu nuo artimiausio kranto vandenyse, kuriuose gylis yra ne mažesnis kaip 200 m. Kai laivas negali pakeisti balastinio vandens 200 jūrmylių atstumu nuo kranto, balastinis vanduo keičiamas kuo toliau nuo kranto, bet ne arčiau kaip 50 jūrmylių nuo kranto.</p>	<p><i>B-4 taisyklė:</i> Keičiančiam balastinį vandenį laivui, siekiant, kad jis atitiktų D-1 taisyklėje nustatytą standartą, privaloma:</p> <p>1) kai įmanoma, pakeisti balastinius vandenis bent 200 jūrmylių nuo artimiausio kranto ir bent 200 metrų gylio vandenyse, atsižvelgiant į Organizacijos parengtas Gaires;</p> <p>2) tada, kai laivas negali pakeisti balastinio vandens vadovaujantis 1 dalies 1 punktu, toks balastinis vanduo keičiamas, atsižvelgiant į 1 dalies 1 punkte minėtas Gaires ir kuo toliau nuo artimiausios žemės ir visada bent 50 jūrmylių atstumu nuo artimiausios žemės ir bent 200 metrų gylio vandenyse.</p>
<p><b><i>Išvada:</i></b> Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklėse nustatyti atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimai keičiant balastinį vandenį atitinka Konvencijos B-4 taisyklės nuostatas. Priemonėse ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklėse nustatyti atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimai keičiant balastinį vandenį skiriasi, todėl nelaukiant Konvencijos įsigaliojimo būtina juos suvienodinti arba, siekiant išvengti teisės aktų konkurencijos, svarstytina, ar nereikėtų atsisakyti šių nuostatų kartoti dviejuose LR teisės aktuose. Paminėtina, kad į uostą plaukiančiam laivui Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklėse nustatytus atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimus įgyvendinti, jei balastinio vandens laivas nėra pasikeitęs prieš įplaukdamas į Baltijos jūrą, Baltijos jūroje nėra galimybių (tokių vietų Baltijos jūroje nėra), todėl praktinio įgyvendinimo požiūriu priimtinesni būtų Priemonėse nustatyti kranto ir gylio reikalavimai keičiant balastinį vandenį.</p>		
<b>Balastinio vandens keitimo reikalavimų netaikymo išimtys</b>		
<p>9.1.1. tik Baltijos jūros rajone ar Lietuvos Respublikos jūros rajone plaukiojantiems</p>	<p>3.1. tik Baltijos jūros rajone ar Lietuvos Respublikos jūros rajone plaukiojantiems laivams.</p>	<p>Pagal Konvencijos A-4 taisyklę, išimtį tik Baltijos jūroje plaukiojantiems laivams būtų galima taikyti tik įvykdžius šioje taisyklėje nustatytas</p>

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklės	Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonės	Konvencijos reikalavimai, komentarai
laivams.		sąlygas (atlikus rizikos vertinimą).
<p><b>Išvada:</b> Šiuo metu išimtyje Baltijos jūroje plaukiojantiems laivams dar nėra suteikinėjamos. Šis klausimas sprendžiamas Helsinkio komisijos formate ir dar gerokai iki įsigaliojant Konvencijai turi būti išspręstas. Išsamesnė informacija pateikiama dokumente žemiau*. Čia minimos nacionalinių teisės aktų nuostatos turės būti suderintos su Konvencijos nuostatomis iki įsigaliojant Konvencijai.</p> <p>*<a href="http://helcom.fi/Lists/Publications/HELCOM%20Guide%20to%20Alien%20Species%20and%20Ballast%20Water%20Management%20in%20the%20Baltic%20Sea.pdf">http://helcom.fi/Lists/Publications/HELCOM%20Guide%20to%20Alien%20Species%20and%20Ballast%20Water%20Management%20in%20the%20Baltic%20Sea.pdf</a></p>		
9.1.2. karo ir kitiems valstybinį statusą turintiems laivams;	3.2. karo ir kitiems valstybinį statusą turintiems laivams;	<p><i>Konvencijos 3 straipsnio 2 dalies (e) punktas:</i></p> <p>Ši Konvencija netaikoma: bet kuriam karo laivui, pagalbiniam karo laivui ar kitam Valstybei priklausančiam ar jos eksploatuojamam ir laikinai naudojamam valstybės nekomerciniams tikslams laivui. Tačiau, kiekviena Šalis užtikrina, priimdama atitinkamas netrukdančias tokių jai priklausančių ar jos naudojamų laivų eksploatacijai ar eksploatavimo pajėgumams priemones, kad tokių laivų veikla būtų tokia, kaip nustatyta, kiek tai pagrįsta ir įmanoma, šioje Konvencijoje</p>
9.1.3. nuolatinį (neišleidžiamą) balastinį vandenį hermetiškose talpyklose plukdantiems laivams;	3.3. nuolatinį (neišleidžiamą) balastinį vandenį hermetiškose talpyklose plukdantiems laivams;	<p><i>Konvencijos 3 straipsnio 2 dalies (f) punktas:</i></p> <p>Ši Konvencija netaikoma: nuolatiniams laivų hermetiškose talpyklose laikomiems balastiniams vandenims, kurie neturi būti išleidžiami.</p>
9.1.4. laivams, kurie nepritaikyti plukdyti balastinį vandenį ar negali jo plukdyti dėl savo konstrukcijos;	3.4. laivams, kurie nepritaikyti balastinio vandens plukdymui ar negali jo plukdyti dėl savo konstrukcijos;	<p><i>Konvencijos 3 straipsnio 2 dalies (a) punktas:</i></p> <p>Ši Konvencija netaikoma: laivams, kurie neskirti balastiniams vandenims vežti ar negali jų vežti dėl savo sandaros;</p>
9.1.5. pramoginiams laivams, kurių ilgis iki 50 metrų ir kurie naudojami tik poilsiui ir varžyboms;	3.5. pramoginiams laivams, kurių ilgis iki 50 metrų ir kurie naudojami tik poilsiui ir varžyboms;	<p><b>A-5 taisyklė</b> (<i>Lygiavertis reikalavimų laikymasis</i>)</p> <p>Trumpesniems nei 50 metrų ilgio pramoginiams, vien tik poilsiui ar varžyboms naudojamiems laivams ar laivams, naudojamiems visų pirma</p>
9.1.6. paieškai ir gelbėjimui skirtiems laivams ir laivams,	3.6. paieškai ir gelbėjimui skirtiems laivams ir laivams,	

<b>Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklės</b>	<b>Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonės</b>	<b>Konvencijos reikalavimai, komentarai</b>
kurių balastinio vandens talpykla yra ne didesnė kaip 8 kubiniai metrai;	kurių didžiausia balastinio vandens talpa yra 8 kubiniai metrai;	paeškai ir gelbėjimui, kurių didžiausia balastinių vandenių talpa yra 8 kubiniai metrai, lygiavertį šio Priedo reikalavimų laikymąsi nustato Administracija, atsižvelgdama į Organizacijos parengtas Gaires.
<b>Išvada:</b> <i>Atsižvelgiant į šį Konvencijos reikalavimą, iki įsigaliojant Konvencijai, turėtų būti parengti ir patvirtinti reikalavimai balastinio vandens tvarkymui čia aptariamiesiems laivams. Rengiant reikalavimus turėtų būti atsižvelgiama į čia minimas gaires (TJO rezoliucija MEPC.123(53) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą).</i>		
9.1.7. paimant balastinį vandenį ar balastinio vandens nuosėdas, kai tai būtina siekiant užtikrinti laivo saugumą susidarius avarinei situacijai ar prireikus gelbėti gyvybę jūroje;	3.7. paimant balastinį vandenį ar balastinio vandens nuosėdas, kai tai būtina siekiant užtikrinti laivo saugumą susidarius avarinei situacijai ar prireikus gelbėti gyvybę jūroje;	<i>Konvencijos A-3 taisyklė: B-3 taisyklės reikalavimai ar bet kokios Šalies remiantis 2 straipsnio 3 dalimi ir C skyriumi priimtos priemonės netaikomos:</i>  1. paimant balastinius vandenius ar nuosėdas, kai tai būtina siekiant užtikrinti laivo saugumą susidarius avarinei situacijai ar prireikus gelbėti gyvybę jūroje ar
9.1.8. atsitiktinio balastinio vandens ir (ar) balastinio vandens nuosėdų išleidimo ar patekimo į jūros aplinką atvejais, kai tai įvyksta dėl laivui ar jo įgulai padarytos žalos, jeigu buvo imtasi visų būtinų atsargumo priemonių iki ir po žalos padarymo ar žalos ar išleidimo nustatymo, siekiant sustabdyti išleidimą ar sumažinti tekėjimą;	3.8. atsitiktinio balastinio vandens ir (ar) balastinio vandens nuosėdų išleidimo ar patekimo į jūros aplinką atvejais, kai tai įvyksta dėl laivui ar jo įgulai padarytos žalos, jei buvo imtasi visų būtinų atsargumo priemonių iki ir po žalos padarymo ar žalos ar išleidimo nustatymo, siekiant užkirsti kelią išleidimui ar jį sumažinti;	2. atsitiktinio balastinių vandenių ir nuosėdų išleidimo ar patekimo į aplinką, kai tai įvyksta dėl laivui ar jo įrangai padarytos žalos, atvejais:  1) jei buvo imtasi visų pagrįstų atsargumo priemonių iki ir po žalos padarymo ar žalos ar išleidimo nustatymo, siekiant užkirsti kelią išleidimui ar jį sumažinti ir
9.1.9. paimant ir išleidžiant balastinį vandenį ir (ar) balastinio vandens nuosėdas, kai tai atliekama siekiant išvengti taršos iš laivo ar kuo labiau sumažinti jos riziką;	3.9. paimant ir išleidžiant balastinį vandenį ir (ar) balastinio vandens nuosėdas, kai tai atliekama siekiant išvengti taršos iš laivo ar kuo labiau sumažinti jos riziką;	2) nebent žalą tyčia ar dėl aplaidumo padarė savininkas, bendrovė ar atsakingas pareigūnas ar  3. paimant ir išleidžiant balastinius vandenius ir nuosėdas, kai tai naudojama siekiant išvengti ar kuo labiau sumažinti taršos iš laivo incidentus ar
9.1.10. išleidžiant balastinį vandenį ir (ar) balastinio vandens nuosėdas iš laivo toje pačioje vietoje, kurioje visas balastinis vanduo ir (ar) balastinio vandens nuosėdos buvo paimti, jeigu jie nesumaišyti su iš kitų vietų	3.10. išleidžiant balastinį vandenį ir (ar) balastinio vandens nuosėdas iš laivo toje pačioje vietoje, kurioje visas tas balastinis vanduo ir (ar) balastinio vandens nuosėdos buvo paimti ir jei jie nesumaišyti su iš kitų vietų paimtu balastiniu vandeniu ar	4. paimant ir vėliau išleidžiant tuos pačius balastinius vandenius ir nuosėdas atviroje jūroje ar  5. išleidžiant balastinius vandenius ir nuosėdas iš laivo toje pačioje vietoje, kurioje visi tie balastiniai vandenys ir nuosėdos pradžioje buvo paimti ir jei jie nebuvo sumaišyti su iš kitų vietų

<b>Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklės</b>	<b>Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonės</b>	<b>Konvencijos reikalavimai, komentarai</b>
paimtu balastiniu vandeniu ar balastinio vandens nuosėdomis;	balastinio vandens nuosėdomis.	paimtais nesutvarkytais balastiniais vandenimis ir nuosėdomis. Jei toks susimaišymas įvyko, iš kitų vietų paimtiems balastiniams vandenims, vadovaujantis šiuo Priedu, taikomas balastinių vandenų valdymo reikalavimas.
9.1.11. jeigu dėl šio reikalavimo įgyvendinimo laivui reikės nukrypti nuo numatyto maršruto ar atidėti reisą;	Nuostatų nėra	Nuostatų nėra
9.1.12. jeigu laivo kapitonas pagrįstai nusprendžia, kad balastinio vandens keitimas keltų pavojų laivo, įgulos, keleivių saugumui ar laivo stabilumui dėl nepalankių oro sąlygų, laivo sandaros ar korpuso įtempių, įrangos sutrikimo ar kitų aplinkybių.	Nuostatų nėra	Nuostatų nėra
Nuostatų nėra	14. Balastinio vandens valdymas taip pat užtikrinamas laivuose naudojant laivo vėliavos kompetentingos institucijos patvirtinto tipo balastinio vandens valdymo sistemas. Tokias valdymo sistemas naudojantys laivai neprivalo laikytis priemonių 9 punkto reikalavimų.	Konvencijos priedo B-3 taisyklėje ( <i>Laivų balastinių vandenų valdymas</i> ) nustatyta, kad visais atvejais laivai, kurie privalo užtikrinti D-1 taisyklėje nustatyto standarto atitiktį, alternatyviai gali atitikti D-2 standartą.
<b>Atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimų, keičiant balastinį vandenį, netaikymo išimtys</b>		
Nuostatų nėra	10. Priemonių 9 punkte minimų atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimų išimtis taikoma: 10.1. laivams, kuriems siekiant įvykdyti priemonių 9 punkte nustatytus reikalavimus, reikėtų nukrypti nuo numatyto maršruto ar atidėti reisą; 10.2. kai laivo kapitonas pagrįstai nusprendžia, kad balastinio vandens keitimas laikantis priemonių 9 punkte nustatytų	<i>B-4 taisyklė:</i> 3. Nereikalaujama, kad laivas dėl bet kurio konkretaus 1 dalies reikalavimo laikymosi nukryptų nuo numatyto reiso ar atidėtų reisą. 4. Nereikalaujama, kad laivas, kuris keičia balastinius vandenį, atitiktų atitinkamai 1 ar 2 dalies reikalavimus ( <i>aut. – minimos B-4 taisyklės 1 ir 2 dalys, t.y. atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimai</i> ), jei kapitonas pagrįstai nusprendžia, kad toks keitimas keltų



Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklės	Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonės	Konvencijos reikalavimai, komentarai
	reikalavimų keltų pavojų laivo, įgulos, keleivių saugumui ar laivo stabilumui dėl nepalankių oro sąlygų, laivo sandaros ar korpuso įtempių, įrangos sutrikimo ar kitų aplinkybių.	pavojų laivo, jo įgulos ar jo keleivių saugumui ar stabilumui dėl nepalankaus oro, laivo sandaros ar įtempio, įrangos sutrikimo ar dėl bet kurių kitų ypatingųjų aplinkybių.

**Išvados:** Priemonėse nustatytos balastinio vandens keitimo reikalavimų netaikymo išimties ir atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimų, keičiant balastinį vandenį, netaikymo išimties iš esmės atitinka Konvencijoje numatytąsias. Tuo tarpu Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklėse nustatytas minėtų išimčių taikymo režimas atitinka Priemonėse ir Konvencijoje nustatytąjį tik iš dalies.

Tais atvejais, kada numatytomis sąlygomis keičiant balastinį vandenį laivui reikėtų nukrypti nuo numatyto maršruto ar atidėti reisą, arba jeigu laivo kapitonas pagrįstai nusprendžia, kad balastinio vandens keitimas keltų pavojų laivo, įgulos, keleivių saugumui ar laivo stabilumui dėl nepalankių oro sąlygų, laivo sandaros ar korpuso įtempių, įrangos sutrikimo ar kitų aplinkybių, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklės leidžia balastinio vandens keitimo procedūrų neatlikti, tuo tarpu Priemonės tokiais atvejais leidžia tik nesilaikyti atstumo nuo kranto bei gylio reikalavimų, tačiau balastinį vandenį pasikeisti būtina. Bet to, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklėse nėra numatyta netaikyti balastinio vandens keitimo reikalavimų tais atvejais, kada laive yra sumontuota balastinio vandens valymo įranga, apdorojanti balastinį vandenį pagal Konvencijos D-2 taisyklėje nustatytą standartą. Kadangi Priemonėse nustatytos išimties atitinka Konvencijos nuostatas, manytina, kad jos yra priimtinesnės. Atsižvelgiant į tai siūlytina nustatyti vieningą, Konvencijos nuostatoms neprieštaraujantį išimčių taikymo režimą, kuris atitinka Priemonėse nustatytąjį. Tai rekomenduotina padaryti iki Konvencijos įsigaliojimo. Taip pat, siekiant išvengti teisės aktų konkurencijos, rekomenduojama apsvarstyti ar nereikėtų atsisakyti šių nuostatų kartoti dviejuose LR teisės aktuose.

### 2.2.2 Kiti LR teisės aktuose nustatyti reikalavimai Balastinio vandens ir balastinio vandens nuosėdų valdymui laivuose

Kiti (1 lentelėje neaptarti) balastinio vandens ir balastinio vandens nuosėdų valdymo laivuose reikalavimai nustatyti Priemonėse, 2014 m. kovo 10 d. Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus įsakyme Nr. V-48 bei šiuo įsakymu patvirtintose Balastinio vandens registravimo žurnalo formoje ir pildymo taisyklėse. Konvencijos E-1 taisyklės 3 dalyje nustatyta, kad „laivų patikrinimus, kuriais siekiama užtikrinti šios Konvencijos nuostatų įgyvendinimą, atlieka Administracijos pareigūnai. Tačiau Administracija gali patikėti atlikti patikrinimus specialiai tam paskirtiems tikrintojams arba jos pripažintoms organizacijoms.“ Vadovaujantis šia Konvencijos nuostata, Lietuvos saugios laivybos administracija yra įgaliojusi Klasifikacines bendroves jos vardu su Lietuvos vėliava plaukiojantiems laivams išduoti Tarptautinių balastinių vandenų tvarkymo liudijimus, atlikti brėžinių, skaičiavimų specifikacijų, instrukcijų ir kitų dokumentų tvirtinimą, pirminę apžiūrą ir išduoti liudijimus, atlikti liudijimo atnaujinimo, pakartotines apžiūras, atnaujinti, tvirtinti ir pratęsti liudijimus, išduoti išimties liudijimus<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Lietuvos saugios laivybos administracijos įgaliotų klasifikacinių bendrovių sąrašas bei joms suteiktų įgaliojimų apimtys pateikiamos žiniatinklyje adresu: <http://www.msa.lt/lt/teisine-informacija/teises-aktai/lr-teises-aktai-c1ys/lietuvos-saugios-laivybos-5q8m/lietuvos-saugios-laivybos-smxc.html>

Paminėtina, kad šios sutarties nuostatos įsigalios, įsigaliojus Konvencijai. Kitų balastinio vandens valdymui keliamų reikalavimų atitiktis Konvencijos nuostatoms pateikiama 2 lentelėje.

**2 lent. Kitų Balastinio vandens valdymui keliamų reikalavimų atitiktis Konvencijos nuostatoms**

Konvencijos nuostatos	LR teisės aktų nuostatos	Išvados, komentarai
<b>Operacijų su balastiniu vandeniu registravimas laivuose</b>		
<p><i>B-2 taisyklė (Balastinių vandenių registravimo dienynas)</i></p> <p>1. Kiekviename laive turi būti balastinių vandenių registravimo dienynas – tai gali būti elektroninė registravimo sistema ar sudėtinė kito registravimo dienyno ar sistemos dalis – kuriame turi būti pateikiama bent II priedėlyje nurodyta informacija.</p>	<p><i>Priemonės:</i></p> <p>5. Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, kuriems taikomos priemonės, turi būti balastinio vandens registravimo žurnalas.</p> <p>Balastinio vandens žurnalo forma, nustatyta Konvencijos II priedėlyje, atitinka Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2014 m. kovo 10 d. įsakymu Nr. V-48 „Dėl Balastinio vandens registravimo žurnalo formos ir pildymo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintąją.</p> <p><i>Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2014 m. kovo 10 d. įsakymas Nr. V-48:</i></p> <p>2. Nustatau, kad:</p> <p>2.1. Balastinio vandens registravimo žurnalas pildomas Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, kuriems taikomos priemonės.</p>	<p>1. Pagal Priemonėse nustatytus reikalavimus balastinių vandenių registravimo dienynas turi būti tik Lietuvos laive. Toks reikalavimas tinkamas iki įsigaliojant Konvencijai. Įsigaliojus Konvencijai, reikalavimas turėti balastinių vandenių registravimo dienyną turės būti taikomas visiems laivams, atsižvelgiant į Konvencijos taikymo sritį.</p> <p>2. Nei priemonėse nei Balastinio vandens registravimo žurnalo formos ir pildymo taisyklėse nenumatyta galimybė vykdyti elektroninių operacijų su Balastiniais vandenimis registravimą.</p>
<p><i>B-2 taisyklė (Balastinių vandenių registravimo dienynas)</i></p> <p>2. Balastinių vandenių registravimo dienyno įrašai laikomi laive bent dvejus metus nuo paskutinio įrašo padarymo, o vėliau – bent trejus metus bendrovės kontroliuojami.</p> <p>3. Išleidus balastinius vandenį remiantis A-3, A-4 ar B-3.6 taisyklėmis ar kitokio atsitiktinio balastinių vandenių išleidimo atveju arba išleidus juos išimties tvarka, kai tokiems atvejams nėra kitokio</p>	<p><i>Priemonės:</i></p> <p>13. Visi su laivo balastiniu vandeniu susiję veiksmai ar neveikimas, įskaitant balastinio vandens išleidimo, keitimo aplinkybes ir priežastis, aprašomas balastinio vandens registravimo žurnale. Prie kiekvieno įrašo pasirašo atsakingas laivo įgulos narys, o kiekvieną užbaigtą puslapį – laivo kapitonas.</p> <p>6. Balastinio vandens registravimo žurnalo formą ir užpildymo tvarką</p>	<p>Prieštaravimų tarp nacionalinio reglamentavimo ir Konvencijos nuostatų nenumatyta.</p>

Konvencijos nuostatos	LR teisės aktų nuostatos	Išvados, komentarai
<p>pagrindo netaikyti šios Konvencijos reikalavimų, balastinių vandenių registravimo dienyne daromas įrašas aprašant tokio išleidimo aplinkybes ir priežastis.</p> <p>4. Balastinių vandenių registravimo dienynas saugomas taip, kad visada tinkamu laiku jį būtų galima be vargo patikrinti, o jei laivas velkamas be įgulos, dienynas gali būti laikomas velkančiame laive.</p> <p>5. Kiekvienas su balastiniais vandenimis susijęs veiksmas turi būti nedelsiant visapusiškai aprašytas balastinių vandenių registravimo dienyne. Kiekvieną įrašą pasirašo atsakingas už atitinkamą veiksmą pareigūnas, o kiekvieną užbaigtą puslapį pasirašo kapitonas. Balastinių vandenių registravimo dienyno įrašai daromi laivo darbo kalba. Jei tai ne anglų, prancūzų ar ispanų kalbos, turi būti pridėtas įrašų vertimas į vieną iš šių kalbų. Jei įrašai daromi ir oficialia valstybine Valstybės, su kurios vėliava laivas turi teisę plaukioti, kalba, kilus ginčui ar dėl nesutapimo, vadovaujamosi šiais įrašais.</p>	<p>nustato Lietuvos saugios laivybos administracija (toliau – administracija).</p> <p><i>Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2014 m. kovo 10 d. įsakymas Nr. V-48:</i></p> <p>2. Nustatau, kad:</p> <p>2.2. Balastinio vandens registravimo žurnalas registruojamas Laivo žurnalų registre, jo lapai sunumeruojami, surišami ir patvirtinami laivo antspaudu.</p> <p><i>Balastinio vandens registravimo žurnalo pildymo taisyklės, patvirtintos Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2014 m. kovo 10 d. įsakymu Nr. V-48:</i></p> <p>1.1. Balastinio vandens registravimo žurnale daromi įrašai apie kiekvieną su laivo balastiniu vandeniu atliekamą operaciją. Tai apima balastinio vandens išleidimą jūroje ir į priėmimo įrenginius.</p> <p>1.2. Žurnalas registruojamas Laivo žurnalų registre, suteikiant jam numerį. Visi žurnalo lapai sunumeruojami, surišami ir patvirtinami laivo antspaudu.</p> <p>1.3. Užpildytas žurnalas laive saugomas dvejus metus po paskutinio įrašo. Pasibaigus šiam terminui žurnalas perduodamas saugojimui į laivo savininko (valdytojo) archyvą.</p> <p>1.4. Kiekvienas su laivo balastiniu vandeniu susijęs veiksmas ar neveikimas, atsitiktinis ar kitoks nenumatytas atvejis, įskaitant balastinio vandens paėmimo, išleidimo, keitimo aplinkybes ir priežastis, nedelsiant aprašomas žurnale. Prie kiekvieno įrašo pasirašo atsakingas laivo įgulos</p>	

Konvencijos nuostatos	LR teisės aktų nuostatos	Išvados, komentarai
	<p>narys, o kiekvieną užbaigtą puslapį pasirašo laivo kapitonas.</p> <p>1.5. Įrašai žurnale daromi valstybine ir/arba anglų kalba.</p> <p>1.6. Žurnalas saugomas taip, kad visada tinkamu laiku jį būtų galima be vargo patikrinti, o jei laivas velkamas be įgulos, žurnalas gali būti laikomas velkančiame laive.</p>	
<b>Balastinio vandens keitimo procedūros</b>		
<p><b>D-1 taisyklė</b> (<i>Balastinių vandenu keitimo standartai</i>)</p> <p>1. Keičiant laivų balastinį vandenį vadovaujantis šia taisykle, tai turi būti atliekama taip veiksmingai, kad būtų pakeista bent 95 proc. balastinių vandenu tūrio.</p> <p>2. Atsižvelgiant į laivus, kurių balastiniais vandenys keičiami juos perpumpuojant, laikoma, kad 1 dalyje aprašytas standartas pasiekiamas, tris kartus perpumpavus už kiekvienos balastinio vandens talpyklos tūrį didesnę vandens kiekį. Perpumpuoti mažiau nei trigubai didesnę tūrį leidžiama, jei galima įrodyti, kad laivas atitinka bent 95 proc. balastinių vandenu tūrio pakeitimo reikalavimą.</p>	<p><i>Priemonės:</i></p> <p>11. Keičiant laivo balastinį vandenį, turi būti užtikrinamas bent 95 procentų balastinio vandens tūrio pakeitimas.</p> <p>12. Laivuose, kurių balastiniai vandenys keičiami juos perpumpuojant, priemonių 11 punkto reikalavimų vykdymas užtikrinamas tris kartus perpumpavus už kiekvienos balastinio vandens talpyklos tūrį didesnę vandens kiekį.</p>	<p>Prieštaravimų tarp nacionalinio reglamentavimo ir Konvencijos nuostatų nenustatyta.</p>
<b>Balastinio vandens valdymo planas</b>		
<p><b>B-1 taisyklė</b> (<i>Balastinių vandenu valdymo planas</i>)</p> <p>Kiekvienas laivas turi turėti ir įgyvendinti balastinių vandenu valdymo planą. Tokį planą patvirtina Administracija, atsižvelgdama į Organizacijos parengtas Gaires. Balastinių vandenu valdymo planas parengiamas konkrečiai kiekvienam laivui ir jame turi būti pateikiama bent:</p> <p>1. išsamios, laivui ir įgulai skirtos,</p>	<p><i>Priemonės:</i></p> <p>7. Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, kuriems taikomos priemonės, turi būti administracijos arba jos įgaliotos klasifikacinės bendrovės patvirtintas balastinio vandens valdymo planas, atitinkantis Tarptautinės jūrų organizacijos gairių dėl balastinio vandens valdymo ir balastinio vandens valdymo planų rengimo, patvirtintų</p>	<p>Prieštaravimų tarp nacionalinio reglamentavimo ir Konvencijos nuostatų nenustatyta.</p> <p>Ataskaitos 5 skyriuje pateikiamose Balastinio vandens valdymo planų rengimo ir tvirtinimo taisyklėse šis klausimas aptariamasis detalai, todėl tvirtinant minėtas taisykles šio Priemonėse nustatyto reikalavimo reikės atsisakyti, arba jį patikslinti pateikiant nuorodą į minėtas</p>

Konvencijos nuostatos	LR teisės aktų nuostatos	Išvados, komentarai
<p>su balastinių vandenių valdymu susijusios ir šios Konvencijos reikalavimus atitinkančios saugumo procedūros;</p> <p>2. išsamus veiksmų, kurių turi būti imtasi siekiant įgyvendinti šioje Konvencijoje nustatytus balastinių vandenių valdymo reikalavimus ir papildomą balastinių vandenių valdymo praktiką, aprašymas;</p> <p>3. išsami nuosėdų šalinimo tvarka:</p> <p>1) jūroje ir</p> <p>2) krante;</p> <p>4. informacija apie laivo balastinių vandenių valdymo, kuris apima išleidimą į jūrą, koordinavimo su Valstybės, į kurios vandenį bus išleidžiama, tvarką;</p> <p>5. informacija apie paskirtą už plano tinkamo įgyvendinimo užtikrinimą atsakingą laivo pareigūną;</p> <p>6. remiantis šia Konvencija teikiama informacija apie laivų atskaitomybės reikalavimus ir</p> <p>7. laivo darbo kalba parašytas planas, jei vartojamos ne anglų, prancūzų ar ispanų kalbos, turi būti pridėtas vertimas į vieną iš šių kalbų.</p>	<p>Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC.127(53) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą), reikalavimus.</p>	<p>taisyklės.</p>
<b>Balastinių vandenių valdymo sistemų patvirtinimas</b>		
<p><b><i>D-3 taisyklė (Balastinių vandenių valdymo sistemos patvirtinimo reikalavimai)</i></b></p> <p>1. Išskyrus 2 dalyje nurodytus atvejus, balastinių vandenių valdymo sistemas, naudojamas siekiant atitikties šios Konvencijos reikalavimams turi patvirtinti Administracija, atsižvelgdama į Organizacijos parengtas Gaires.</p> <p>2. Balastinių vandenių valdymo sistemas, kuriose naudojamos veikliosios medžiagos ar preparatai, kuriuose yra viena ar</p>	<p><i>Priemonės:</i></p> <p>15. Tinkamas balastinio vandens valdymo sistemos laivams, plaukiojantiems su Lietuvos valstybės vėliava, tvirtina administracija arba jos įgaliota pripažinta klasifikacinė bendrovė atsižvelgdama į Tarptautinės jūrų organizacijos gaires dėl balastinio vandens valdymo sistemų patvirtinimo, priimtas Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC. 174(58) (žr. Tarpinės</p>	<p>Ataskaitos 5 skyriuje pateikiamose Balastinio vandens valdymo taisyklėse šis klausimas aptariamas detaliau, todėl tvirtinant minėtas taisykles šio Priemonėse nustatyto reikalavimo reikės atsisakyti, arba jį patikslinti pateikiant nuorodą į minėtas taisykles.</p>

Konvencijos nuostatos	LR teisės aktų nuostatos	Išvados, komentarai
<p>daugiau veikliųjų medžiagų, siekiant atitikties šios Konvencijos reikalavimams, patvirtina Organizacija, remdamasi savo parengta tvarka. Šia tvarka apibrėžiamos nuostatos dėl veikliųjų medžiagų ir siūlomo jų naudojimo būdo patvirtinimo bei patvirtinimo atšaukimo. Draudžiama atšaukti patvirtinimą, naudoti atitinkamą veikliąją medžiagą ar medžiagas vienus metus nuo tokio atšaukimo datos.</p> <p>3. Balastinių vandenių valdymo sistemos, naudojamos siekiant atitikties šios Konvencijos reikalavimams turi būti saugios, atsižvelgiant į laivą, jo įrangą ir įgulą.</p>	<p>ataskaitos 4 išnašą). Administracija pripažįsta kitų Europos Sąjungos ir Europos ekonominės erdvės valstybių patvirtinto tipo balastinio vandens valdymo sistemas.</p>	
<p><b>Potencialiai kenksmingųjų, ligas sukeliančių organizmų ir balastinio vandens nuosėdų paėmimo išvengimas</b></p>		
<p>Nuostatų nėra</p>	<p><i>Priemonės:</i></p> <p>16. Plaukiantis už Baltijos jūros rajono ribų laivas imdamas balastinį vandenį stengiasi išvengti potencialiai kenksmingųjų, ligas sukeliančių organizmų ir balastinio vandens nuosėdų paėmimo.</p>	<p>Konvencijos reikalavimų, atitinkančių Priemonių 16 punkte nustatytuosius, nėra, tačiau TJO nuorodose dėl Balastinio vandens valdymo ir balastinio vandens valdymo planų rengimo (G4 - rezoliucija MEPC.127(53) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą)) 1.1.3 punkte nustatytos rekomendacijos, kuriose nurodoma, kad laivui imant balastinį vandenį turėtų būti siekiama išvengti kenksmingųjų, ligas sukeliančių organizmų ir balastinio vandens nuosėdų paėmimo. Taip pat pateikiamos rekomendacijos kaip tai galima padaryti. Priemonėse esanti nuostata neprieštarauja Konvencijai bei TJO rekomendacijoms.</p>

### 2.3 Balastinio vandens ir balastinio vandens nuosėdų valdymo reikalavimų įgyvendinimas Lietuvoje

1 ir 2 lentelėse aprašytų reikalavimų įgyvendinimo priežiūra aptarta 2013 m. lapkričio 14 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro, aplinkos ministro ir sveikatos apsaugos ministro įsakyme Nr. 3-577/D1-841/V-1038 „Dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonių, skirtų išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų, patvirtinimo“, kuriame Lietuvos saugios laivybos administracijai pavedama:

- tikrinti laivų balastinio vandens registravimo žurnalus, balastinio vandens valdymo planus ir kitus dokumentus, susijusius su balastinio vandens valdymu;
- nustatčius, kad pateikti tikrinti dokumentai neatitinka teisės aktuose nustatytų reikalavimų, nedelsiant šią informaciją perduoti Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentui;
- vadovaujantis nustatytomis laivų kontrolės procedūromis imtis priemonių, kad laivų tikrinimo metu nustatyti trūkumai būtų pašalinti;
- bendradarbiauti su suinteresuotomis ir kitų valstybių kontroliuojančiomis institucijomis siekiant, kad į aplinką nebūtų neteisėtai išleidžiami laivų balastiniai vandenys ir nuosėdos;

Lietuvos saugios laivybos administracijos bei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos duomenimis, į Klaipėdos jūrų uostą bei Būtingės naftos terminalą įplaukiantiems laivams nebuvo nustatyta trūkumų<sup>12</sup> dėl balastinio vandens valdymo reikalavimų nesilaikymo. Lietuvos saugios laivybos administracijos duomenimis, visi Lietuvoje registruoti laivai, kuriems taikomos Priemonės, turi patvirtintus balastinio vandens valdymo planus bei veda balastinio vandens registravimo žurnalus. Todėl galima teigti, kad Lietuvos laivuose, bei į Lietuvos uostus įplaukiančiuose užsienio vėliavos laivuose, reikalavimai dėl balastinio vandens laivuose valdymo yra vykdomi, tinkamai įgyvendinama šių reikalavimų priežiūra.

Reikalavimai, susiję su Balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginiais ir jų įgyvendinimo klausimai išsamiau aptariami ataskaitos 7 skyriuje. Įvertinus šių reikalavimų įgyvendinimą Lietuvoje nustatyta, kad jie taikytini Klaipėdos uosto terminalams, kuriuose balastinės talpyklos valomos ir remontuojamos – UAB „Vakarų laivų remontas“ ir AB „Klaipėdos laivų remontas“. Pastaruosiuose, jų atstovų teigimu, balastinio vandens nuosėdos surenkamos į konteinerį ir išvežamos į sąvartyną, arba surenkamos baržomis kartu su lialiniais vandenimis. Tai atlieka bendrovės, veikiančios komerciniais pagrindais, su kuriomis minėti uosto terminalai turi sudarę sutartis. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, Klaipėdos regioninio aplinkos apsaugos departamento, Lietuvos saugios laivybos administracijos duomenimis nėra žinoma, ar reikalavimas turėti nuosėdų priėmimo įrenginius Klaipėdos uosto terminaluose, kuriuose balastinės talpyklos valomos ir remontuojamos, yra tinkamai vykdomas<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> 2015-04-15 duomenys

<sup>13</sup> Priemonių 17 punktas: „17. Uostų terminaluose, kuriuose balastinės talpyklos valomos ir remontuojamos, turi būti atitinkami balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginiai arba užtikrinamas kitas balastinio vandens nuosėdų priėmimo mechanizmas. Balastinio vandens nuosėdos turi būti tvarkomos pagal Tarptautinės jūrų organizacijos gaires dėl balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių, priimtas Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC.152(55).“

Nėra patvirtinimo<sup>14</sup> ar šiuose terminaluose Balastinio vandens nuosėdos tvarkomos pagal Tarptautinės jūrų organizacijos gaires dėl balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių, priimtas Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC.152(55) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą), kaip to reikalaujama Priemonėse. Taip pat nepavyko gauti jokių duomenų, liudijančių, kad vykdoma tokių įrenginių priežiūra ir kontrolė, kaip numatyta Priemonėse. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos duomenimis aukščiau minėti terminalai derinimui pastarajai nebuvo pateikę planų, kaip numatyta priemonių 18 punkte<sup>15</sup>. Todėl darytina išvada, kad LR teisės aktų reikalavimai dėl balastinio vandens priėmimo įrenginių 2015-04-16 datai yra įgyvendinami tik iš dalies.

Galimos reikalavimo nevykdymo priežastys yra kelios: galimai nepakankama kontrolė iš kontroliuojančių institucijų (turimais duomenimis nebuvo taikytos jokios įstatymuose numatytos poveikio priemonės), terminalai nėra apsisprendę kokį nuosėdų kaupimo ir utilizavimo metodą taikyti.

Išanalizavus kitų šalių praktiką (žr. Ataskaitos 1-8 priedus), matyti, kad šis klausimas kol kas neišspręstas ir kitose Baltijos jūros pakrantės valstybėse.

Manytina, kad terminalų savininkams, apsispręsti dėl šio reikalavimo įgyvendinimo modelio padėtų TJO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto parengtas „Uosto priėmimo įrenginių išsamus vadovas“, kurį buvo planuota priimti Jūros aplinkos apsaugos komiteto sesijos metu 2015 metų gegužės 11-15 dienomis (žr. Tarpinės ataskaitos 30 išnašą), tačiau Komiteto posėdžio metu buvo nuspręsta projektą tobulinti ir jo priėmimas atidėtas iki 2016 metų II ketvirčio (artimiausios komiteto sesijos). Taip pat terminalų operatoriams apsispręsti padėtų ir HELCOM bei kitų šalių iniciatyvos (tyrimai, studijos, rekomendacijos) šiuo klausimu.

Atsižvelgiant į tai siūlytina nustatyta tvarka imtis veiksmų, kad Uostų terminalai, kuriuose balastinės talpyklos valomos ir remontuojamos, pateiktų derinti planus, kaip numatyta Priemonių 18 punkte. Būtina įvertinti, ar balastinio vandens nuosėdos tvarkomos pagal Tarptautinės jūrų organizacijos gaires dėl balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių, priimtas Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC.152(55) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą). Siekiant efektyvesnės balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių priežiūros, svarstyтина ar nereikėtų įtraukti reikalavimų dėl balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių į Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atliekų tvarkymo planą<sup>16</sup>.

## 2.4 Išvados ir pasiūlymai

1. Šioje dalyje įvertinta esamo nacionalinio reglamentavimo balastinio vandens ir nuosėdų valdymo srityje atitiktis Konvencijos reikalavimams. Nustatyti tam tikri neatitikimai kurie pateikiami 1 ir 2 lentelėse.

---

<sup>14</sup> 2015-04-15 duomenys

<sup>15</sup> Priemonių 18 punktas: „Siekiant užtikrinti tinkamą balastinio vandens nuosėdų tvarkymą, uosto terminalas privalo parengti balastinio vandens nuosėdų tvarkymo planą ir suderinti jį raštu su Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentu ir uosto administracija.“

<sup>16</sup> <http://www.portofklaipeda.lt/regulations/level2/Klaipedos-uosto-atlieku-tvarkymo-planas-2012/28>



2. Nustatyti prieštaravimai tarp Priemonių nuostatų ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto taisyklių (1 lentelė). Šiuos neatitikimus reikėtų pašalinti nelaukiant Konvencijos įsigaliojimo. Siekiant išvengti teisės aktų konkurencijos, svarstyta, ar nereikėtų atsisakyti tų pačių reikalavimų kartoti dviejuose LR teisės aktuose.

3. Nors šio ataskaitos skyriaus tikslas nebuvo nustatyti papildomo reglamentavimo poreikio (toks uždavinys keliamas galutinei ataskaitai), atlikus analizę nustatytos kai kurios sritys kuriose bus reikalingas papildomas reglamentavimas Konvencijai įsigaliojus:

- paskirti instituciją (institucijas), atsakingą (-as) už informacijos, kaip numatyta Konvencijoje, teikimą Tarptautinei jūrų Organizacijai,

- parengti ir patvirtinti reikalavimus balastinio vandens valdymui trumpesniems nei 50 metrų ilgio pramoginiams, vien tik poilsiu ar varžyboms naudojamiems laivams, laivams, naudojamiems paieškai ir gelbėjimui, kurių didžiausia balastinių vandenų talpa yra 8 kubiniai metrai;

- išspręsti klausimą dėl laivų, kurie patenka į Konvencijos priedo E-1 taisyklės 1 dalies taikymo apimtį, t.y. dėl laivų, kuriems neišduodamas liudijimas. Tokiems laivams pagal Konvencijos E-1 taisyklės 2 dalies nuostatas turi būti nustatytos atitinkamos priemonės siekiant užtikrinti atitiktį Konvencijos nuostatom.

4. 2015-04-16 datai balastinio vandens nuosėdų tvarkymas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto terminaluose, kuriuose balastinės talpyklos valomos ir remontuojamos, nėra vykdomas kaip numatyta LR teisės aktuose.

### **3 Konvenciją ratifikavusių šalių teisės aktai, įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika (veikla 3.1.2)**

#### **3.1 Konvencijos ratifikavimas**

Tarptautinės jūrų organizacijos duomenimis<sup>17</sup>, 2015 metų birželio 17 dieną Konvencijos šalimis buvo 44 valstybės, kurių bendras prekybinio laivyno tonažas sudaro 32.86 % nuo pasaulinio prekybinio laivyno tonažo. Tam, kad Konvencija įsigaliotų, reikia, kad papildomai jos šalimis taptų valstybės, kurių bendras prekybinio laivyno tonažas sudarytų ne mažiau kaip 2,14 % nuo pasaulinio prekybinio laivyno tonažo. Kad šį reikalavimą įvykdyti, užtektų, kad Konvencijos šalimi taptų Graikija arba Malta, arba kokia nors kita valstybė, turinti registruotą panašaus tonažo prekybinį laivyną. Tai reiškia, kad sąlygos, nustatytos Konvencijos įsigaliojimui gali būti įvykdytos bet kurią dieną. Pagal Konvencijos 18 straipsnio pirmąją dalį, nuo tos dienos, kada šios sąlygos bus įvykdytos, Konvencija įsigalios po 12 mėnesių. Pagal Konvencijos 18 straipsnio 2 dalį, valstybėms, kurios taps Konvencijos šalimi tuomet, kai bus įvykdyti jos įsigaliojimo reikalavimai, bet iki jos įsigaliojimo datos, jai Konvencija įsigalios Konvencijos įsigaliojimo dieną ar praėjus trims mėnesiams nuo dokumento deponavimo TJO generaliniam sekretoriui, atsižvelgiant į tai kuri data vėlesnė.

Iš Baltijos jūros valstybių Konvencijos šalimis yra tapusios Danija, Švedija, Vokietija, Rusijos Federacija, o iš Europos Sąjungos ir Europos Ekonominės Erdvės – Ispanija, Kroatija, Nyderlandai, Prancūzija ir Norvegija. Jungtinės Amerikos Valstijos, Australija, Argentina ir kai kurios kitos valstybės nėra Konvencijos šalys, tačiau turi priėmusius nacionalinius reikalavimus dėl balastinio vandens ir nuosėdų tvarkymo, kurie yra taikomi į šių šalių uostus įplaukiantiems laivams.

Šiame skyriuje pateikta kitų šalių praktikos, balastinio vandens valdymo srityje, analizė: Danijos (1 priedas), Švedijos (2 priedas), Rusijos Federacijos (3 priedas), Vokietijos (4 priedas), Norvegijos (5 priedas), Brazilijos (6 priedas), Kanados (7 priedas). Informacijai surinkti buvo naudojami šaltiniai Internete (nuorodos į šaltinius pateikiamos išnašose). Taip pat buvo parengtas klausimynas (8 priedas), kuris buvo pateiktas Danijos, Švedijos, Rusijos Federacijos ir Vokietijos kompetentingoms institucijoms. Gauti užpildyti klausimynų variantai (atsakymus pateikė Danijos, Rusijos Federacijos ir Vokietijos kompetentingos institucijos) pateikiami priedų pabaigoje, nurodant juos rengusius asmenis, atsakymo gavimo datą bei rengėjo duomenis.

Apibendrinat kitų šalių, ratifikavusių Konvenciją, teisės aktų balastinio vandens valdymo srityje analizės rezultatus, pastebėta, kad visais atvejais nacionaliniai teisės aktai reglamentuoja tik nedidelę dalį reikalavimų, lyginant su Konvencijos reikalavimais, arba jokių teisės aktų nėra priimta (Rusijos Federacijos atvejis). Tai sąlygoja keletas priežasčių, pagrindinė jų - Konvencija yra neįsigaliojusi. Tai savaimė suprantama, kadangi kuriai nors valstybei pradėjus taikyti Konvencijoje nustatytą balastinio vandens valdymo režimą pilna apimtimi, daliai užsienio laivų būtų sunku įvykdyti jos reikalavimus, nes tam laivai būtų paprasčiausiai nepasirengę. Todėl šalys teisinį režimą, visiškai atitinkantį Konvencijos reikalavimus, įves tik Konvencijai įsigaliojant. Tokios Konvencijoje nustatyto režimo įvedimo taktikos siūlytina laikytis ir Lietuvos atveju.

---

<sup>17</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

Apibendrinat kitų šalių praktiką balastinio vandens valdymo srityje pastebėta, kad nei vienoje Baltijos jūros valstybėje, kuri yra Konvencijos šalis, nepavyko aptikti duomenų, liudijančių apie balastinio vandens priėmimo įrenginių ar balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių egzistavimą ar konkrečius planus tokius įrenginius įrengti.

Svarbu turėti omeny, kad Konvencijos B-3 taisyklėje nustatytos veiksmingumo standartų (D-2 taisyklė) įsigaliojimo datos nėra siejamos su Konvencijos įsigaliojimo data<sup>18</sup>. Jau prieš keletą metų tapo aišku, kad Konvencija gali įsigalioti vėliau nei B-3 taisyklėje minimos D-2 veiksmingumo standarto taikymo laivams datos (2012, 2014, 2016 metai). Todėl tam, kad įsigaliojus Konvencijai, eksploatuojamiems laivams būtų taikomas pereinamasis laikotarpis (tam tikrą laiką iki D-2 veiksmingumo standarto įsigaliojimo būtų taikomas balastinio vandens keitimo standartas D-1) kuris reikalingas balastinio vandens valdymo sistemoms laivuose įrengti, Tarptautinė jūrų organizacija priėmė rezoliuciją<sup>19</sup>, kuria rekomenduojama taikyti kitokią Konvencijos D-2 standarto įsigaliojimo režimą, nei numatyta šioje taisyklėje. Minėtoje rezoliucijoje D-2 standarto įsigaliojimo datos laivams siejamos su Konvencijos įsigaliojimo data.

### **3.2 Helsinkio, OSPAR ir Barselonos konvencijų šalių susitarimai balastinio vandens valdymo srityje**

Lietuva, kartu su kitomis 1992 m. Helsinkio konvenciją dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos (toliau –Helsinkio konvencija) ir konvenciją dėl šiaurės rytų Atlanto vandenyno aplinkos apsaugos (OSPAR konvencija) pasirašiusiomis valstybėmis – Airija, Belgija, Danija, Estija, Suomija, Prancūzija, Latvija, Lietuva, Liuksemburgu, Islandija, Nyderlandais, Norvegija, Lenkija, Portugalija, Rusijos Federacija, Ispanija, Švedija, Šveicarija, Jungtine Karalyste ir Vokietija – siekdamas sumažinti nevietinių rūšių plitimą per balastinius vandenius, parengė rekomendacijas dėl laikino savanoriško D1 balastinių vandenų pakeitimo standarto taikymo šiaurės-rytų Atlante bei Baltijos jūroje. Minėtų rekomendacijų turėtų būti

---

<sup>18</sup> Konvencijos **B-3 taisyklė**

Laivų balastinių vandenų valdymas

1. Iki 2009 m. pastatytas laivas:

1) kurio balastinių vandenų talpa yra nuo 1500 iki 5000 kubinių metrų imtinai, privalo taikyti tokią balastinių vandenų valdymo praktiką, kuri iki 2014 m. atitiktų bent taisyklėje D-1 ar taisyklėje D-2 aprašytą standartą, o vėliau ji turi atitikti bent taisyklėje D-2 aprašytą standartą;

2) kurio balastinių vandenų talpa yra mažesnė nei 1500 ar didesnė nei 5000 kubinių metrų, privalo taikyti tokią balastinių vandenų valdymo praktiką, kuri iki 2016 m. atitiktų bent taisyklėje D-1 ar taisyklėje D-2 aprašytą standartą, o vėliau ji turi atitikti bent taisyklėje D-2 aprašytą standartą.

2. Laivas, kuriam taikoma 1 dalis, turi atitikti 1 dalies reikalavimus ne vėliau kaip per tarpinį ar atnaujinimo patikrinimą, atsižvelgiant į tai, kuris atliekamas pirmiau, po laivo perdavimo sukakties datos tais metais, kai laivui pradedama taikyti atitinkamą standartą.

3. 2009 m. ar vėliau pastatytas laivas, kurio balastinių vandenų talpa yra mažesnė nei 5000 kubinių metrų, privalo taikyti tokią balastinių vandenų valdymo praktiką, kuri atitinka bent D-2 taisyklėje aprašytą standartą.

4. 2009 m. ar vėliau, bet iki 2012 m. pastatytas laivas, kurio balastinių vandenų talpa yra 5000 kubinių metrų ar didesnė, privalo taikyti balastinių vandenų valdymo praktiką, vadovaujantis 1 dalies 2 punktu.

5. Po 2012 m. pastatytas laivas, kurio balastinių vandenų talpa yra 5000 kubinių metrų ar didesnė, privalo taikyti tokią balastinių vandenų valdymo praktiką, kuri atitinka bent D-2 taisyklėje aprašytą standartą.

<sup>19</sup>TJO Asamblėjos Rezoliucija A.1088(28), priimta 2013 metais (Application of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004), su tekstu galima susipažinti:

<http://globallast.imo.org/wp-content/uploads/2015/01/Resolution-1088.28.pdf>

laikomasi valstybių, pasirašiusių OSPAR ir Helsinkio konvencijas, kurios yra ir Tarptautinės jūrų organizacijos (toliau – IMO) valstybės narės teritoriniuose ir vidaus vandenyse, taip pat vandenyse, esančiuose už teritorinės jūros ribų (gretutinėje zonoje), bet priklausančiuose šių valstybių jurisdikcijai pagal tarptautinę jūrų teisę, ir atviroje jūroje, įskaitant tokių vandenių dugną ir jų gelmes, apribotas šiomis koordinatėmis:

- dalis Atlanto ir Arkties vandenynų bei priklausančių jūrų, įskaitant Baltijos jūrą, esančių šiauriau 36° šiaurės platumos bei tarp 42° vakarų ilgumos ir 51° rytų ilgumos, išskyrus Viduržemio jūrą ir jai priklausančias jūras, esančias iki lygiagretės 36° šiaurės platumos ir meridiano 5°36' rytų ilgumos susikirtimo taško;

- dalis Atlanto vandenyno bei priklausančių jūrų, esančių šiauriau 59° šiaurės platumos bei tarp 44° vakarų ilgumos ir 42° rytų ilgumos.

Kiekvienam laivui, įplaukiančiam į nurodytas jūrų erdves, rekomenduojama:

- turėti Balastinių vandenių tvarkymo planą, atitinkantį IMO parengtą Gairių dėl balastinių vandenių tvarkymo ir balastinių vandenių tvarkymo planų rengimo, patvirtintų IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC.127(53) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą), reikalavimus;

- turėti Operacijų su balastiniais vandenimis žurnalą;

- pakeisti balastinius vandenius remiantis Konvencijos nustatytu D-1 standartu ne arčiau nei 200 jūrmylių nuo kranto ir vandenyse, kuriuose gylis yra ne mažesnis nei 200 m. Tai taikoma laivams, plaukiantiems tranzitu per Atlanto vandenyną ar įplaukiantiems į vandenį, kuriuose taikomos OSPAR ar Helsinkio konvencijos, iš laivybos kelių, besitęsiančių išilgai Vakarų Afrikos pakrantės. Ši nuostata netaikoma laivams, įplaukiantiems į minėtas jūrų erdves iš Viduržemio jūros rajono.

- jei tai nebuvo atlikta, laivas turėtų pakeisti balastinius vandenius (pagal D-1 standarto reikalavimus) šiaurės rytų Atlanto vandenyne ne arčiau nei 200 jūrmylių nuo kranto (jei to negalima atlikti dėl eksploatacinių priežasčių, tuomet balastiniai vandenys turėtų būti pakeisti vandenyse, esančiuose ne arčiau nei 50 jūrmylių nuo kranto ir ne mažesniame nei 200 m gilyje). Pažymėtina, kad Baltijos jūroje nėra jūrų erdvių, atitinkančių minėtus kriterijus.

- nuosėdų, susidariusių valant balastinius tankus, išpylimas neturėtų būti vykdomas šiaurės-rytų Atlanto bei Baltijos jūroje vandenyse, esančiuose arčiau nei 200 jūrmylių nuo kranto linijos.

Be čia aprašytų rekomendacijų buvo priimtos ir kitos panašios rekomendacijos, dėl kurių Lietuva, kartu su kitomis Helsinkio konvencijos, OSPAR konvencijos ir konvencijos dėl Viduržemio jūros aplinkos apsaugos (Barselonos konvencija) valstybėmis, siekdamos sumažinti nevietinių rūšių plitimą per balastinius vandenius, susitarė. Kaip ir aukščiau aprašytose rekomendacijose, susitarta savanoriškai taikyti Konvencijos D-1 taisyklėje numatytą balastinio vandens pakeitimo standartą. Šių rekomendacijų sąrašas ir trumpas aprašymas pateikiami 3 lentelėje. Kartu šios rekomendacijos įgyvendina neprivalomą balastinio vandens keitimo režimą laivams, plaukiantiems tarp atskirų lentelėje įvardintų regionų.

**3 lent. HELCOM, OSPAR ir Barcelonos konvencijos susitarimai dėl balastinio vandens keitimo pagal D-1 standartą<sup>20</sup>.**

Aplinkraščio Nr. ir Tarptautinei jūrų organizacijai pateikusios valstybės	Taikymo pradžios data	Rekomendacijos dėl balastinio vandens keitimo*
BWM.2/Circ.39**, HELCOM, OSPAR ir Barcelonos konvencijų šalys	2012 spalio 1 d.	<p>1. Laivai, plaukiantys Šiaurės rytų Atlanto ar Baltijos jūros regionų kryptimis iš Viduržemio jūros, turėtų pasikeisti balastinį vandenį Šiaurės rytų Atlanto regione.</p> <p>2. Laivai plaukiantys į Viduržemio jūrą iš Šiaurės rytų Atlanto ar Baltijos jūros regionų turėtų pasikeisti balastinį vandenį iki išplaukiant iš Šiaurės rytų Atlanto regiono.</p>
BWM.2/Circ.22***, HELCOM ir OSPAR konvencijų šalys	2010 sausio 1d.	Laivai, plaukiantys iš Baltijos jūros regiono ir kertantys Šiaurės rytų Atlanto regioną, turėtų pasikeisti balastinį vandenį už Šiaurės rytų Atlanto regiono ribų, o jei tokių galimybių nėra, tai Šiaurės rytų Atlanto regione.
BWM.2/Circ.14****, HELCOM ir OSPAR konvencijų šalys	2008 balandžio 1d.	Laivai plaukiantys iš Vakarų Afrikos pakrantės regionų į Baltijos jūros ar Šiaurės rytų Atlanto regioną, turėtų pasikeisti balastinį vandenį prieš įplaukiant į Šiaurės rytų Atlanto regioną, o jei tokių galimybių nėra, tai Šiaurės rytų Atlanto regione.
<p>* Rekomendacija netaikoma kai laive esantis balastinis vanduo atitinka Konvencijos D-2 taisyklėje numatytąjį standartą. Balastinio vandens keitimas vykdomas pagal Konvencijos D-1 taisyklėje numatytąjį standartą ir turi atitikti aplinkraščiuose nustatytus atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimus.</p> <p>**<a href="http://www.msa.lt/lt/papildomas-meniu/tjo-dokumentai/kiti-aplinkrasciai/saugi-laivyba-sn/saugi-laivyba-sn_168/2229/p10.html">http://www.msa.lt/lt/papildomas-meniu/tjo-dokumentai/kiti-aplinkrasciai/saugi-laivyba-sn/saugi-laivyba-sn_168/2229/p10.html</a></p> <p>***<a href="http://www.msa.lt/lt/papildomas-meniu/tjo-dokumentai/kiti-aplinkrasciai/saugi-laivyba-sn/saugi-laivyba-sn_168/2228/p10.html">http://www.msa.lt/lt/papildomas-meniu/tjo-dokumentai/kiti-aplinkrasciai/saugi-laivyba-sn/saugi-laivyba-sn_168/2228/p10.html</a></p> <p>****<a href="http://www.msa.lt/lt/papildomas-meniu/tjo-dokumentai/kiti-aplinkrasciai/saugi-laivyba-sn/saugi-laivyba-sn_168/2227/p10.html">http://www.msa.lt/lt/papildomas-meniu/tjo-dokumentai/kiti-aplinkrasciai/saugi-laivyba-sn/saugi-laivyba-sn_168/2227/p10.html</a></p>		

<sup>20</sup>Išsamesnės informacijos su grafine iliustracija šiuo klausimus galima rasti dokumente „Helcom Guide to Alien species and Ballast water management in the Baltic Sea“, kuris skelbiamas žiniatinklyje adresu: <http://helcom.fi/Lists/Publications/HELCOM%20Guide%20to%20Alien%20Species%20and%20Ballast%20Water%20Management%20in%20the%20Baltic%20Sea.pdf>

## 4 LR jūros rajono rizikos vertinimas, remiantis Bendrosiomis OSPAR/HELCOM gairėmis (veikla 3.2.1)

### 4.1 Išimčių taikymo apibrėžimas pagal Konvencijos A-4 taisyklę

Pagal Konvencijos 3 straipsnio 1 dalį, išskyrus atvejus, kai Konvencijoje nustatyta kitaip, Konvencija taikoma:

a) turintiems teisę plaukioti su Šalies vėliava laivams ir

b) laivams, kurie neturi teisės plaukioti su Konvencijos Šalies vėliava, tačiau priklauso tai Konvencijos Šaliai.

Tačiau pagal Konvencijos priedo A-4 taisyklės reikalavimus Konvencijos Šalis ar Šalys, jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, netaikant išimčių, kurios nustatytos kitur šioje Konvencijoje, gali suteikti bet kokių reikalavimų taikyti B-3 ar C-1 taisykles išimtis, bet tik tada, kai jos yra:

1) suteikiamos laivui ar laivams, plaukiojantiems reisu ar reisais tarp konkrečių uostų ar vietovių ar laivui, kuris plaukioja tarp konkrečių uostų ar vietovių;

2) galioja ne ilgesnį kaip penkerių metų laikotarpį, taikant tarpinę peržiūrą;

3) suteikiamos laivams, kurie nemaišo tarpusavyje kitų, nei paimti iš tarp 1 dalies 1 punkte nurodytų uostų ar vietovių vandenys, balastinių vandenų ar nuosėdų ir

4) suteikiamos remiantis TJO parengtomis Rizikos vertinimo gairėmis<sup>21</sup> (toliau – Rizikos vertinimo gairės).

2. Remiantis 1 dalimi suteiktos išimtis negalioja tol, kol apie jas nepranešama Organizacijai ir atitinkama informacija neišplatinama Šalims.

3. Bet kokios pagal šią taisyklę suteiktos išimtis neturi pakenkti ar padaryti žalos gretimų ar kitų Valstybių aplinkai, žmonių sveikatai, nuosavybei ar ištekliams. Su bet kuria Valstybe, kuriai, kaip nustato Šalis, galėjo būti padarytas neigiamas poveikis, tariamasi siekiant išspręsti nustatytas susirūpinimą keliančias problemas.

4. Bet kokios pagal šią taisyklę suteiktos išimtis įrašomos į balastinių vandenų registravimo dienyną.

Konvencijos 13 straipsnio 3 dalyje nustatyta:

*Konvencijos šalys, turinčios bendrų aplinkosaugos, žmonių sveikatos, nuosavybės ir išteklių apsaugos tam tikroje geografinėje teritorijoje interesų, visų pirma prie uždaryų ir pusiau uždaryų jūrų esančios Šalys, siekdamos plėtoti šios Konvencijos tikslus ir atsižvelgdamos į tipiškus regionų ypatumus, deda pastangas, kad stiprėtų regioninis bendradarbiavimas, įskaitant bendradarbiavimą sudarant regioninius, šios Konvencijos nuostatas atitinkančius susitarimus. Šalys siekia bendradarbiauti su regioninių susitarimų Šalimis, siekdamos parengti suderintas procedūras.*

---

<sup>21</sup> TJO rezoliucija MEPC.162 (56) priimtos rizikos vertinimo gairės:

[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=19689&filename=162\(56\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=19689&filename=162(56).pdf)

Helsinkio ir OSPAR Konvencijas pasirašiusios valstybės dar prieš įsigaliojant Tarptautinei konvencijai dėl laivuose naudojamų balastinių vandenių ir nuosėdų valdymo ir kontrolės, sudarė gaires „Jungtinės HELCOM/OSPAR gairės susitariančioms OSPAR ir HELCOM šalims dėl išimčių suteikimo pagal Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinių vandenių ir nuosėdų kontrolės ir valdymo A-4 taisyklę“ (toliau – HELCOM/OSPAR gairės), kurios užtikrintų, kad išimtys bus suteikiamos nekintančiu būdu ir užkirtų kelią bet kokiai aplinkosaugos, žmonių sveikatos, nuosavybės ir išteklių apsaugos žalai.

Išimtys pagal Konvencijos dėl laivų balastinių vandenių ir nuosėdų kontrolės ir valdymo A-4 taisyklę gali būti suteikiamos tik Konvenciją pasirašiusioms šalims po Konvencijos įsigaliojimo. Be to, išimtys gali būti suteikiamos tik laivams, plaukiojantiems tarp konkrečių uostų ar vietovių ir galioj ne ilgiau negu 5 metus.

## **4.2 Rizikos vertinimo metodologijos bendra apžvalga**

Išimtys gali būti suteikiamos tik remiantis TJO parengtomis Rizikos vertinimo gairėmis, kuriose yra nurodyti 3 rizikos vertinimo metodai:

- Aplinkos palyginamasis,
- Rūšies biogeografinis,
- Rūšiai specifinis.

Aplinkos palyginamasis rizikos vertinimo būdas remiasi skirtingų vietų aplinkos sąlygų palyginimu. Rūšies biogeografinis rizikos vertinimo būdas remiasi aplinkos panašumo ir rūšių sudėties palyginimu tarp uosto donoro ir laivą priimančio uosto, siekiant identifikuoti rūšis, pasižyminčias didele atplitimo rizika. Rūšiai specifinis rizikos vertinimas susijęs su identifikuotų tikslinių rūšių charakteristikų ir pasiskirstymo vertinimu. Priklausomai nuo rizikos vertinimo tikslų, šie trys metodai gali būti taikomi atskirai arba derinami vienas su kitu.

Aplinkos palyginamasis ir rūšies biogeografinis metodai labiausiai tinka vertinant riziką tarp atskirų biogeografinių regionų. Rūšiai specifinis metodas gali būti taikomas biogeografiniame regione, kuris pasižymi ribotu žalingų rūšių skaičiumi.

HELCOM gairėse didelės ir mažos rizikos kelionėms, priimtose 2010 metais ir Šiaurės jūros balastinių vandenių konsultacinės grupės išimčių klausimui ataskaitose bei Baltijos jūros balastinio vandens rizikos vertinime nustatyta, kad pagrindiniai rizikos kriterijai išimčių suteikimui Šiaurės ir Baltijos jūrose yra susiję su:

- Vandens druskingumo skirtumais tarp uostų/rajonų, kurie bus aplankomi,
- Tikslinių nevietinių rūšių buvimu.

HELCOM Aliens 2 projekto metu buvo vystomas metodas, skirtas išimčių balastinio vandens apdorojimui suteikimui. Buvo sudarytas detalus biologinių ir abiotinių veiksnių tyrimo protokolas Baltijos jūros uostams, kuris turi būti vykdomas, siekiant gauti informacijos apie nevietinies rūšis uostuose. Be to, buvo siekiama suderinti tyrimo metodus su Šiaurės jūros patirtimi. Taip pat buvo aptarta procedūra, skirta tikslinių rūšių atrankai bei surinktų duomenų struktūrizavimui ir naudojimui išimčių suteikimui.

Jungtinės OSPAR/HELCOM gairės remiasi žemiau išvardintais bendrais principais:

- Gairės skirtos prašymams dėl išimčių suteikimo vertinimui nacionaliniu lygmeniu.

- Tyrimų, atliktų remiantis gairėmis, rezultatai nėra įpareigojantys. Sprendimą dėl išimčių suteikimo priima atsakingos nacionalinės institucijos.
- Jeigu nacionalinės institucijos nesinaudoja arba nukrypsta nuo bendrų OSPAR/HELCOM gairių, turi būti nurodomos priežastys, kurios padėtų toliau vystyti gaires.
- Duomenys, reikalingi rizikos vertinimui pagal OSPAR/HELCOM gaires, turi būti renkami pagal mėginių ėmimo protokolą, nurodytą gairėse.
- Duomenys, gauti atliekant uosto tyrimus bei tikslinių rūšių tyrimus, turi būti saugomi centralizuotai ir prižiūrint OSPAR/HELCOM.
- Pradiniu periodu gairės gali būti taikomos lanksčiai ir derinant su vietos valdžia, laivų savininkais ir kitomis interesų grupėmis, siekiant įgyti patirties ir patobulinti gaires.

Būtina paminėti, kad Lietuvos ir Estijos delegacijos nepritarė OSPAR/HELCOM gairėse pasiūlytam Tikslinių nevietinių rūšių atrankos metodui. Buvo pasiūlyta, kad šių šalių mokslininkai sukurs tobulesnį metodą. HELCOM delegacijų vadovų susitikimas (HELCOM HOD, 48th meeting) sutiko su šio pasiūlymu. Šiuo metu vyksta minėto metodo ir išimčių taikymo sistemos tobulinimas (jame dalyvauja ir šio projekto vadovas). Kartu sudaromi ir pasiūlymai dėl to, kaip turi būti saugomi duomenys, gauti atliekant uosto tyrimus bei sudarant tikslinių rūšių sąrašus. Šio darbo rezultatai bus pristatyti HELCOM Aliens 2 projekto susitikime Taline š. m. rugpjūčio 26 d. ir, vėliau po HELCOM aptarimo, bus įtraukti II-ąją tarpinę ataskaitą.

### 4.3 Uosto tyrimo protokolas

Uosto tyrimas (angl. „port survey“) yra skirtas išsamiam nevietinių rūšių ištyrimui uostuose. Šio tyrimo rezultatai naudojami, nustatant rūšių patekimo su laivų balastiniu vandeniu iš vieno uosto į kitą rizikos laipsnį. Šiame skyriuje aprašomas Klaipėdos uosto tyrimo protokolas, remiantis Jungtinėmis HELCOM/OSPAR gairėmis.

Tyrimų metu bus matuojami fizikiniai parametrai bei tiriama biota. Fizikiniai parametrai apims vandens druskingumą ir temperatūrą, sedimentų tipą ir frakcijas bei vandens skaidrumą. Biotos tyrimai apims keletą skirtingų organizmų grupių: kieto substrato organizmus, minkšto dugno bentosą, planktoną bei mobilią epifauną (krabus, žuvis ir kt.), taip pat žmogaus patogenus.

Kiekvienoje tyrimų vietoje pavasarinio žydėjimo metu bei rugpjūčio – rugsėjo mėnesį bus matuojami šie fizikiniai parametrai:

- vandens druskingumas ir temperatūra,
- sedimentų tipas ir frakcijos,
- vandens skaidrumas.

Biotos tyrimų parametrai yra:

- Fitoplanktonas Mėginiai bus imami pavasarinio žydėjimo metu bei rugpjūčio – rugsėjo mėnesį, kiekvienoje tyrimų vietoje bus imami du sutelktieji mėginiai (1m ir 5m gyliuose) ir vienas koncentruotas vertikalus mėginys.
- Zooplanktonas Mėginiai bus imami rugpjūčio – rugsėjo mėnesį, vertikalus zooplanktono mėginys bus imamas: naudojant 53µm planktono



tinkliuką, 3 pakartojimai 10-15m atstumu vienas nuo kito.

- **Mobili epifauna** Mėginiai bus imami rugpjūčio – rugsėjo mėnesį, mėginiams imti bus naudojamos krabų gaudyklės, kurios bus paliekamos 48 valandoms, naudojamas masalas.
- **Kieto substrato organizmai (angl. fouling organisms)** Mėginiai bus imami nuo navigacinių bujų, naudojant 20 x 20 cm mėginių ėmimo rėmelį, nugremžiami visi į rėmelio plotą patekę organizmai.  
Taip pat bus naudojamos apaugimo plokštelės (angl. settlement plates), kurių pagalba bus papildomai įvertinamas apaugimas kieto substrato organizmais. Apaugimo plokštelė bus sudaryta iš 3 PVC plokščių, kurios bus išdėstytos 1m, 3m ir 7m atstumu nuo vandens paviršiaus. Apaugimo plokštelės vandenyje bus laikomos mažiausiai 1,5 mėnesio ir bus ištraukiamos rudeninio mėginių ėmimo metu.
- **Bentosas** Mėginiai bus imami rugpjūčio – rugsėjo mėnesį. Kiekvienoje tyrimų vietoje bus imama po 3 mėginius, kurie vienas nuo kito nutolę mažiausiai 15m atstumu. Mėginys bus imamas iš nuosėdų maždaug 5-10cm gylyje.
- **Žmogaus patogenai** Mėginiai bus imami pavasarinio žydėjimo metu bei rugpjūčio – rugsėjo mėnesį. Bus imama po vieną mėginį kiekvienoje tyrimų vietoje; paimama mažiausiai 500ml vandens mėginys iš maždaug 30cm gylio. Nustatomas bakterijų (žarninių enterokokų, *Echerichia coli* ir *Vibrio cholera*) kiekio atitikimas centralizuotai ir prižiūrint D-2 standartui.  
Mėginių analizė bus atliekama specializuotoje laboratorijoje.

Mėginiai bus imami trijose uosto akvatorijos vietose, kurios reprezentuoja aplinkos sąlygų ir organizmų įvairovę (4 lent.). Mėginių vietos buvo pasirinktos atsižvelgiant į druskingumo režimo ypatumus – uosto vartuose aplinkos sąlygos (tuo pačiu ir organizmų įvairovė) skiriasi nuo aplinkos sąlygų ties valstybinio jūrų uosto direkcijos laivyno baze. Be to, ties valstybinio jūrų uosto direkcijos laivyno baze yra remontuojami laivai ir iš jų išleidžiamas visas balastinis vanduo ir valomi korpusai. Todėl šioje vietoje nevietinių rūšių patekimo rizika gali būti didesnė.

Mobilios epifaunos, bentoso ir kieto substrato organizmų mėginiai bus imami vieną kartą rugpjūčio – rugsėjo mėnesį, o planktono – du kartus, t.y. pavasarinio žydėjimo metu bei vėlyvą vasarą. Vykdamas uosto tyrimą, pirmi planktono mėginiai buvo paimti 2015 m. gegužės mėn. gale.

#### 4 lent. Mėginių ėmimo vietos

Organizmų grupė	Mėginių ėmimo vietos
Fitoplanktonas ir zooplanktonas	Smiltynėje ties pasieniečių postu Smiltynėje ties jachtklubu Klaipėdoje ties valstybinio jūrų uosto direkcijos laivyno

	baze
Mobili epifauna (krabai, žuvis ir kt.)	Smiltynėje ties pasieniečių postu Smiltynėje ties jachtklubu Klaipėdoje ties valstybinio jūrų uosto direkcijos laivyno baze
Apaugų organizmai	Navigacinės bujos Klaipėdos sąsiauryje (pagal galimybes)
Bentosas	Suderintos su Jūrinių tyrimų departamento monitoringo vietomis
Žmogaus patogenai	Smiltynėje ties pasieniečių postu Smiltynėje ties jachtklubu Klaipėdoje ties valstybinio jūrų uosto direkcijos laivyno baze

#### 4.4 Rizikos vertinimas

Bendrose HELCOM/OSPAR gairėse siūlomas tikslinių rūšių (angl. *target species*) metodas rūšių patekimo su laivų balastiniu vandeniu iš vieno uosto į kitą rizikos vertinimui. Tikslinių rūšių, išvardintų preliminariniame HELCOM sąrašė, patekimo į Lietuvos vandenis rizikos vertinimas pateiktas šios ataskaitos 9 priede. Tai yra preliminarus vertinimas, sudarytas remiantis esama informacija. Šis vertinimas bus patikslintas, atlikus Klaipėdos uosto kompleksinį tyrimą pagal HELCOM/OSPAR uosto tyrimų protokolą II-oje tarpinėje ataskatoje. Būtina paminėti, kad tikslinių rūšių sąrašas taikytinas tik tam, kad suteikti laivų savininkams išimtis (t.y. leisti neapdoroti balastinio vandens) plaukiant iš nustatytų Baltijos ir Šiaurės jūros uostų į Klaipėdą arba į Butingę.

Siekiant įvertinti Klaipėdos uoste ir Būtingės terminalo aplinkoje išleidžiamų balastinių vandenų kiekius ir jų kilmę buvo išsiusti atitinkami užklausimai Klaipėdos uosto administracijai ir Akcinės bendrovės „ORLEN Lietuva“ Jūriniam padaliniui. Iš pastarojo gautas atsakymas: „Būtingės terminalas nuo 2006 m. dirba tik naftos importo režimu, todėl jokių balastinių vandenų atplaukiantys į mūsų terminalą laivai neturi. Tanklaiviai, iškrovę naftą, prisiima terminalo akvatorijos vandenį į savo šoninius balasto tankus ir išplaukia į paskirties uostus. Tokių tanklaivių 2012 m. buvo - 85; 2013 m. - 90, o 2014 m. - 73“. Taigi, naujų nevietinių rūšių atplitimo su laivų balastinių vandeniu į Būtingės terminalo aplinką rizika yra labai menka. Iš Klaipėdos uosto administracijos atsakymo kol kas negauta; užklausa bus pakartuotas artimiausiu metu.

II-oje tarpinėje ataskatoje kartu su Klaipėdos uosto kompleksinio biologinio tyrimo rezultatais, bus pateikti Klaipėdos uosto ir Būtingės terminalo aplinkos sąlygų (druskingumo ir vandens temperatūros režimo) aprašai, reikalingi rizikos vertinimui pagal HELCOM/OSPAR gaires (dėl išimčių taikymo).

#### 4.5 Informacijos saugojimas

HELCOM/OSPAR gairėse (42 p.) pateikiami pasiūlymai dėl duomenų bazes ir interneto programos (angl. web application) plėtros. Minimi pageidautini parametrai, kurie gali būti įtraukti į tokią duomenų bazę, kuri gali būti sukurta ateityje. Mūsų manymu naujos duomenų

bazės kurti ne apsimoka. Verčiau būtų pasinaudoti ES 7-os Bendros Programos projekto VECTORS rėmuose sukurta vandens svetimkraščių rūšių informacinė sistema AquaNIS ([www.corpi.ku.lt/databases/aquanis](http://www.corpi.ku.lt/databases/aquanis)).

AquaNIS struktūra sudaryta iš keturių tarpusavyje susietų duomenų blokų: „Atplitimo įvykis“, „Rūšys“, „Geografija“ ir „Poveikis“. Svarbiausias įrašas AquaNIS sistemoje yra atplitimo įvykis, apibrėžiantis rūšies atplitimą į tam tikrą regioną. Šiame darbe atplitimo regionu yra laikoma šalis arba tam tikra šalies pakrantė Didžiojoje jūrų ekosistemoje. Duomenų blokas „Rūšys“ kaupia duomenis apie rūšių taksonomiją, biologines savybes, natūralaus paplitimo arealus, galimą poveikį aplinkai ir žmonių gerovei bei kitą svarbią informaciją. Pagalbinis blokas „Geografija“ palengvina ir standartizuoja geografinių duomenų taikymą. Kitas blokas „Poveikis“ yra kompozicinis, apimantis duomenis apie bendrą ir regioninį rūšių poveikį.

Informacinė sistema AquaNIS gali būti naudojama įvairiems tyrimams: sudaryti nevietinių rūšių sąrašus bet kuriems regionams, nustatyti labiausiai plintančias invazines rūšis (jų tarpe ir kenksmingus organizmus bei patogenus), identifikuoti svarbiausius atplitimo kelius ir vektorius (įskaitant ir balastinį vandenį) bei įvertinti jų riziką, identifikuoti, įvertinti ir apibendrinti invazinių rūšių poveikį ekosistemoms ir žmonių gerovei. Svarbu, kad AquaNIS sistemoje yra jau įvesta informacija apie tam tikruose Europos uostuose aptiktas nevietines rūšis. Geografinė sistemos apimtis yra visas Pasaulio vandenynas ir visos jūros. Tai leidžia daryti paliginimus ne vien tik Baltijos jūros ribose, bet ir su kitais regionais.

AquaNIS nuo kitų duomenų bazių skiriasi savo lanksčia struktūra bei funkcionalumu. Kasmetinį duomenų atnaujinimą ir informacijos kokybės kontrolę šioje duomenų bazėje užtikrina TJTT ekspertų grupės dėl jūrinių organizmų introdukcijos ir perkėlimo ICES WGITMO grupė), sprendimas, kad nuo 2014 m. visi nacionalinių ataskaitų duomenys apie naujų rūšių atsiradimą bei ankščiau įsikūrusių rūšių plitimą yra pateikiami standartiniu būdu AquaNIS sistemoje. Taip pat svarbu paminėti, kad TJT GloBallast bendradarbiavimo programos ataskaitoje (GloBallast 2014) nurodyta, kad AquaNIS sistema, sukurta Lietuvos Klaipėdos universitete jau dabar yra svarbiausias informacijos šaltinis visiems, kas atlieka nevietinių rūšių rizikos vertinimą. Teigiam, kad tinkamai remiant šios sistemos plėtrą jos svarba ateityje išaugs.

## **5 Išimčių suteikimo laivams pagal 2004 metų Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valymo A-4 taisyklę tvarkos aprašas (veikla 3.2.2)**

### **I. BENDROSIOS NUOSTATOS.**

1. Išimčių suteikimo laivams pagal 2004 metų Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valymo A-4 taisyklę tvarkos aprašas (toliau – Tvarkos aprašas) nustato reikalavimus prašymo dėl išimties suteikimo laivui pagal 2004 metų Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valymo (toliau – Konvencija) A-4 taisyklę pateikimui ir nagrinėjimui, rizikos vertinimo procedūrą, reikalavimus konsultacijoms su kitomis valstybėmis, keitimosi informacija procedūras, išimties liudijimo pagal Konvencijos A-4 taisyklę (toliau – išimties liudijimas) išdavimo tvarką, reikalavimus išimčių taikymo sustabdymui ir sustabdymo panaikinimui.

2. Tvarkos apraše naudojamos sąvokos:

**Uostas donoras** – uostas ar zona, kuriame į laivą paimamas balastinis vanduo.

**Uostas recipientas** – uostas ar zona, kuriame iš laivo išleidžiamas balastinis vanduo.

3. Tvarkos aprašas taikomas laivams, nepriklausomai nuo jų registracijos uosto, pageidaujantiems gauti išimtį Lietuvos Respublikos jūrų uostuose pagal Konvencijos A-4 taisyklę.

### **II. PRAŠYMO IŠIMTIES SUTEIKIMUI PATEIKIMAS IR NAGRINĖJIMAS**

4. Laivybos bendrovė, ketinanti gauti išimtį laivui pagal Konvencijos A-4 taisyklę, raštu, elektroninėmis priemonėmis, per kontaktinį duomenų centrą ar kitais būdais kreipiasi į Aplinkos apsaugos agentūrą (toliau – Agentūra) užpildydama nustatytos formos prašymą (10 priedas).

5. Prie prašymo pridedami šie papildomi dokumentai:

5.1. Laivo balastinio vandens valdymo plano kopija arba elektroninė šio dokumento versija.

5.2. Laivo balastinio vandens registracijos žurnalo ar žurnalų kopijos, kuriose būtų pateiktos atliktos balastinio vandens ir balastinio vandens nuosėdų operacijos per paskutinius 6 mėnesius.

5.3. Laivo balastinio vandens liudijimo ar atitikties dokumento kopija (jeigu laivui išduotas).

5.4. Informacija apie uostą (-us) donorą (-us).

5.5. Informacija apie rūšis.

6. Agentūra gavusi prašymą, per 3 darbo dienas raštu informuoja laivybos bendrovę kad prašymą gavo. Jei prašyme pateikti ne visi duomenys, ar jie neatitinka šiame tvarkos apraše nustatytų reikalavimų, Agentūra per 10 darbo dienų apie tai informuoja laivybos bendrovę, nurodydama, kad prašymas bus pradėtas nagrinėti laivybos bendrovei pateikus visą Tvarkos apraše reikalaujamą informaciją.

7. Per 10 darbo dienų nuo datos, kada laivybos bendrovė Agentūrai pateikia visą šiame Tvarkos apraše reikalaujamą informaciją, Agentūra išnagrinėja prašymą ir atsižvelgdama į tai ar Uosto (-ų) donoro (-ų) atžvilgiu anksčiau yra atliktas Rizikos vertinimas bei atsižvelgdama į TJO Rizikos vertinimo gairėse bei Bendrose HELCOM/OSPAR Gairėse nustatytas rekomendacijas, priima vieną iš šių sprendimų:

7.1. Patenkina prašymą ir laivui suteikia išimtį pagal Konvencijos A-4 taisyklę.

7.2. Nepatenkina prašymo ir laivui nesuteikia išimties pagal Konvencijos A-4 taisyklę.

7.3. Informuoja laivybos bendrovę, kad sprendimas dėl išimties suteikimo laivui pagal Konvencijos A-4 taisyklę gali būti priimamas tik atlikus rizikos vertinimą.

### III. RIZIKOS VERTINIMAS

8. Agentūra priėmusi Tvarkos aprašo 7.3 punkte nustatytą sprendimą Tvarkos aprašo 17 punkte nustatytu terminu informuoja laivybos bendrovę apie reikalingam atlikti rizikos vertinimui keliamus reikalavimus, įskaitant reikalavimus rizikos vertinimo peržiūrai. Šiuos reikalavimus Agentūra nustato atsižvelgdama į Rizikos vertinimo gairėse bei HELCOM/OSPAR gairėse nustatytas rekomendacijas.

9. Laivybos bendrovė, atlikusi rizikos vertinimą Agentūros nustatytais sąlygomis, raštu, elektroninėmis priemonėmis, per kontaktinį duomenų centrą ar kitais būdais rizikos vertinimo ataskaitą pateikia Agentūrai.

10. Agentūra iš laivybos bendrovės gavusi rizikos vertinimo ataskaitą per 3 darbo dienas raštu informuoja laivybos bendrovę kad ataskaitą gavo.

11. Agentūra per 20 darbo dienų išnagrinėja Laivybos bendrovės pateiktą rizikos vertinimo ataskaitą, įvertina atlikto rizikos vertinimo atitiktį Rizikos vertinimo gairėse bei HELCOM/OSPAR gairėse nustatytiems kriterijams ir priima sprendimą, nustatytą Tvarkos aprašo 7.1 arba 7.2 punkte.

### IV. KONSULTACIJOS SU KITOMIS VALSTYBĖMIS

12. Prieš priimdama Tvarkos aprašo 7.1 punkte nurodytą sprendimą, Agentūra įvertina, ar dėl tokio sprendimo kaimyninėms valstybėms gali būti padarytas neigiamas poveikis aplinkai, žmonių sveikatai, nuosavybei ar ištekliams.

13. Nustačiusi, kad toks neigiamas poveikis gali būti padarytas, vadovaudamasi Konvencijos A-4.3 taisykle bei Rizikos vertinimo gairėmis Agentūra išimtis neturėtų būti suteikiama.

### V. KEITIMASIS INFORMACIJA, IŠIMTIES LIUDIJIMO IŠDAVIMAS

14. Priėmusi Tvarkos aprašo 7.1 punkte nustatytą sprendimą, Agentūra per 2 darbo dienas apie jį informuoja:

14.1. laivybos bendrovę, nurodydama, kad išimties liudijimas laivui bus išduotas Tarptautinei jūrų organizacijai išplatinus pranešimą apie suteiktą išimtį valstybėms narėms;

14.2. tarptautinę jūrų organizaciją, prašydama apie priimtą sprendimą informuoti šios organizacijos nares bei pateikdama informaciją, kuria remiantis buvo priimtas 7.1 punkte nustatytas sprendimas, duomenis apie tai, kaip buvo atsižvelgta į poveikį patiriančių kaimyninių valstybių kompetentingų institucijų gautas pastabas dėl planuojamos išimties suteikimo, informaciją, numatytą Prašyme dėl išimties suteikimo laivui pagal 2004 metų Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valymo A-4 taisyklę (tvarkos aprašo priedas).

14.3. Tvarkos aprašo 13 punkte minimas kaimynines valstybes (jei taikoma).

14.4. HELCOM ir OPSPAR šalių sekretoriatas (nurodant informaciją, numatytą Prašyme dėl išimties suteikimo laivui pagal 2004 metų Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valymo A-4 taisyklę (tvarkos aprašo priedas)), kad pastarieji informaciją paskelbtų savo Interneto portaluose.

14.5. Klaipėdos regioninį aplinkos apsaugos departamentą, Klaipėdos visuomenės sveikatos centrą ir Lietuvos saugios laivybos Administraciją (nurodant informaciją, numatytą Prašyme dėl išimties suteikimo laivui pagal 2004 metų Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valymo A-4 taisyklę (tvarkos aprašo priedas)).

15. Tarptautinei jūrų organizacijai Interneto svetainėje [www.imo.org](http://www.imo.org) paskelbus informaciją apie Agentūros priimtą sprendimą, Agentūra per 2 darbo dienas parengia ir išsiunčia laivybos bendrovei išimties liudijimą<sup>22</sup>. Laivybos bendrovė papildomai informuojama, kad išimties liudijimo išdavimas turi būti įregistruotas laivo balastinio vandens registravimo žurnale bei atsižvelgiant į išimties liudijime nustatytas sąlygas turi būti atnaujintas laivo balastinio vandens valdymo planas. Tais atvejais, kada išimties liudijimas išduodamas konkrečiam laivo reisui, pastarajam pasikeitus, apie tai laivybos bendrovė informuoja Agentūrą.

16. Priėmusi Tvarkos aprašo 7.2 ar 7.3 punktuose nustatytą sprendimą, Agentūra apie jį bei jo priėmimo motyvus per 5 darbo dienas informuoja laivybos bendrovę.

17. Išimties liudijimas išduodamas ne ilgesniam nei 60 mėnesių laikotarpiui. Konkretų išimties liudijimo galiojimo laikotarpį Agentūra nustato atsižvelgdama į HELCOM/OSPAR Gairėse pateikiamas rekomendacijas.

18. Pasibaigus išimties liudijimo galiojimui, naujas išimties liudijimas išduodamas atlikus rizikos vertinimą Tvarkos aprašo III skyriuje nustatyta tvarka, bei pasikonsultavus su kitomis valstybėmis Tvarkos aprašo IV skyriuje nustatyta tvarka.

19. Lietuvos saugios laivybos administracija įsigaliojus Tvarkos aprašui informuoja Tarptautinę jūrų organizaciją, kad Agentūra yra kompetentinga institucija Lietuvoje laivams išduoti išimtis pagal Konvencijos A-4 taisyklę.

## VI. IŠIMČIŲ TAIKYMO SUSTABDYMAS IR SUSTABDYMO PANAIKINIMAS

20. Balastinio vandens valdymas nebegali būti atliekamas išimties liudijime nustatytomis sąlygomis, įvykus avarinei situacijai, galinčiai sukelti epidemijos protrūkį Lietuvos jūrų uostų

---

<sup>22</sup> HELCOM-OSPAR gairių 7.12 punkte nurodyta, kad šios organizacijos parengs liudijimų tipinę formą. Parengus šią tipinę formą, turės būti papildytas Tvarkos aprašas.

akvatorijose bei Lietuvos atsakomybės jūros rajone ar paaiškėjus aplinkybėms, nurodytoms Konvencijos C-2 taisyklės 1 dalies 1-3 punktuose. Klaipėdos visuomenės sveikatos centras, nustatęs epidemijų protrūkių zonas Lietuvos jūrų uostų akvatorijose bei Lietuvos atsakomybės jūros rajone, nedelsiant informuoja apie tai Agentūrą. AAA Jūrinių tyrimų departamentas informuoja Agentūrą apie tai, kad Lietuvos jūrų uostų akvatorijose bei Lietuvos atsakomybės jūros rajone aptikti nauji, tikslinių rūšių sąraše neregistruoti, kenksmingi vandens organizmai. apie tai informuojama

Agentūra, gavusi tokio pobūdžio informaciją iš Klaipėdos visuomenės sveikatos centro, AAA Jūrinių tyrimų departamento arba iš užsienio kompetentingų institucijų, veikiančių laivo maršruto uoste, priima sprendimą ar laivas, kuriam yra išduotas išimties liudijimas gali toliau vykdyti balastinio vandens valdymą išimties liudijime nustatytame maršrute. Priėmus sprendimą, kad balastinio vandens valdymas nebegali būti atliekamas išimties liudijime nustatytame maršrute, Agentūra sustabdo jos išduotų išimčių taikymą nedelsiant apie tai informuodama:

20.1. Laivybos bendrovę, kurios laivui ji yra išdavusi išimties liudijimą, nurodydama, kad laivas nebegali naudotis liudijime nustatyta išimtimi. Pranešime nurodoma liudijimą grąžinti Agentūrai.

20.2. Subjektus, išvardintus Tvarkos aprašo 14.2 – 14.5 punktuose.

21. Nebesant aplinkybių, kada balastinio vandens valdymas nebegali būti atliekamas išimties liudijime nustatytomis sąlygomis, Agentūra panaikina jos išduotų išimčių taikymo sustabdymą apie tai informuodama:

21.1. Laivybos bendrovę, kurios laivui ji yra išdavusi išimties liudijimą, nurodydama, kad laivas nebegali naudotis liudijime nustatyta išimtimi. Laivui gražinamas išimties liudijimas.

21.2. Subjektus, išvardintus Tvarkos aprašo 14.2 – 14.5 punktuose.

## **6 Taisyklės laivams dėl konvencijos reikalavimų įgyvendinimo (dėl balastinio vandens valdymo ir plano sudarymo ir tvirtinimo procedūrų, balastinio vandens valdymo įrangos, dokumentacijos) (veikla 3.2.3)**

Šiame ataskaitos skyriuje pateikiamos „Balastinio vandens valdymo laivuose taisyklės“<sup>23</sup> (11 priedas) ir „Laivų balastinio vandens valdymo planų sudarymo ir jų tvirtinimo taisyklės“ (12 priedas) parengtos vadovaujantis Konvencija, balastinio vandens valdymo ir balastinio vandens valdymo planų gairėmis, priimtomis Tarptautinės jūrų organizacijos (toliau – TJO) Jūros aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC127.(53)<sup>24</sup>, Balastinio vandens valdymo sistemų tvirtinimo gairėmis, priimtomis 2008 m. spalio 10 d. TJO rezoliucija MEPC.174(58)<sup>25</sup>, taip pat kitomis TJO Jūros aplinkos apsaugos komiteto rezoliucijomis, skirtomis Konvencijai įgyvendinti. Parengtos taisyklės turėtų įsigaliooti vienu metu su Konvencija. Tokiu būdu būtų užtikrintas tarptautinių ir nacionalinių reikalavimų suderinamumas įsigaliojus visuotiniam balastinio vandens valdymo režimui.

Prieš nusprendžiant, ką turėtų reglamentuoti šioje ataskaitos dalyje pateiktos taisyklės, buvo įvertinta praktika kitose srityse, kuria buvo vadovujamasi įsigaliojant tarptautinėms konvencijoms, kiek tikslinga ir efektyvu viešąsias paslaugas, numatytas BWM konvencijoje, teikti Lietuvos saugios laivybos administracijai, atsižvelgta ir į šios institucijos ekspertų nuomonę.

Pagal nusistovėjusią praktiką, atsiradus naujiems tarptautiniams reikalavimams, reglamentuojantiems saugią laivybą ar taršos iš laivų prevenciją, juos įgyvendinančių nacionalinių reikalavimų rengimo poreikį bei juose esančių nuostatų detalumą apsprendžia daugelis veiksnių, tokių kaip tarptautinių gairių, kuriomis gali vadovautis laivybos bendrovės ar laivų įgulos, buvimas, valstybės institucijų dalyvavimo įgyvendinant reikalavimus intensyvumas (kuo labiau valstybės institucijos įtrauktos į reikalavimų įgyvendinimą, tuo didesnis reikalavimų rengimo ir jų detalumo poreikis), galimybės taikyti jau esamą nacionalinį reglamentavimą (dažnai dalis naujai priimtuose tarptautiniuose reikalavimuose esančių nuostatų jau būna aptartos nacionaliniuose teisės aktuose, kaip pavyzdžiui laivų patikrinimo ar kontrolės procedūros). Daugeliu atvejų saugios laivybos administravimo funkcijas Lietuvos vėliavos laivų atžvilgiu vykdanči Lietuvos saugios laivybos administracija teisės aktų nustatyta tvarka įgalioja klasifikacines bendroves jos vardu vykdyti funkcijas, susijusias su laivų apžiūromis bei technine priežiūra. Tokia praktika ypač pasiteisina, kada viešajai paslaugai suteikti reikalingos itin specifinės žinios ir kompetencija, įranga, kurių Lietuvos saugios laivybos administracija neturi. Tokiais atvejais įgaliojus klasifikacines bendroves suteikti tokias viešąsias paslaugas taupomos

---

<sup>23</sup> Balastinio vandens valdymo (apdoravimo) įranga yra viena iš sudėtinių balastinio vandens valdymo sistemos dalių: balastinio vandens valdymo sistemą sudaro balastinio vandens valymo (apdoravimo) įranga, kontrolės įranga, monitoringo įranga bei mėginių ėmimo priemonės (žr. Balastinio vandens valdymo sistemų tvirtinimo gaires, priimtas 2008 m. spalio 10 d. TJO rezoliucija MEPC.174(58)). Atsižvelgiant į tai, šio ataskaitos skyriaus 1 priede pateikiamose balastinio vandens valdymo laive taisyklėse aptariamas balastinio vandens valdymo sistemų, o ne balastinio vandens valdymo įrangos, kaip numatyta techninėje užduotyje, naudojimas laive.

<sup>24</sup><http://globallast.imo.org/wp-content/uploads/2015/01/G4-GUIDELINES-FOR-BALLAST-WATER-MANAGEMENT-AND-DEVELOPMENT-OF-BALLAST-WATER-MANAGEMENT-PLANS.pdf>

<sup>25</sup><http://globallast.imo.org/wp-content/uploads/2015/01/G8-GUIDELINES-FOR-APPROVAL-OF-BALLAST-WATER-MANAGEMENT-SYSTEMS.pdf>



valstybės lėšos, kadangi nereikia steigti naujų pareigybių, pirkti brangiai kainuojančios įrangos. BWM konvencijos atveju Balastinio vandens valdymo sistemų tipo patvirtinimą pavesti įgaliotoms pripažintoms organizacijoms šiuo požiūriu būtų racionalus sprendimas. Tokia praktika vadovaujasi ir kitos valstybės (žr. 3 ataskaitos skyrių). Paminėtina, kad panašia praktika vadovaujama Lietuvoje registruotų laivų atžvilgiu, tvirtinant laivų išmetamųjų dujų valymo sistemas, kada taikomi taršos mažinimo metodai, numatyti Lietuvos Respublikoje vartojamų naftos produktų, biodegalų ir skystojo kuro privalomuose kokybės rodikliuose, patvirtintuose kolegialių institucijų 2010 m. gruodžio 22 d. įsakymu Nr. 1-348/D1-1014/3-742.

Sutartyse tarp Lietuvos saugios laivybos administracijos ir jos įgaliotų pripažintų klasifikacinių bendrovių numatyta, kad BWM Konvencijai įsigaliojus Lietuvos Respublikai, klasifikacinės bendrovės turės įgaliojimus be atskiro Lietuvos saugios laivybos administracijos leidimo tvirtinti brėžinius, skaičiavimų specifikacijas, instrukcijas ir kitus dokumentus (įskaitant balastinio vandens valdymo planus), atlikti pirmines apžiūras ir išduoti liudijimus pagal Konvenciją<sup>26</sup>. Lietuvos saugios laivybos administracijos nuomone, tokia įgaliojimų sistema BWM Konvencijos atžvilgiu yra tinkama ir neturėtų būti keičiama. Detaliau pagal Konvencijos reikalavimus reikalingos suteikti viešosios paslaugos išvardintos 5 lentelėje, kur taip pat yra nurodyti siūlomi šias paslaugas galintys atlikti subjektai.

**5 lent. Administracinės paslaugos, ir jas teiksiantys subjektai**

	<b>Administracinė paslauga</b>	<b>Subjektas, besikreipiantis administracinės paslaugos</b>	<b>Konvencijos reikalavimas</b>	<b>Procedūros pavadinimas</b>	<b>Siūlomas administracinę paslaugą teiksiantis subjektas</b>
1.	Balastinio vandens valdymo sistemų tipo patvirtinimas	Balastinio vandens valdymo sistemos gamintojas	D-3 (balastinio vandens valdymo sistemos patvirtinimo reikalavimai)	Įgaliotos pripažintosios organizacijos (IPO) taisyklės	IPO
2.	Balastinio vandens valdymo plano tvirtinimas	Laivybos bendrovė	B-1 (balastinio vandens valdymo plano tvirtinimas)	IPO taisyklės, arba šiame ataskaitos skyriuje pateikiamos „Laivų balastinio vandens valdymo planų	Administracija arba IPO (laivo savininko pasirinkimu)

<sup>26</sup> Lietuvos saugios laivybos administracijos įgaliotos klasifikacinės bendrovės ir joms suteiktos įgaliojimų apimtys nustatytos Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus įsakymais patvirtintose suteikiamų įgaliojimų apimtyse, su kuriomis galima susipažinti čia: <http://www.msa.lt/lt/teisine-informacija/teises-aktai/lr-teises-aktai-c1ys/lietuvos-saugios-laivybos-5q8m/lietuvos-saugios-laivybos-smxc.html>

				sudarymo ir jų tvirtinimo taisyklės“ (priklausomai nuo to, kuris subjektas teiks administracinę paslaugą)	
3.	Apžiūros, atliekamos prieš išduodant tarptautinį balastinio vandens liudijimą	Laivybos bendrovė	E-1 (apžiūros)	IPO taisyklės	IPO
4.	Tarptautinio balastinio vandens liudijimo išdavimas	Laivybos bendrovė	E-2 (Liudijimo išdavimas ar jo patvirtinimas)	IPO taisyklės	IPO

Iš lentelėje nurodytų viešųjų paslaugų, atsižvelgiant į Lietuvos saugios laivybos administracijos turimus žmogiškuosius išteklius bei sukauptą patirtį bei apklausus šios institucijos atsakingus atstovus, siūloma, kad Lietuvos saugios laivybos administracija teiktų vieną iš lentelėje nurodytų administracinių paslaugų – tvirtintų balastinio vandens valdymo planus<sup>27</sup>. Kitas lentelėje nurodytas viešąsias paslaugas visais atvejais (išskyrus balastinio vandens valdymo sistemų tipo patvirtinimą) atliktų jos įgaliotos pripažintos klasifikacinės bendrovės, vadovaujantis jų nusistatytais standartais, parengtais atsižvelgiant į Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytus reikalavimus.

Atsižvelgiant į tai, Konvencijos įgyvendinimui reikalingos „Laivų balastinio vandens valdymo planų sudarymo ir jų tvirtinimo taisyklės“, kuriomis vadovautųsi Laivybos bendrovės rengdamos balastinio vandens valdymo planus ir teikdamos juos tvirtinti. Šiomis taisyklėmis galėtų vadovautis ir Lietuvos saugios laivybos administracija, vertindama jai laivybos bendrovių tvirtinimui pateiktus planus. Tais atvejais, kai laivybos bendrovė nuspręstų šią administracinę paslaugą gauti iš Lietuvos saugios laivybos administracijos įgaliotos klasifikacinės bendrovės, būtų vadovaujamosi tos Administracijos įgaliotos klasifikacinės bendrovės nustatytais procedūromis.

<sup>27</sup> Lietuvos saugios laivybos administracijos duomenimis, visi Lietuvoje registruoti laivai, kuriems taikomos Konvencijos nuostatos, turi patvirtintus balastinio vandens valdymo planus, kadangi kolegialių institucijų 2013 m. lapkričio 14 d. įsakymu Nr. 3-577/D1-841/V-1038 „Dėl Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonių, skirtų išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų, patvirtinimo“, patvirtintų Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonių, skirtų išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų 7 punkte nustatytas reikalavimas laivams tokių planų turėti. Dalį šių planų yra patvirtinusi Lietuvos saugios laivybos administracija, dalį – jos įgaliotos pripažintosios organizacijos.

## Dokumentacija

Laive, atsižvelgiant į laivo tipą, turi būti dokumentacija, nurodyta Dokumentų, kurie turi būti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, sąraše, patvirtintame Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2007-02-07 įsakymu Nr. V-24 „Dėl Dokumentų, kurie turi būti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, sąrašo patvirtinimo“<sup>28</sup>. Šiame sąraše esantį liudijimų (sertifikatų), kurie turi būti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, sąrašą reikės papildyti Tarptautiniu balastinio vandens valdymo liudijimu (išduodamas pagal BWM Konvencijos reikalavimus).

Dokumentų, kurie turi būti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, sąraše esančiame Tarptautinės jūrų organizacijos leidinių, kurie turi būti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, sąraše jau yra įtraukta 2004 m. Tarptautinė Konvencija dėl balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valdymo, o žurnalų, vadovų, instrukcijų, įstatymų, kurie turi būti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose, sąraše įtraukti balastinio vandens valdymo planas bei balastinio vandens registracijos žurnalas, todėl šių sąrašų pildyti nereikės.

---

<sup>28</sup> Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2005 m. liepos 28 d. įsakymas Nr. V-133 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų kontrolės procedūros patvirtinimo (Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo)“ 8 p.

## **7 Balastinių vandenių ir nuosėdų priėmimo iš laivų uostuose reikalingumo ir galimybių įvertinimas Lietuvos ir kituose Baltijos jūros uostuose (veikla 3.2.4)**

### **7.1 Balastinio vandens nuosėdų priėmimas**

Konvencijoje nuosėdos apibrėžiamos kaip „laive esančių balastinio vandens nusėdusios dalelės“. Toks pat apibrėžimas nustatytas ir 2013 m. lapkričio 14 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro, aplinkos ministro ir sveikatos apsaugos ministro įsakymu Nr. 3-577/D1-841/V-1038 patvirtintose Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonėse, skirtose išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų (toliau – Priemonės). Konvencijos 5 straipsnyje (nuosėdų priėmimo įrenginiai) nustatyta, kad:

1. Kiekviena Šalis įsipareigoja užtikrinti, kad tos Šalies paskirtuose uostuose ir terminaluose, kuriuose balastinės talpyklos valomos ir remontuojamos, būtų parūpinta tinkama nuosėdų priėmimo įranga, atsižvelgiant į Organizacijos parengtas Gaires. Tokia priėmimo įranga turi veikti nesukeldama nereikalingos laivų gaišaties ir turi užtikrinti saugų tokių nuosėdų šalinimą, kad tai nepakenktų ar nepadarytų žalos jos ar kitų Valstybių aplinkai, žmonių sveikatai, nuosavybei ar ištekliams.

2. Kiekviena Šalis praneša Organizacijai, o Organizacija perduota kitoms suinteresuotoms Šalims apie visus atvejus, kai įtariama, kad remiantis 1 dalimi parūpinta įranga yra netinkama.“

TJO, kaip nurodoma 5 straipsnio 1 dalyje, yra patvirtinusi Gaires nuosėdų priėmimo įrenginiams (G1 - TJO rezoliucija MEPC.152(55)<sup>29</sup>). Šiose gairėse pateikiamos rekomendacijos į kokius veiksmus reikėtų atsižvelgti įrengiant nuosėdų priėmimo įrenginius, šių įrenginių charakteristikos, apie kurias turi būti žinoma nuosėdas ketinantiems priduoti laivams, mokymų, kuriuose turėtų dalyvauti priėmimo įrenginius eksploatuojantis personalas, turinys. Gairėse taip pat numatyta (3.3 punktas), kad apie šalyje esančius priėmimo įrenginius turėtų būti informuojama TJO.

Priemonėse numatyta, kad „17. Uostų terminaluose, kuriuose balastinės talpyklos valomos ir remontuojamos, turi būti atitinkami balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginiai arba užtikrinamas kitas balastinio vandens nuosėdų priėmimo mechanizmas. Balastinio vandens nuosėdos turi būti tvarkomos pagal Tarptautinės jūrų organizacijos gaires dėl balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių, priimtas Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC.152(55) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą). 18. Siekiant užtikrinti tinkamą balastinio vandens nuosėdų tvarkymą, uosto terminalas privalo parengti balastinio vandens nuosėdų tvarkymo planą ir suderinti jį raštu su Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentu ir uosto administracija.“ Be to, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2014 m. vasario 17 d. įsakymu Nr. 3-70-(E) „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintose Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklėse nustatyta, kad „Uosto žemės naudotojai, kurių teritorijose valomos ar (ir) remontuojamos laivų balastinės talpyklos, privalo turėti balastinių vandenių nuosėdų valymo įrenginius arba užtikrinti kitokį tokių nuosėdų priėmimo mechanizmą.“

---

<sup>29</sup>MEPC.152(55) Guidelines for sediment reception facilities (G1)

Šių reikalavimų įgyvendinimo priežiūra aptarta 2013 m. lapkričio 14 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro, aplinkos ministro ir sveikatos apsaugos ministro įsakyme Nr. 3-577/D1-841/V-1038 „Dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonių, skirtų išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų, patvirtinimo“, kuriame pavedama:

### 3.2. Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentui:

3.2.1. teikti siūlymus Lietuvos Respublikos jūrų uostų (toliau – uostai) terminalams dėl balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių ar kito nuosėdų priėmimo mechanizmo atitikties tobulinimo atsižvelgiant į Tarptautinės jūrų organizacijos rekomendacijas;

3.2.2. kartu su uostų administracijomis ir Lietuvos saugios laivybos administracija spręsti problemas, kylančias užtikrinant balastinio vandens nuosėdų priėmimo mechanizmą;

3.2.3. kontroliuoti uostų terminalų, kuriuose yra balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginiai, veiklą;

3.2.4. bendradarbiauti su suinteresuotomis ir kitų valstybių kontroliuojančiomis institucijomis siekiant, kad į aplinką nebūtų neteisėtai išleidžiami laivų balastiniai vandenys ir nuosėdos;

### 3.3. Klaipėdos visuomenės sveikatos centrai:

3.3.1. gavus informaciją apie nustatytus balastinio vandens ir nuosėdų valdymo pažeidimus, įvertinti su tuo susijusius dokumentus užkrečiamųjų ligų rizikos atžvilgiu ir prireikus teikti siūlymus dėl užkrečiamųjų ligų profilaktikos ir kontrolės;

3.3.2. bendradarbiauti su suinteresuotomis ir kitų valstybių kontroliuojančiomis institucijomis siekiant, kad į aplinką nebūtų neteisėtai išleidžiami laivų balastiniai vandenys ir nuosėdos.“

Taigi LR teisės aktuose yra nustatyti Konvencijos nuostatas atitinkantys reikalavimai dėl balastinių vandenų nuosėdų valdymo, numatyta ir šių reikalavimų vykdymo priežiūra. Kadangi Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste yra du terminalai, kuriuose balastinės talpyklos valomos ir remontuojamos (UAB „Vakarų laivų remontas“ ir AB „Klaipėdos laivų remontas“), priėmimo įrenginiai naudojami valant ir remontuojant talpyklas galėtų būti panaudoti ir kitais atvejais – Klaipėdos uoste esančiam laivui paprašius priduoti balastinio vandens nuosėdas. Tuo būdu balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių reikalingumo klausimas nėra svarstytinas – priėmimo įrenginiai turi būti pagal Priemonėse nustatytus reikalavimus, o Lietuvai tapus Konvencijos šalimi – taptų privalomi ir pagal Konvencijos reikalavimus. Galiojančių teisės aktų reikalavimų įgyvendinimas Klaipėdos uoste balastinio vandens valdymo srityje aptartas ataskaitos 1 skyriuje, čia pateikti siūlymai efektyvesniam šių reikalavimų įgyvendinimui. Balastinio vandens nuosėdų, kaip ir kitų laivuose susidarančių atliekų surinkimas, turėtų būti organizuojamas komerciniais pagrindais, o priimant sprendimus dėl nuosėdų priėmimo įrenginių įsigijimo ar turimų įrenginių atitikties nustatytiems reikalavimams užtikrinimo, reikėtų vadovautis aukščiau minimomis TJO rekomendacijomis (rezoliucija MEPC.152(55) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą)) bei TJO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto parengtu „Uosto

priėmimo įrenginių išsamaus vadovo“ naujos redakcijos projektu<sup>30</sup>. Šiame dokumente pateikiamos rekomendacijos dėl balastinio vandens priėmimo įrenginių bei nuosėdų priėmimo įrenginių<sup>31</sup>. Paminėtina, kad šioje srityje yra sukaupta mažai patirties, tai liudija Danijos, Vokietijos bei Rusijos atstovų pateikta informacija<sup>32</sup>, jog šių valstybių uostuose ir terminaluose nėra įrengta balastinio vandens priėmimo įrenginių, atitinkančių TJO rekomendacijas.

## 7.2 Balastinio vandens priėmimas iš laivų uostuose

Įsigaliojus Konvencijai, laivams, priklausomai nuo jų pastatymo datos, tonažo bei dokinių apžiūrų datos, įsigalios reikalavimas turėti balastinio vandens valdymo sistemas, išvalančias balastinį vandenį pagal Konvencijos D-2 taisyklėje esančio veiksmingumo standarto reikalavimus<sup>33</sup>. Laivai, kuriuose nebus įrengtos balastinio vandens valdymo sistemos, balastinį vandenį galės priduoti uostuose, jei uoste bus įrengtas balastinio vandens priėmimo įrenginys. Toks balastinio vandens valdymo mechanizmas techniškai yra įmanomas, taip pat techniškai įmanoma pertvarkyti laivų balastinio vandens sistemas, šiam tikslui įrengiant pridavimo atšakas su movomis. Tačiau kaip rodo patirtis, tiek globaliame tiek regioniniame kontekste kol kas nėra viešai paskelta informacijos apie uostuose veikiančias sistemas, ar į tokias sistemas planuojamas investicijas, o vis dar tiriamos tokių sistemų įrengimo uostuose galimybės. Šiuose tyrimuose į galimybes įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginius žiūrima atsargiai, ir pabrėžiama, kad imtis iniciatyvos įrengti tokias sistemas galima tik palankiai susiklosčius daugeliui aplinkybių, visų pirma logistinėms bei ekonominėms. Paminėtina, kad Švedijoje, atlikus balastinio vandens priėmimo įrenginių galimybių įvertinimą, buvo nuspręsta, kad tokia iniciatyva yra nereali ir sunkiai įmanoma dėl didžiulio vandens kiekio, kurį reikia apdoroti, didelio skaičiaus reikalingų įrengimų uostuose, didelių investicijų<sup>34</sup>.

Balastinio vandens priėmimo įrenginių buvimo uostuose reikalavimas, priešingai nei nuosėdų priėmimo įrenginių, nėra numatytas nei Konvencijoje, nei LR teisės aktuose. Sprendžiant balastinio vandens priėmimo iš laivų reikalingumo klausimą, svarbiausias ir pagrindinis kriterijus yra ekonominis. Tam, kad tinkamai ir visapusiškai įvertinti Balastinio vandens priėmimo iš laivų reikalingumą ir galimybes ir pateikti pagrįstus pasiūlymus sprendimų priėmimui, būtų reikalinga atlikti didelės apimties tyrimą, kurį, inter alia, sudarytų kaštų – naudos analizė. Išsamiam įvertinimui taip pat reikėtų pasirinkti balastinio vandens įrenginio prototipą, turėti patvirtintus nacionalinius aplinkosauginius reikalavimus tokių įrenginių įrengimui bei eksploatacijai. Taip pat reikėtų atlikti laivybos maršrutų bei juos aptarnaujančių

---

<sup>30</sup> Šį dokumentą planuojama priimti Jūros aplinkos apsaugos komiteto sesijos metu 2015 metų gegužės 11-15 dienomis, su jo tekstu galima susipažinti: <http://cil.nus.edu.sg/wp/wp-content/uploads/2014/06/2014-MEPC-67-11.pdf>

<sup>31</sup> Dokumente nurodoma, kad šiuo metu mažai žinoma apie balastinio vandens nuosėdų utilizavimą, kadangi Konvencija dar nėra įsigaliojusi. Labiausiai tikėtina, kad nuosėdos turėtų būti deginamos incineratoriuje, prieš tai jas apdorojus – nusausinus bei išdžiovinus. Kaip alternatyva galėtų būti svarstoma nuosėdas laidoti tam skirtose vietose.

<sup>32</sup> Žr. ataskaitos 2 skyrių

<sup>33</sup> Konvencijos D-2 standarto įsigaliojimo data, TJO asamblėjos sprendimu (2013m. rezoliucija A.1088 (28)) buvo susieta su Konvencijos įsigaliojimo data. Išsamesnė informacija šiuo klausimu pateikiama ataskaitos 2 skyriuje

<sup>34</sup> <http://www.northseaballast.eu/inorthseaballast/2517/5/0/82> (tam, kad pasinaudoti nuoroda, būtina registracija, kuri yra nemokama)

laivų tipų įvertinimą ateities perspektyvai, patiriamų kaštų, modernizuojant uoste besilankančių ir besilankysiančių laivų balastinio vandens valdymo sistemas, įvertinimą, logistinių sunkumų, siekiant užtikrinti kad laivai, priduodantys balastinį vandenį bereikalingai nebūtų gaišinami įvertinimą, žinoti kuri dalis laivų Klaipėdos uoste atlieka balastines operacijas ir tokių operacijų statistiką (išleidžiamo balastinio vandens kiekiai) bei kitą informaciją. Be to tikslesniam įvertinimui reikėtų sukurti specialų modelį. Kadangi šio projekto tiksluose nėra numatyti tokio pobūdžio tyrimai, šiame ataskaitos skyriuje atliktas įvertinimas remiasi čia įvardintų tyrimų informacija, atliktų apklausų rezultatais bei Tarptautinės jūrų organizacijos dokumentais priimtais ar planuojamais priimti šioje srityje. TJO yra priėmusi gaires dėl balastinio vandens priėmimo įrenginių (G5)<sup>35</sup>. Šiose gairėse pateikiamos rekomendacijos į kokius veiksnius bei aplinkybes reikėtų atsižvelgti parenkant bei įrengiant balastinio vandens priėmimo įrenginius uoste, tačiau nėra jokių nuorodų į ką reikėtų atsižvelgti priimant sprendimą dėl tokio įrenginio įrengimo poreikio.

Baltijos jūros pakrantės valstybės yra ėmusios iniciatyvų įvertinti reikalingumą ir galimybes įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginius uostuose. Danijos laivų savininkų asociacija, kartu su bendrovėmis Maersk, DFDS bei Danijos uostais įvertino balastinio vandens priėmimo įrenginių įrengimo galimybę Danijos uostuose, kaip alternatyvą balastinio vandens valymo įrenginiams laivuose<sup>36</sup>. Panašios studijos yra atliktos ir kitų šalių uostams<sup>37</sup>. Paminėtinas Švedijos pavyzdys, kada rengiant nacionalinius teisės aktus buvo svarstytas balastinio vandens priėmimo ir apdoravimo įrenginių klausimas, kaip viena iš alternatyvų balastinio vandens valdymo klausimams spręsti. Tačiau po svarstymų šios alternatyvos buvo atsisakyta kaip brangios, sukuriančios kitų Švedijos uostų, neturėsiančių tokių įrenginių, komercinės padėties pabloginimą. Svarstymuose buvo konstatuota, kad tokie įrenginiai turės labai ribotas panaudojimo galimybes, kadangi įsigaliojus Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams, dauguma laivų turės įrengtas balastinio vandens valdymo sistemas<sup>38</sup>.

### 7.3 Balastinio vandens apdoravimo būdai

Balastinį vandenį laivui priduodant į priėmimo įrenginį ir jį apdorojant uoste galimi du scenarijai, užtikrinantys Konvencijos reikalavimų įgyvendinimą:

1) Laivas išplaukimo uoste paima įrenginyje apdorotą balastinį vandenį, atitinkantį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatytą standartą. Tokiu atveju išleidžiant balastinį vandenį paskirties uoste, jo apdoroti nebereikia. Toks būdas yra saugus aplinkosauginiu požiūriu, kadangi operacijos metu trūkus žarnai į laivą paduodamas vanduo neturi invazinių rūšių ir žalos aplinkai nepadaro. Tam, kad taikyti tokį metodą, turi būti atitinkamai susitarta su uostu, kuriame šis vanduo bus išleidžiamas papildomai jo nebeapdorojant.

---

<sup>35</sup> MEPC.153(55) Guidelines for ballast water reception facilities (G5), [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=16311&filename=153\(55\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=16311&filename=153(55).pdf)

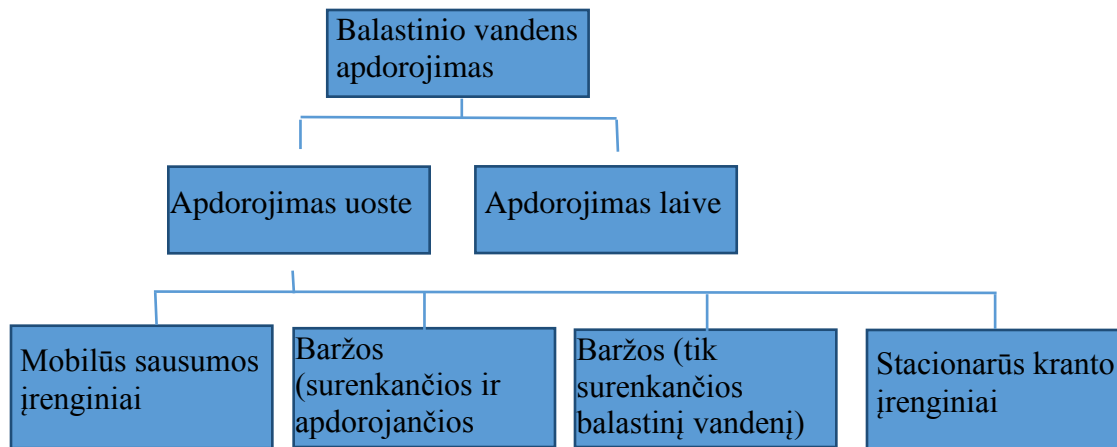
<sup>36</sup> Ballast water treatment in ports. Feasibility study, 2012, [http://naturstyrelsen.dk/media/nst/11367261/nst-mobile\\_bwms\\_report.pdf](http://naturstyrelsen.dk/media/nst/11367261/nst-mobile_bwms_report.pdf)

<sup>37</sup> Economic and Logistical Feasibility of Port-based Ballast Water Treatment: A Case Study at the Port of Baltimore (USA), 2013, [http://www.maritime-enviro.org/Downloads/Reports/Other\\_Publications/Economics\\_of\\_Barge\\_based\\_BWT\\_Draft\\_%207\\_May\\_2013.pdf](http://www.maritime-enviro.org/Downloads/Reports/Other_Publications/Economics_of_Barge_based_BWT_Draft_%207_May_2013.pdf)

<sup>38</sup> Ballast Water Management Legal Approaches, Proshanto K. Mukherjee, Master Thesis, Faculty of Law Lund University, 2012

2) Laivas paima neapdorotą balastinį vandenį. Tokiu atveju jį reikia apdoroti prieš jį išleidžiant paskirties uoste.

Galimi keletas balastinio vandens apdorojimo (valymo) uoste modelių (3 pav.).

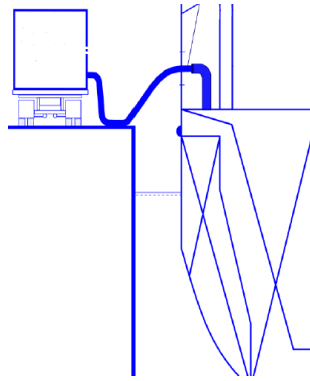


3 pav. Balastinio vandens apdorojimo būdai

Uoste balastinis vanduo iš laivo gali būti surenkamas į mobilų įrenginį (čia remiamasi studijoje *Ballast water treatment in ports. Feasibility study, 2012*) pateikiama informacija. Tai gali būti 20 pėdų konteineris ant ratų, kuriame sumontuota balastinio vandens apdorojimo įranga. Toks įrenginys sujungiamas su laivo balastinio vandens sistema. Laivui atiduodant balastinį vandenį jis valomas, ir išvalytas išleidžiamas į vandenį. Nuosėdos kaupiamos atskiroje talpoje. Vėliau reikia utilizuoti sukauptas nuosėdas. Įrenginio našumas gali sudaryti apie 300 t/val. Toks našumas atitinka vidutinio dydžio Ro-ro laivą, aptarnaujantį linijas tarp Klaipėdos uosto ir kitų Baltijos jūros uostų. Vidutinio dydžio Ro-Ro laivų balastinio vandens cisternų talpa sudaro 100-500 t. Tokio apdorojimo būdo privalumas – mobilumas. Toks būdas yra tinkamas Ro-ro laivams, tačiau kai kuriais atvejais gali būti netinkamas konteinervežiams, kadangi vykdant krovą būtų trukdoma judėti kranams.

Tam, kad balastinį vandenį būtų galima priduoti į priėmimo įrenginį būtina laivo abiejuose bortuose virš krovininės vaterlinijos įrengti atvamzdžius (diametras galėtų būti 8 colių) su sausąja mova (4 pav.). Įrenginio veikimui reikalingas elektros galingumas sudarytų iki 100 kW.



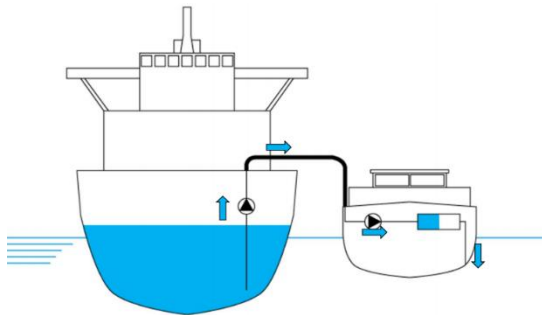


4 pav. Balastinio vandens pridavimas į mobilų priėmimo įrenginį sausumoje  
(Šaltinis: Ballast water treatment in ports. Feasibility study, 2012)

Tokiam įrenginiui naudoti yra būtinos dvi stacionarios 150m<sup>3</sup> talpos, reikalingos balastinio vandens laikinam saugojimui. Šias talpas reikėtų įrengti terminaluose, kuriuose laivai pridėtų balastinį vandenį apdorojimui.

Mobilus (ant ratų) balastinio vandens priėmimo įrenginius siūlo ir „Damen<sup>39</sup>“ kompanija. Toks eksperimentinis įrenginys naudojamas Roterdamo uoste. Šiam įrenginiui nereikalingos papildomos talpos krante. Našumas - 300m<sup>3</sup>/val.

Iš konteinervežių balastinis vanduo gali būti priimamas baržomis. Balastinio vandens apdorojimo įrenginys gali būti montuojamas pačioje baržoje, arba barža, priėmusi balastinį vandenį iš laivo, jį pridėtų į kranto įrenginį. Pirmasis atvejis iliustruotas 5 pav.



5 pav. Balastinio vandens pridavimas baržai su įrengtu apdorojimo įrenginiu

<sup>39</sup> <http://products.damen.com/en/ranges/invasave>

## 7.4 Balastinio vandens priėmimo iš laivų reikalingumo ir galimybių įvertinimas

Baržose sumontuotų įrenginių privalumas – didesnis našumas, todėl baržos yra tinkamesnės dideliems laivams aptarnauti. „Damen“ kompanijos siūlomos baržos, kurios našumas 600m<sup>3</sup>/val. iliustracija pateikiama 6 pav. Baržoje sumontuoti balastinio vandens apdorojimo įrenginiai naudoja aktyvias medžiagas, todėl juos, vadovaujantis Konvencijos reikalavimais, turi parvirtinti TJO. Tokį patvirtinimą tikimasi gauti 2015 metais.



6 pav. Baržos su balastinio vandens valdymo sistema iliustracija.

Aukščiau aprašytus ar panašaus tipo mobilius balastinio vandens priėmimo įrenginius galėtų įsigyti ir bendrovės, teikiančios paslaugas Klaipėdos uoste. Tačiau, kaip jau minėta, sprendimas turėtų būti priimtas atlikus ekonominį įvertinimą, kad būtų užtikrintas tokio sprendimo rentabilumas. 6 lentelėje pateikiami sąrašai veiksmų, į kuriuos turėtų būti atsižvelgiama priimant sprendimą dėl poreikio uoste įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginį.

**6 lent. Veiksniai, į kuriuos turėtų būti atsižvelgiama priimant sprendimą dėl poreikio uoste įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginį.**

<b>Veiksniai, skatinantys įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginį uoste:</b>	<b>Veiksniai, neskatinantys įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginio uoste:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laivuose nereikia montuoti brangiai kainuojančios balastinio vandens valdymo įrangos, nereikia šios įrangos prižiūrėti, apmokyti su ja dirbančio personalo;</li> <li>- Lengviau organizuoti iš priėmimo įrenginio išleidžiamo apdoroto balastinio vandens monitoringą;</li> <li>- Vienu uoste esančiu įrenginiu galima aptarnauti daug</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Logistiniai trukdžiai: vienu įrenginiu ne visada gali būti įmanoma aptarnauti keletą laivų, dėl ko laivai uoste gali būti gaišinami;</li> <li>- Priėmimo įrenginiui įrengti (ar tai būtų stacionarus, ar mobilus/baržos tipo)</li> </ul>

<b>Veiksniai, skatinantys įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginį uoste:</b>	<b>Veiksniai, neskatinantys įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginio uoste:</b>
<p>laivų;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nemontuojant įrenginio laive sutaupoma vietos, kurią galima panaudoti kroviniui vežti.</li> <li>- Vienas uoste esančios balastinio vandens įrangos modulis gali atstoti keletą ar keliolika modulių, kurie turėtų būti montuojami laivuose;</li> <li>- Iki šiol nėra išspręstas Konvencijos A-4 straipsnio (išimtys) praktinio taikymo klausimas, o tai reiškia nemenką tikimybę, kad įsigaliojus Konvencijai, tarp atskirų uostų (įskaitant Baltijos jūros uostus) plaukiojantys laivai privalės apdoroti balastinį vandenį pagal Konvencijos reikalavimus.</li> <li>- Nesunkiai išsprendžiama dilema (darant prielaidą, kad laivo balastinė sistema pritaikyta sujungimui su kranto priėmimo įrenginiu), kai nustatoma, kad uoste stovinčiame laive esantis balastinis vanduo neatitinka jam keliamų reikalavimų ir laivas, neišleidęs šio vandens už borto negali atlikti krovos operacijų. Nesant tokio priėmimo įrenginio, laivui gali būti uždraudžiama balastinį vandenį uoste išleisti, o tai reiškia, kad laivas uoste negalės vykdyti krovos ar ją vykdyti tik iš dalies;</li> <li>- Į senus laivus montuoti balastinio vandens apdorojimo įrenginį yra sunkiai pateisinama investicija.</li> <li>- Didinamas uosto patrauklumas. Jei uostas gali priimti balastinį vandenį ir rinkliava už šią paslaugą yra nedidelė, arba jei taikomas „be specialaus mokesčio“ principas, net ir po D-2 taisyklės įsigaliojimo konkrečiam laivui, laivas neturintis balastinio vandens valdymo sistemos (tačiau turintis specialiai pritaikytą balastinio vandens sistemą balastiniam vandeniui priduoti) į uostą įplaukti galėtų, jame pridudamas balastinį vandenį įrenginiui. (Konvencijos B-3 taisyklė (Laivo balastinio vandens valdymas) nustato, kad jos reikalavimai netaikomi laivams, kurie išleidžia balastinį vandenį į priėmimo įrenginį, sukonstruotą atsižvelgiant į TJO parengtas gaires).</li> </ul>	<p>reikalingos didelės investicijos;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pasikeitus situacijai uoste (persiskirsčius krovinių srautams bei jų kryptims ir pan.) gali sumažėti priėmimo įrenginio panaudojimo poreikis;</li> <li>- Techniniai ir eksploataciniai sunkumai įrengiant priėmimo įrenginius uoste bei juos eksploatuojant.</li> <li>- Nesant panašių iniciatyvų kituose uostuose, laivybos bendrovės tai gali vertinti kaip žinią, jog vienintelis kelias įvykdyti Konvencijos reikalavimus - balastinio vandens valdymo sistemų įrengimas laivuose. Jei daugumoje laivų tokios sistemos bus sumontuotos, investicijos į sistemas uostuose bus nerentabilios.</li> <li>- Daugeliu atveju būtina pertvarkyti laivuose esančias balastinio vandens sistemas, numatant galimybę jas sujungti su priėmimo įrenginiu.</li> <li>- Jei laivui dėl konkrečiame regione būdingų potvynių, prieš įplaukiant į uostą, reikia išleisti balastinį vandenį, uosto priėmimo įrenginys nesukuria jokios pridėtinės vertės, nebent šis įrenginys yra barža.</li> <li>- Įrenginys neišspręs problemų su visais uoste besilankančiais laivais, kadangi didžioji dalis jų neturės sujungimui su priėmimo įrenginiais pritaikytą balastinio vandens sistemų.</li> </ul>

TJO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto parengtame „Uosto priėmimo įrenginių išsamaus vadovo“ naujos redakcijos projekte (MEPC 67/11) nurodoma, kad šiuo metu mažai žinoma apie uostams skirtas optimalias balastinio vandens apdorojimo sistemas, tiek stacionarias, tiek plaukiojančias. Nurodoma, kad šiai dienai labiausiai aptartas yra baržos su joje sumontuotu apdorojimo įrenginiu variantas. Tačiau nurodoma, kad tokio įrenginio kaina yra didelė ir jis galėtų pasiteisinti tik dideliuose komerciniuose uostuose.

## 7.5 Ekspertų apklausa

Tam, kad kiek įmanoma išsamiau įvertinti balastinio vandens priėmimo įrenginių poreikį Klaipėdos uoste, tyrimo metu buvo sudarytas klausimynas (forma pateikta 13 priede) kuris buvo pateiktas 9 ekspertams, atstovaujantiems Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, Lietuvoje veikiančių laivybos bendrovių ir saugios laivybos valstybinį valdymą atliekančių institucijų interesus. Užpildytų klausimynų suvestiniai duomenys pateikiami šio ataskaitos skyriaus 14 priede.

Kaip matyti iš apklausos rezultatų, tik vienas ekspertas nurodė, kad balastinio vandens priėmimo įrenginių Klaipėdos uoste reikia. Dauguma (5) pasisakė, jog šiuo metu sunku įvertinti įrenginių poreikį, būtina stebėti tendencijas kituose uostuose. 2 priede paryškintu šriftu pažymėti „argumentai už“ ir „argumentai prieš“, susilaukę daugiausiai ekspertų pritarimo. Trys ekspertai suformulavo klausimyne nenurodytus „argumentus už“ ir „argumentai prieš“. Pastarieji taip pat pažymėti paryškintu šriftu. Į klausimą „Jei vis dėlto būtų apsispręsta Klaipėdos uoste turėti balastinio vandens priėmimo įrenginį, kurį variantą rekomenduotumėte?“ tik vienas ekspertas pasiūlė Klaipėdos uoste įrengti stacionarius įrenginius, dauguma ekspertų (7) pasiūlė naudoti mobilius įrenginius – baržas.

## 7.6 Išvados ir rekomendacijos

1. Balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių reikalingumo klausimas nėra svarstytinas, kadangi pagal Konvencijos 5 straipsnio reikalavimus, uostuose ir terminaluose, kuriuose balastinės talpyklos valomos ir remontuojamos, privalo būti parūpinta tinkama nuosėdų priėmimo įranga, atsižvelgiant į TJO gaires. Analogiškai reikalavimai nustatyti ir LR teisės aktuose. Balastinio vandens nuosėdų, kaip ir kitų laivuose susidarančių atliekų surinkimas, turėtų būti organizuojamas komerciniais pagrindais, o priimant sprendimus dėl nuosėdų priėmimo įrenginių įsigijimo, reikėtų vadovautis aukščiau minimomis TJO rekomendacijomis (rezoliucija MEPC.152(55) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą)) bei TJO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto parengtu „Uosto priėmimo įrenginių išsamiu vadovu“.

2. Nei Konvencijoje nei kitų šalių nei Lietuvos teisės aktuose nėra numatyta privalomo reikalavimo uostuose įrengti Balastinio vandens priėmimo įrenginius. Atlikta kitų šalių, įskaitant Baltijos jūros valstybes, analizė rodo, kad balastinio vandens priėmimo įrenginių uostuose iniciatyvos remiasi ekonominiais vertinimais ir rentabilumo principu.

3. Tam, kad laivas galėtų naudotis balastinio vandens priėmimo įrenginiu, jo balastinė sistema turi būti specialiai tam pritaikyta. Šiuo metu eksploatuojamų laivų balastinės sistemos tam nėra pritaikytos.

4. Balastinio vandens priėmimo įrenginių reikalingumas nėra pagrįstas trampiniams laivams, kadangi tokių laivų bendrovės vargu ar tikėtis, kad apsilankymo uostuose bus įrengti

balastinio vandens priėmimo įrenginiai ir balastinio vandens apdorojimo sistemas montuos laivuose. Todėl vertinant priėmimo įrenginių reikalingumą Lietuvos uostuose bei Būtingės naftos terminale, gali svarstyti tik šių įrenginių įrengimas Klaipėdos uosto terminaluose, aptarnaujančiuose ro-ro linijinius keltus.

5. Sprendimas uoste įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginius turėtų būti priimamas konsultuojantis su kitomis suinteresuotomis pusėmis: laivo, operuojančio tarp šio uosto ir paskirties uosto, bendrove bei paskirties uostu, kadangi tam, kad priėmimo įrenginiu būtų galima naudotis, reikalinga pertvarkyti laivo balastinę sistemą, o laivo paskirties uoste taip pat turi būti balastinio vandens priėmimo įrenginys.

6. Susipažinus su žinomais balastinio vandens apdorojimo būdais uoste, mobiliesiems įrenginiams įsigyti, įrengti bei eksploatuoti kliūčių Klaipėdos uoste neturėtų būti.

7. Atsižvelgiant į šiame ataskaitos skyriuje atliktą analizę, įvardintinos šios pagrindinės prielaidos, skatinančios priimti sprendimą uoste įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginį:

- Egzistuoja realios galimybės susitarti dėl bendrų veiksmų priėmimo įrenginių įrengimui tarp laivybos bendrovių, kurių laivai plaukioja reguliariais maršrutais tarp išvykimo uosto ir paskirties uostų ir išvykimo bei paskirties uostuose esančių bendrovių, planuojančių balastinio vandens priėmimo įrenginių įsigijimą uostuose.

- Didelis laivų plaukiojančių linijiniais maršrutais skaičius uoste;
- Laivų, plaukiojančių linijiniais maršrutais, paskirties uostuose yra svarstoma įrengti priėmimo įrenginius;
- Palankūs aplinkosauginiai reikalavimai priėmimo įrenginiui įrengti;
- Terminalai uoste yra išsibarstę vienas nuo kito nedideliu atstumu, nesuku organizuoti mobilaus įrenginio (baržos) judėjimą tarp terminalų.
- Dauguma laivų į uostą atplaukia tušti (balaste).

8. Tam, kad tinkamai ir visapusiškai įvertinti Balastinio vandens priėmimo iš laivų reikalingumą Klaipėdos uoste ir pateikti pagrįstus pasiūlymus sprendimų priėmimui, būtų reikalinga atlikti didelės apimties tyrimą, kurį, inter alia, sudarytų kaštų – naudos analizė. Išsamiam įvertinimui taip pat reikėtų pasirinkti balastinio vandens įrenginio prototipą, turėti patvirtintus nacionalinius aplinkosauginius reikalavimus tokių įrenginių įrengimui bei eksploatacijai. Taip pat reikėtų atlikti laivybos maršrutų bei juos aptarnaujančių laivų tipų įvertinimą ateities perspektyvai, patiriamų kaštų, modernizuojant uoste besilankančių ir besilankysiančių laivų balastinio vandens sistemas, įvertinimą, logistinių sunkumų, siekiant užtikrinti, kad laivai, priduodantys balastinį vandenį bereikalingai nebūtų gaišinami įvertinimą. Reikia atsižvelgti ir į tai, kad atlikus rizikos vertinimą (Konvencijos A-4 taisyklė) tarp dviejų ar daugiau uostų, laivams, operuojantiems tarp šių uostų gali būti suteikta išimtis balastinio vandens apdorojimui, tokiu atveju priėmimo įrenginys bus nereikalingas. Be to įvertinimas turėtų remtis prielaida, kad laivų, operuojančių tarp Klaipėdos uosto, bendrovės, nuspręš ne montuoti balastinio vandens valdymo sistemas laive bet pertvarkys laivo balastinio vandens sistemas, kad jas būtų galima sujungti su kranto priėmimo įrenginiais. Kita būtina prielaida - kad čia minėtų laivų paskirties uostuose bus taip pat įrengti balastinio vandens priėmimo įrenginiai. Esant tokioms prielaidoms ir remiantis Danijos bendrovių atlikta studija *Ballast water treatment in ports. Feasibility study, 2012*, galima teigti kad galimybė Klaipėdos uoste turėti balastinio vandens priėmimo įrenginį yra reali, tačiau tokie išvada patvirtinti papildomai reikia atlikti čia aprašytą ekonominį įvertinimą.

## **8 Laivų tikrinimo dėl atitikimo Konvencijos reikalavimams tvarka ir procedūros, įskaitant balastinio vandens ir nuosėdų mėginių ėmimą, nevietinių rūšių gausumo tyrimus (veikla 3.2.5)**

Įsigaliojus Konvencijai, turės būti vykdomi laivų, kuriems taikoma Konvencija, tikrinimai dėl jų atitikimo Konvencijos reikalavimams. Šie tikrinimai apims užsienio valstybių laivų kontrolę Lietuvos Respublikos jūrų uostuose ir Lietuvoje registruotų laivų tikrinimą Lietuvos Respublikos bei užsienio valstybių jūrų uostuose. Tai numatyta Konvencijos 9 straipsnyje, LR Saugios laivybos įstatymo 23 straipsnio 1 dalyje<sup>40</sup> ir 24 straipsnio 1 dalyje<sup>41</sup>, LR poįstatyminiuose teisės aktuose<sup>42</sup>. Šiuos patikrinimus, tiksliau užsienio valstybių laivų valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikoje ir Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinę vėliavos kontrolę Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose, vadovaujantis LR saugios laivybos įstatymo 23 straipsnio 2 dalimi<sup>43</sup> bei 24 straipsnio 2 dalimi<sup>44</sup> atliks Lietuvos saugios laivybos administracija. Lietuvoje registruotų laivų atitikimą Konvencijai, užsienio uostuose taip pat vertins tų uostų tikrinančios institucijos, tačiau tokie tikrinimai šioje ataskaitoje nebus aptarinėjami. Lietuvos saugios laivybos administracijos atliekamos užsienio laivų ir Lietuvoje registruotų laivų patikrinimo procedūros skiriasi, jos aptariamoms 7.1 ir 7.2 poskyriuose.

### **8.1 Užsienio laivų kontrolė Lietuvos jūrų uostuose**

Užsienio laivų kontrolės vykdymas Lietuvos jūrų uostuose turi atitikti Europos Sąjungos teisės reikalavimus. Šie reikalavimai yra nustatyti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės. Direktyvos nuostatos yra perkeltos į LR nacionalinę teisę – tokiu būdu užtikrinamas direktyvoje nustatytų reikalavimų vykdymas Lietuvoje. Be to, Lietuvos saugios laivybos administracija yra Paryžiaus tarpusavio supratimo memorandumo dėl

---

<sup>40</sup> 23 straipsnio (užsienio valstybių laivų kontrolė) 1 dalis: Užsienio valstybių laivų kontrolės tikslas – nustatyti, ar į Lietuvos Respublikos jūrų uostus įplaukiantys užsienio valstybių laivai atitinka tarptautinius saugios laivybos ir jūrinių darbo ir gyvenimo laive sąlygų reikalavimus.

<sup>41</sup> 24 straipsnio (laivų, plaukiojančių su Lietuvos valstybės vėliava, kontrolė) 1 dalis: Laivų, plaukiojančių su Lietuvos valstybės vėliava, kontrolės tikslas – nustatyti, ar laivuose laikomasi tarptautinių saugios laivybos ir jūrinių darbo ir gyvenimo laive sąlygų reikalavimų ir kitų saugią laivybą reglamentuojančių Lietuvos Respublikos teisės aktų.

<sup>42</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymas Nr. 3-23 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo (Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklių patvirtinimo)“;

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 8 d. įsakymas Nr. 3-06 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“;

Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2005 m. liepos 28 d. įsakymas Nr. V-133 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų kontrolės procedūros patvirtinimo (Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo)“.

<sup>43</sup> 23 straipsnio (užsienio valstybių laivų kontrolė) 2 dalis Užsienio valstybių laivų kontrolę organizuoja ir vykdo Administracija. Užsienio valstybių laivų kontrolės tvarką, vadovaudamasis tarptautiniais saugios laivybos reikalavimais ir Europos Sąjungos teisės aktais, nustato susisiekimo ministras.

<sup>44</sup> 24 straipsnio (laivų, plaukiojančių su Lietuvos valstybės vėliava, kontrolė) 2 dalis: Laivų, plaukiojančių su Lietuvos valstybės vėliava, kontrolę susisiekimo ministro nustatyta tvarka vykdo Administracija arba jos įgalioti asmenys.

laivų valstybinės kontrolės<sup>45</sup> narė. Pagal šį susitarimą visi užsienio laivų, esančių Lietuvos uostuose, patikrinimai turi būti vykdomi vadovaujantis, inter alia, šios organizacijos normatyviniais dokumentais. Šiuo metu šiuose dokumentuose aptarti laivų patikrinimai pagal keletą Tarptautinių konvencijų. Prieš įsigaliojant kuriai nors TJO konvencijai<sup>46</sup>, Paryžiaus tarpusavio memorandumo Uosto kontrolės komitetas patvirtina instrukcijas uosto kontrolės pareigūnams, kuriose aptariamos laivų kontrolės procedūros tikrinant laivų atitiktį naujai konvencijai. Priėmus šiuos normatyvinius dokumentus, Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklės, patvirtintas 2004 m. sausio 15 d. Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-23 reikės suderinti su pastaraisiais. Šie derinimo klausimai yra techninio pobūdžio ir efektyviai sprendžiami darbo tvarka tarp atsakingų institucijų, todėl detalai nebus aptarinėjami, tačiau ataskaitos 8 skyriuje bendrais bruožais yra aprašyti.

Taigi užsienio laivų Lietuvos Respublikos jūrų uostuose kontrolės metu, inter alia, bus vertinama laivo atitiktis Konvencijos reikalavimams. Tai bus atliekama vadovaujantis Paryžiaus tarpusavio supratimo memorandumo dėl laivų valstybinės kontrolės parengta procedūra. Šios procedūros turinys yra labai artimas TJO patvirtintų „Gairių dėl uosto valstybinės kontrolės pagal BWM Konvenciją“<sup>47</sup> (toliau – TJO Gairės dėl uosto valstybinės kontrolės) turiniui. Atsižvelgiant į tai, kad Paryžiaus tarpusavio supratimo memorandumo dėl laivų valstybinės kontrolės parengta procedūra skirta konfidencialiam naudojimui inspektoriams, šiame ataskaitos skyriuje bus naudojamos TJO Gairėse dėl uosto valstybinės kontrolės esančia informacija.

## **8.2 Lietuvos laivų kontrolė**

Kaip minėta šio ataskaitos skyriaus pradžioje, Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų patikrinimai atliekami vadovaujantis saugios laivybos įstatymo ir poįstatyminių teisės aktų nuostatomis. Šie poįstatyminiai teisės aktai bus keičiami juos derinant (papildant) su Tarptautinės jūrų organizacijos priimtais dokumentais, visų pirma su Konvencijos nuostatomis bei TJO Gairėmis dėl uosto valstybinės kontrolės. Kaip ir užsienio laivų kontrolės Lietuvos jūrų uostuose atveju, šie derinimo klausimai yra techninio pobūdžio ir efektyviai sprendžiami darbo tvarka tarp atsakingų institucijų, todėl detalai nebus aptarinėjami, tačiau ataskaitos 8 skyriuje bendrais bruožais yra aprašyti.

## **8.3 Tvarkos, reglamentuojančios laivų patikrinimus siekiant nustatyti laivų atitiktį Konvencijos reikalavimams, įskaitant mėginių ėmimą, poreikio įvertinimas**

Mėginio ėmimas ir jo tyrimas yra sudėtinga ir komplikauta procedūra, šiuo klausimu globaliu mastu vis dar vykdoma daugybė mokslinių tyrimų. Vis dar nėra parengtas pakankamas kiekis balastinio vandens mėginių tyrimo metodikų, efektyviai užtikrinančių tikslų tyrimo

---

<sup>45</sup> [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

<sup>46</sup> 2015-04-15 datai normatyviniai dokumentai, kuriuose aptariamos laivų patikrinimo procedūros pagal Konvenciją, yra rengimo stadijoje ir 2015 metais bus patvirtinti. Šiuos dokumentus, kaip ir kitus tokio pobūdžio laivų patikrinimams skirtus dokumentus, konfidencialiai naudos Lietuvos saugios laivybos administracijos inspektoriai atlikdami laivų patikrinimus pagal Konvenciją.

<sup>47</sup> Šios gairės patvirtintos TJO rezoliucija MEPC.252(67), su tekstu galima susipažinti: [http://www.imo.org/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Documents/MEPC.252\(67\).pdf](http://www.imo.org/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Documents/MEPC.252(67).pdf)

rezultatą. Taip pat, dar beveik nėra paskelbta visuotinai pripažintų mėginių ėmimo ir jų tyrimų metodikų (protokolų), įskaitant nevietinių rūšių gausumo tyrimų metodikas (protokolus). Nesant visuotinių standartų šioje srityje, pereinamuoju laikotarpiu turėtų būti taikomi vietiniu lygiu aprobuotos mėginių ėmimo ir jų tyrimų metodikos (protokolai), atsižvelgiant į TJO rekomendacijų šiuo klausimu nuostatas.

Mėginių ėmimui ir jų ištyrimui reikalingos specialiosios kompetencijos bei infrastruktūra (laboratorija), kurių laivus tikrinanti Lietuvos saugios laivybos administracija neturi. Pavyzdžiui, vien mėginio paėmimo procedūra (nekalbant apie mėginio tyrimą) gali reikalauti specialių žinių ir patyrimo. Mėginių ėmimo procedūros, atliekamos siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto ir Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams skiriasi. Kada vertinama atitiktis Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams, mėginiai imami naudojant zondus, arba alsuoklius, arba liukus. Imant mėginį naudojami siurbliais, mėginiams skirtais buteliais ar kitomis talpomis. Mėginius taip pat galima imti balastinio vandens išleidimo vamzdyje. Apie į uostą įplaukiančio laivo atitiktį Konvencijos B-4 taisyklei (balastinio vandens keitimas) galima spręsti ištyrus mėginio fizinius bei cheminius parametrus. Tačiau remiantis vien tik fiziniais ir cheminiais balastinio vandens parametrais yra keblu patikimai įvertinti, ar balastinio vandens keitimas tikrinamame laive buvo atliktas laikantis Konvencijos D-1 bei B-4 taisyklėse nustatytų reikalavimų. Todėl toks įvertinimas turi remtis ir analitiniais metodais ir prieš jį naudojant jis turi būti įvertintas ir aprobuotas. Kada vertinama atitiktis Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams, mėginiai imami balastinio vandens išleidimo taške, jei įmanoma laivui išleidžiant balastinį vandenį. Šiuo atveju mėginių ėmimo metodai, naudojami D-1 taisyklėje nustatyto standarto atitikčiai įvertinti dažniausiai yra netinkami.

Todėl mėginių ėmimą ir jų tyrimus turėtų atlikti institucija ar institucijos ir/ar subjektai, turintys kompetenciją, patirtį bei infrastruktūrą šioje srityje. 7 lentelėje pateikiamas institucijų sąrašas ir jų funkcijos susijusios su mėginių tyrimais.

**7 lent. Institucijos, turinčios kompetenciją atlikti balastinio vandens mėginių tyrimus**

<b>Institucija</b>	<b>Ištraukos iš nuostatų</b>
Klaipėdos regioninis aplinkos apsaugos departamentas	<p>11.1.1. Kontroliuoja, ar fiziniai ir juridiniai asmenys vykdo aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančiuose įstatymuose bei kituose teisės aktuose nustatytus reikalavimus;</p> <p>11.1.2. Organizuoja ir vykdo prevencinę veiklą, kuria siekiama, kad fiziniai ir juridiniai asmenys laikytųsi įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą, reikalavimų;</p> <p>11.1.5. Kontroliuoja, ar fiziniai ir juridiniai asmenys laikosi nustatytų teršalų išmetimo ir išleidimo į aplinką bei aplinkos kokybės reikalavimų normų.</p>
Klaipėdos visuomenės sveikatos centras	<p>10.1.1. Vykdo keleivių vežimo traukiniais, laivais ir keltais vidaus maršrutais valstybinę visuomenės sveikatos saugos kontrolę.</p> <p>10.2.9. Organizuoja kastinio šulinio vandens cheminius tyrimus.</p>



<b>Institucija</b>	<b>Ištraukos iš nuostatų</b>
	10.4.4. Planuoja, organizuoja ir vykdo analitinius epidemiologinius tyrimus (paplitimo, atvejo-kontrolės, kohortinius);
Aplinkos apsaugos agentūra	9.5. Pagal kompetenciją įgyvendinti valstybės politiką vandens ir nuotekų srityje;  10.1.3. Atlieka pavojingų, sudėtingų junginių analizę įvairiuose aplinkos elementuose (oras, vanduo, dirvožemis ir kt.) ir taršos šaltiniuose taikant cheminius, biologinius, radiologinius analizės metodus;  10.1.6. nustatyta tvarka koordinuoja, metodiškai vadovauja ir vykdo valstybinę laboratorinę kontrolę;
Aplinkos apsaugos agentūros jūrinių tyrimų departamentas	3. Atlieka aplinkos tyrimus ekstremalių situacijų bei avarijų atvejais (paima mėginius ir pagal kompetenciją atlieka tyrimus), vertina, modeliuoja taršos sklidimą, teikia Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentui taršos sklidimo prognozes ir tyrimų rezultatus.
Klaipėdos Valstybinio jūrų uosto administracija	Įgyvendina uosto apsaugos nuo taršos prevencijos priemones bei organizuoja taršos padarinių likvidavimą. Vykdo Klaipėdos uosto akvatorijos kompleksinius tyrimus pagal HELCOM/OSPAR gairių protokolą.

Įvertinus šio ataskaitos skyriaus 8.1 ir 8.2 poskyriuose pateiktą informaciją matyti, kad rengti atskirą tikrinimo tvarką, skirtą laivų atitikties Konvencijos reikalavimams įvertinimui, yra netikslinga. Konvencijai įgyvendinti reikalingi šiuo metu galiojančių laivų patikrinimus reglamentuojančių teisės aktų pakeitimai yra techninio pobūdžio, dalis jų aptariama ataskaitos 9 skyriuje. Tačiau verta atkreipti dėmesį, kad kaip numatyta TJO Gairių dėl uosto valstybinės kontrolės 2 skyriuje, laivo patikrinimo, siekiant nustatyti laivo atitiktį Konvencijos reikalavimams, procedūra apima 4 galimas stadijas (žr. 8 lentelę).

**8 lent. Keturių stadijų laivų inspektavimo procedūra (parengta pagal TJO patvirtintas Gaires dėl uosto valstybinės kontrolės pagal BWM Konvenciją)**

<b>Nr.</b>	<b>Inspektavimo stadija</b>	<b>Tikrinimo apimtis</b>	<b>Siūloma institucija</b>
1.	Pirminis laivo inspektavimas	dokumentų (Tarptautinio balastinio vandens valdymo liudijimo, Balastinio vandens valdymo plano, balastinio vandens registravimo žurnalo) galiojimo ir jų buvimo laive patikrinimas	Lietuvos saugios laivybos administracija
2.	Išplėstinis laivo inspektavimas	Tikrinama laivo įgulos kompetencija, vertinama ar tinkamai vykdomi laivo balastinio vandens tvarkymo plane	Lietuvos saugios laivybos administracija

Nr.	Inspektavimo stadija	Tikrinimo apimtis	Siūloma institucija
		nustatyti reikalavimai ar tinkamai pildomas balastinio vandens registravimo žurnalas ir t.t.	
3.	Balastinio vandens mėginio ėmimas ir pirminis mėginio tyrimas	Imamas mėginys, atliekamas jo pirminis tyrimas	Lietuvos saugios laivybos administracija (dalyvauja imant mėginį) ir Klaipėdos regioninis aplinkos apsaugos departamentas, Klaipėdos visuomenės sveikatos centras (ima mėginį ir organizuoja jo pirminės analizės atlikimą)*
4.	Išsamus mėginio tyrimas	Atliekamas išsamus paimto mėginio tyrimas	Klaipėdos regioninis aplinkos apsaugos departamentas, Klaipėdos visuomenės sveikatos centras*
<p>Pastaba: Laivo inspektavimas dažniausiai apsiriboja pirmąja stadija. Tolimesnė inspektavimo stadija vykdoma tik tais atvejais, kada patikrinimo, atlikto pagal prieš tai buvusią stadiją rezultatai yra nepatenkinami.</p> <p>*Institucijos pasiūlytos atsižvelgiant į 6 lentelėje pateikiamą informaciją.</p>			

7 lentelėje pateiktoje laivų patikrinimo procedūroje numatyta, kad trečiosios ir ketvirtosios patikrinimo stadijų metu imamas ir tiriamas laivo balastinio vandens mėginys. Atsižvelgiant į tai, reikalinga nustatyti tvarką, kurioje, inter alia, būtų aptariami:

- Reikalavimai mėginių ėmimo ir jų tyrimų metodikoms (šioje tvarkos dalyje nebūtų aptariami reikalavimai mėginių ėmimo ir mėginių tyrimų procedūroms. Detalus reikalavimai mėginių ėmimo ir mėginių tyrimų procedūroms įskaitant šių procedūrų tikslus, būtų nustatyti konkrečiose mėginių ėmimo ir jų tyrimų metodikose ir protokoluose, kuriuos, vadovaudamasi šia tvarka, tvirtintų Aplinkos ministerija).

- Reikalavimai mėginių ėmimo procedūrai.

- Reikalavimai mėginių tyrimo procedūrai.

- Šiose procedūrose dalyvaujančios institucijos, jų atsakomybės.

Atsižvelgiant į aukščiau pateiktą vertinimą, siūloma patvirtinti Laivų balastinio vandens mėginių ėmimo, ir jų tyrimų tvarkos aprašą. Šio tvarkos aprašo projektas pateikiamas 13 priede. Minėtas tvarkos aprašas galėtų būti tvirtinamas keičiant Susisiekimo, Aplinkos ir Sveikatos apsaugos ministrų 2013 m. lapkričio 14 d. įsakymą Nr. 3-577/D1-841/V-1038 „Dėl Laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonių, skirtų išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų, patvirtinimo“, šiuo įsakymu patvirtinant tvarkos aprašą. Tikslinga numatyti, kad tvarkos aprašo įsigaliojimo datą sutaptų su Konvencijos įsigaliojimo data Lietuvai.

## 8.4 Nevietinių rūšių gausumo tyrimai

Kaip aptarta ankstesniame šio ataskaitos skyriaus poskyryje, nesant visuotinių standartų šioje srityje, pereinamuoju laikotarpiu turėtų būti taikomos vietiniu lygiu aprobuotos mėginių ėmimo ir jų tyrimų metodikos (protokolai), parengti atsižvelgiant į TJO rekomendacijų nuostatas šiuo klausimu. Yra parengta nevietinių rūšių gausumo tyrimų metodika (žr. 8.5 poskyrį), kurią prireikus siūloma naudoti atliekant nevietinių rūšių gausumo tyrimus laivuose, esančiuose Lietuvos Respublikos jūrų uostuose ar terminaluose. Metodiką, prieš ją naudojant, vadovaujantis patvirtintu laivų balastinio vandens mėginių ėmimo ir jų tyrimų tvarkos aprašu (15 priedas) turėtų įvertinti ir patvirtinti Aplinkos ministerija.

## 8.5 Balastinio vandens mėginių ėmimo ir analizės metodai

Balastinio vandens mėginių ėmimas ir analizė, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto ir Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams, yra sudėtinga ir kompleksinė procedūra. Remiantis gairėmis dėl balastinio vandens mėginių ėmimo ir tyrimų (G2), patvirtintomis 2008 m. spalio 10 d. rezoliucija MEPC.173(58) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą) su vėliausiais galiojančiais pakeitimais (toliau – G2 gairės) bei TJO patvirtintomis bandomajam naudojimui pagal Konvencijos ir G2 gairių nuostatas skirtomis nuorodomis dėl balastinio vandens mėginių ėmimo ir tyrimų (2013 m. gegužės 24 d. TJO aplinkraštis BMW.2/Circ.42, įskaitant vėliausius šio aplinkraščio pakeitimus), atitiktis Konvencijos taisyklėse numatytiems standartams gali būti tikrinama dviem etapais. Pirmo etapo metu gali būti atliekamas pirminis balastinio vandens tyrimas, kuris yra santykinai greitas ir apima netiesioginius matavimus (kurių parametru negalima tiesiogiai palyginti su D-2 taisyklėje numatytais standartais (t.y. šie parametrai neparodo tikslaus gyvų organuizmo kiekio); tai biologiniai, cheminiai arba fiziniai parametrai (ištirpusio deguonies kiekis, liekamojo chloro kiekis, adenosintrifosfato (ATF), nukleorūgščių, *chlorofilo a* kiekis ir kt.) arba tiesioginius matavimus (gyvų organizmų, esančių mėginyje, kiekio nustatymą; šie matavimai gali būti tiesiogiai lyginami su D-2 taisyklėje numatytais standartais), kurie pasižymi aukšta aptikimo riba. Jei atlikus pirminį mėginio tyrimą nustatoma, kad balastinio vandens parametrai viršija Konvencijos D-2 taisyklėje numatytus standartus verte, atitinkančia ribinę vertę, nustatytą tyrimui taikytoje metodikoje ar protokole, atliekamas mėginio išsamus tyrimas (antras etapas).

Mėginių ėmimo procedūros ir mėginių analizės metodai, atliekamos siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto ir Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams skiriasi.

### 8.5.1 Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai įvertinant atitiktį Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams

Pirminis tyrimas, siekiant įvertinti atitiktį Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams, turi remtis cheminiais išleidžiamo balastinio vandens parametrais (pvz., druskingumu). Jeigu išleidžiamo balastinio vandens druskingumas yra žymiai (reikšmingai) mažesnis negu 30 PSU, reiškia balastinis vanduo nebuvo pakeistas arba buvo pakeistas netinkamai ir neatitinka D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimų. Išimty: 1) jeigu balastinis vanduo buvo paimtas uoste, kuriame vandens druskingumas yra daug didesnis negu 30

PSU; tada balastinis vanduo, kurio druskingumas yra arti 30 PSU gali ir nebūti pakeistas kelionės metu ir todėl laivas gali neatitikti D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimų. 2) jeigu balastinis vanduo buvo pakeistas 50 jūrmylių atstumu nuo artimiausios žemės vandenyse, kurių druskingumas žemesnis negu 30 PSU; tada balastinio vandens pakeitimas gali atitikti D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimus. Taigi, interpretuojant druskingumo analizės rezultatus, turi būti žinoma pakeisto balastinio vandens kilmė. Siekiant nustatyti balastinio vandens kilmę, druskingumo tyrimas gali būti papildomas organizmų, esančių balastiniame vandenyje, analize, kuri gali būti atliekama kartu su vizualine analize. Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams, nurodyti 16 priede.

#### 8.5.2 Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai įvertinant atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams

Laivai, kuriuose balastinių vandenių valdymas atliekamas vadovaujantis šia taisykle, išleidžia mažiau nei 10 gyvybingų organizmų, kurių mažiausias skersmuo sudaro ar yra didesnis nei 50 mikrometrų vienam kubiniam metrui, ir mažiau nei 10 gyvybingų organizmų, kurių mažiausias skersmuo yra mažesnis nei 50 mikrometrų ir sudaro ar yra didesnis nei 10 mikrometrų, vienam mililitrui, o išleidžiamų būdingųjų mikroorganizmų koncentracija neturi viršyti nurodytųjų 9 lentelėje.

### 9 lent. Būdingieji mikrobai, kurie yra žmonių sveikatos rodiklis

Būdingieji mikrobai	Koncentracija (kolonijas sudarančiais vienetais (KSV))
Žarnyno enterokokai	mažiau nei 250 KSV 100 mililitrų balastinio vandens
<i>Escherichia coli</i>	mažiau nei 100 KSV 100 mililitrų balastinio vandens
<i>Vibrio cholerae</i> (O1 ir O139)	mažiau nei 1 KSV 100 mililitrų balastinio vandens ar mažiau nei 1 KSV vienam zooplanktono mėginių gramui (gyvojo svorio)

Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams, nurodyti 17 priede.

#### 8.5.3 Išsamus tyrimo mėginių analizės metodai įvertinant atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams

Išsamus balastinio vandens mėginio tyrimas – tiesioginis reprezentatyviosios balastinio vandens imties tyrimas, kurio metu nustatoma tiksli gyvų organizmų koncentracija. Šių matavimų rezultatus turi būti įmanoma lyginti su D-2 taisyklėje numatytais standartais.

Išsamus tyrimo mėginių analizės metodai, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams, nurodyti 18 priede.

## **9 Laivų, pažeidusių Konvencijos reikalavimus, sulaikymo tvarka ir procedūros (veikla 3.2.6)**

Laivai uostuose gali būti sulaikomi dėl saugios laivybos ar taršos iš laivų prevencijos reikalavimų nesilaikymo, Lietuvos saugios laivybos administracijai (toliau – Administracija) atliekant valstybinę vėliavos kontrolę (Lietuvoje registruoti laivai) arba valstybinę uosto kontrolę (Užsienio valstybėse registruoti laivai).

Užsienio valstybėse registruotų laivų sulaikymo tvarką reglamentuoja Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymu Nr. 3-23 (toliau – Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklės).

Lietuvos jūrų laivų registre registruotų laivų sulaikymo tvarką reglamentuoja Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklės, patvirtintos 2004 m. sausio 8 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-06 (toliau - Lietuvos laivų kontrolės taisyklės)<sup>48</sup> ir Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2005 m. liepos 28 d. įsakymu Nr. V-133 (toliau - Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašas).

Šiame ataskaitos skyriuje aptariama Lietuvoje ir užsienyje registruotų laivų sulaikymo tvarka. Ši tvarka bus taikoma ir BWM Konvencijos atveju jai įsigaliojus bei atlikus pakeitimus Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklėse<sup>49</sup> ir Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos apraše. Minimi teisės aktų pakeitimai aptariami šiame ataskaitos skyriuje.

### **9.1 Užsienyje registruotų laivų sulaikymo<sup>50</sup> Lietuvos jūrų uostuose tvarka**

#### *Laivo sulaikymas*

Jeigu patikrinus Lietuvos Respublikos jūrų uoste esantį laivą nustatoma, kad jis neatitinka tarptautinių saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos reikalavimų, taip pat įgulos gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose standartų, Administracija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas arba jo eksploatacija, kurios metu buvo atskleisti trūkumai, būtų sustabdyta, neatsižvelgiant į tai, kiek laiko laivas stovės uoste. Priimdamas sprendimą dėl laivo sulaikymo, inspektorius vadovaujasi Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatyme ir Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklėse nurodytais pagrindais ir savo profesine patirtimi. Laikoma, kad laivas turi būti sulaikomas, jeigu nustatyti trūkumai yra tokie rimti, kad inspektorius turėtų sugrįžti ir įsitikinti, ar prieš laivui išplaukiant jie buvo pašalinti. Tam tikrais atvejais inspektorius gali nuspręsti, kad pakartotinis

---

<sup>48</sup> Šių taisyklių 3 p. nustatyta: Šios taisyklės taikomos visiems Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotiems laivams ir plaukiojimo priemonėms, plaukiojančioms su Lietuvos valstybės vėliava, jei joms taikoma bent viena Tarptautinės jūrų organizacijos (toliau – TJO) konvencija ir yra privaloma turėti bent vieną pagal TJO konvencijos reikalavimus išduotą liudijimą.

<sup>49</sup> Šios taisyklės bus taikomos ir BWM Konvencijos atžvilgiu pastarajai įsigaliojus ir atitinkamai papildžius šių taisyklių sąvoką „Tarptautinės konvencijos“ (žr. aprašymą toliau).

<sup>50</sup> Pagal Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 8 p. Laivo sulaikymas – inspektoriaus sprendimas neleisti laivui išplaukti iš uosto, jeigu buvo nustatyti trūkumai, dėl kurių laivas nėra tinkamas plaukioti.

apsilankymas laive nėra tikslingas, jei yra galimybė kitu būdu patikrinti, ar trūkumai buvo pašalinti prieš laivui išplaukiant<sup>51</sup>. Priimdamas sprendimą, ar sulaikyti laivą, inspektorius privalo įsitikinti, kad laive yra reikiami galiojantys dokumentai, laivas ir (arba) įgula geba būsimos kelionės metu vykdyti aplinkos taršos prevenciją<sup>52</sup>. Jeigu laivas neatitinka kurio nors iš šių kriterijų, inspektorius, atsižvelgdamas į visus nustatytus trūkumus ir vadovaudamasis savo profesine patirtimi, privalo svarstyti laivo sulaikymo tikslingumą. Laivo sulaikymą taip pat gali nulemti ir keletas ne tokių rimtų trūkumų. Pavyzdinis trūkumų, dėl kurių gali būti sulaikomas laivas, sąrašas pateiktas Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 4 priede. Šis sąrašas nėra baigtinis<sup>53</sup>. BWM Konvencijos požiūriu yra svarbūs šie Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 4 priede pateikiami laivo sulaikymo pagrindai:

- Laive nėra Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 3 priede nurodytų dokumentų<sup>54</sup> arba pasibaigęs jų galiojimas.

- Užsienio valstybių, kurios neratifikavo galiojančių tarptautinių konvencijų, laivams šis reikalavimas netaikomas, tačiau tai neturi suteikti palankesnių sąlygų šiems laivams ir tokie laivai turi atitikti atitinkamų galiojančių tarptautinių konvencijų reikalavimus.

Kaip paminėta 8 ataskaitos skyriuje, Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklės turės būti tikslinamos, atsižvelgiant į Paryžiaus tarpusavio memorandumo Uosto kontrolės komiteto patvirtintas instrukcijas uosto kontrolės pareigūnams. Tikslinimai, inter alia, turės apimti šias sritis:

- Liudijimų ir dokumentų, turinčių būti laive, sąrašą (3 priedas), jį papildant šiais dokumentais:
  - Tarptautinis balastinio vandens valdymo liudijimas;
  - balastinio vandens valdymo planas;
  - balastinio vandens registravimo žurnalas.
- Laivo sulaikymo pagrindus (4 priedas), jį papildant:

Sritys pagal BWM 2004 Konvenciją:

- yra požymių, kad laivas ar jame esanti įranga iš esmės neatitinka Tarptautiniame balastinio vandens valdymo liudijime ir Balastinio vandens valdymo plane pateikiamai informacijai;
- balastinio vandens valdymo plane nurodyta įranga tinkamai neveikia, ji susidėvėjusi ar jos nėra;
- paskirtieji laivo įgulos vadovaujančios sudėties jūrininkai nesusipažinę su esminėmis balastinio vandens valdymo laive procedūromis, įskaitant balastinio vandens valdymo sistemos eksploataciją bei šios sistemos įrengimus;
- laive nėra įgyvendinamos balastinio vandens valdymo procedūros;
- nepaskirtas atsakingas laivo įgulos vadovaujančios sudėties jūrininkas;
- laivas neatitinka balastinio vandens valdymo plane nustatytų balastinio vandens valdymui ir valymui (apdorojimui) keliamų reikalavimų;

---

<sup>51</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 39 p.

<sup>52</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 40 p. (pateikiami tik BWM Konvencijos požiūriu aktualūs aspektai)

<sup>53</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 41 p.

<sup>54</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 3 priede pateikiamas liudijimų ir dokumentų, turinčių būti laive, sąrašas.

- paėmus mėginį ir jį ištyrus nustatyta neatitiktis;
- balastinis vanduo buvo išleistas nesilaikant Konvencijoje nustatytų reikalavimų (A-2 taisyklė).

*Laivo sulaikymo galiojimas, atšaukimas, pranešimai, apskundimas*

Nurodymas sulaikyti laivą arba sustabdyti jo eksploatavimą galioja tol, kol nepašalinamas pavojus arba kol Administracija nenustato, kad laivas, kuriam taikytinos tam tikros būtinos sąlygos, gali išplaukti į jūrą arba kad tą laivą vėl galima pradėti eksploatuoti nesukeliant grėsmės keleivių arba įgulos saugai ir sveikatai ar kitiems laivams, arba nėra pernelyg didelės grėsmės padaryti žalos jūros aplinkai<sup>55</sup>. Sulaikęs laivą, inspektorius<sup>56</sup> užpildo Administracijos direktoriaus įsakymu patvirtintos formos pranešimą dėl laivo sulaikymo ir įteikia kapitonui. Įteikdamas jį, inspektorius informuoja laivo kapitoną, kad per 14 kalendorinių dienų sprendimas dėl laivo sulaikymo raštu gali būti skundžiamas Administracijos direktoriui. Skundo pateikimas nesustabdo laivo sulaikymo<sup>57</sup>. Jeigu tikrinant laivą randama labai daug trūkumų, laivo patikrinimas gali būti sustabdytas ir atnaujintas tik po to, kai laivybos kompanija raštu informuoja Administraciją, kad trūkumai pašalinti ir laivas atitinka tarptautinių konvencijų reikalavimus<sup>58</sup>. Už pakartotinį laivo patikrinimą Lietuvos Respublikos jūrų uoste po sulaikymo ir akto surašymą imama Lietuvos Respublikos Vyriausybės apskaičiuoto dydžio valstybės rinkliava. Laivui neleidžiama išplaukti iš uosto tol, kol nesumokėta valstybės rinkliava arba laivo kapitonas nepateikia Administracijai priimtinių garantijų, kad rinkliava bus sumokėta po laivo išplaukimo<sup>59</sup>.

Administracija privalo užtikrinti, kad apie laivo sulaikymą ar sulaikymo atšaukimą būtų informuota laivo vėliavos valstybės administracija, o kai tai neįmanoma – laivo vėliavos valstybės konsulinė įstaiga ar artimiausia diplomatinė atstovybė ir, jeigu trūkumai susiję su laivo klase, klasifikacine bendrove, kuri vykdo laivo techninę priežiūrą ir išduoda privalomus pagal tarptautines konvencijas liudijimus<sup>60</sup>. Administracija privalo užtikrinti, kad inspektavimo duomenų bazei nedelsiant būtų pateikta ir per 72 valandas patvirtinta informacija apie laivų patikrinimus, sulaikymus ir sulaikymų atšaukimus bei informacija apie laivams išduotus draudimo įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes nurodymus<sup>61</sup>. Jei laivybos kompanijai ar jos atstovui apskundus laivo sulaikymą skundas patenkinamas ir sprendimas sulaikyti laivą ar draudimo įplaukti nurodymas yra atšaukiamas, Administracija privalo užtikrinti, kad informacija apie laivo sulaikymą inspektavimo duomenų bazėje būtų nedelsiant pakeista ir per 24 valandas nuo tokio sprendimo priėmimo būtų informuota Europos Komisija tam, kad jos interneto svetainėje, kurioje skelbiama laivų

<sup>55</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 35 p.

<sup>56</sup> Inspektorius – Administracijos specialistas, turintis susisiekiimo ministro nustatytos formos pažymėjimą ir įgaliotas vykdyti valstybinę laivų kontrolę pagal šių taisyklių reikalavimus (žr. Užsienio valstybių laivų kontrolės taisykles)

<sup>57</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 36 p.

<sup>58</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 37 p.

<sup>59</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 38 p.

<sup>60</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 60 p.

<sup>61</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 62 p.

sulaikymo ar draudimo įplaukti nurodymų informacija, duomenys apie sprendimą sulaikyti laivą ar išduoti draudimo įplaukti nurodymą būtų atitinkamai ištaisyti.<sup>62</sup>

Administracija užtikrina, kad laivai nebūtų nepagrįstai sulaikomi ar gaišinami. Jeigu laivas nepagrįstai sulaikomas uoste, laivybos kompanijos nuostoliai atlyginami Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka<sup>63</sup>. Siekdama sumažinti laivų grūstį uoste ar tam tikrose uosto dalyse, Administracija, uosto kapitonui sutikus, gali leisti sulaikytam laivui plaukti į kitą uosto dalį (prisišvartuoti prie kitos krantinės), jei užtikrinamas tinkamas laivybos saugumo lygis. Į grūsties uoste riziką neatsižvelgiama priimant sprendimus dėl laivo sulaikymo ar paleidimo<sup>64</sup>. Lietuvos Respublikos uostų administracijos bendradarbiauja su Administracija, organizuojant sulaikytų laivų švartavimą uoste<sup>65</sup>. Uostų administracijos kuo skubiau informuojamos apie nurodymą sulaikyti laivą<sup>66</sup>.

#### *Draudimas laivui įplaukti į kitus uostus*

Tais atvejais, kai inspektavimo metu rasti trūkumai negali būti pašalinti inspektavimo uoste, Administracija gali leisti laivui išplaukti į kitą artimiausiame laivybos kompanijos pasirinktame uoste esančią laivų remonto įmonę, kur jie būtų pašalinti. Laivo kapitonas ir laivo vėliavos valstybės kompetentinga institucija turi pateikti Administracijai priimtinas reiso sąlygas, kurios garantuotų laive esančių žmonių saugumą ir taršos prevenciją<sup>67</sup>. Jeigu, vadovaudamasi šiomis nuostatomis, Administracija atideda trūkumų pašalinimo terminą iki laivo atplaukimo į kitos valstybės uostą, inspektorius tos valstybės kompetentingai institucijai nusiunčia nustatytos formos pranešimą. Laivui, kuris išplaukia iš uosto neįvykdęs Administracijos nustatytų reikalavimų arba neplaukia į paskirtą remontui uostą, uždraudžiama įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM<sup>68</sup> valstybių narių uostus. Draudimas galioja tol, kol laivybos kompanija nepateikia Administracijai priimtinių įrodymų, kad laivas visiškai atitinka visus taikytinus tarptautinių konvencijų<sup>69</sup> reikalavimus. Administracija apie tai informuoja Europos Komisiją, Europos Sąjungos valstybes nares, laivo vėliavos valstybės kompetentingas institucijas ir klasifikacinę bendrovę, kuri vykdo laivo techninę priežiūrą ir išduoda privalomus pagal

<sup>62</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 64 p.

<sup>63</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 43 p.

<sup>64</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 44 p.

<sup>65</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 45 p.

<sup>66</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 46 p.

<sup>67</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 47 p.

<sup>68</sup> Pagal Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 8 p. Paryžiaus SM regionas – geografinė zona, kurioje Paryžiaus SM pasirašiusios šalys atlieka inspektavimus pagal Paryžiaus SM reikalavimus.

<sup>69</sup> Pagal Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 8 p. Tarptautinės konvencijos - 1966 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo (LL), 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, pakeista 1978 m. protokolu (SOLAS 74), 1973 m. Tarptautinė apsaugos nuo teršimo iš laivų konvencija, pakeista 1978 m. protokolu (MARPOL), 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW), 1972 m. Tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimo jūroje, konvencija (COLREG 72), 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo (TONNAGE 69), 2001 m. Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų kenksmingų apsaugos nuo užsiteršimo sistemų kontrolės (AFS), 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą, pakeista 1992 m. protokolu (CLC 92), 2001 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą (BUNKERS), 2006 m. Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo jūrų laivyboje (MLC). Šiose taisyklėse nurodytos konvencijos, taip pat su jomis susiję privalomojo pobūdžio kodeksai ir rezoliucijos, įskaitant dėl liudijimų ir kitų dokumentų, taikomos su vėliausiais pakeitimais, privalomais Lietuvos Respublikoje. Šis konvencijų sąrašas turėtų būti papildytas BWM Konvencija iki jai įsigaliojant.



konvencijas liudijimus, pateikia informaciją inspektavimo duomenų bazei. Jei Administracijai gavus pranešimą iš kitos Europos Sąjungos valstybės narės apie privalomą laivo atvykimą į Lietuvos Respublikos uostuose esančias remonto įmones, šis išplaukia iš patikrinimo uosto neįvykdęs tos valstybės kompetentingos institucijos nustatytų reikalavimų ar neatvyksta į atitinkamą Lietuvos Respublikos uostą, Administracija apie tai praneša kompetentingoms kitų Europos Sąjungos valstybių narių institucijoms. Jei tokiam laivui uždraudžiama įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus, Administracija gali dėl susiklosčiusių force majeure aplinkybių arba dėl itin svarbių saugumo priežasčių, arba siekdama sumažinti taršos riziką, arba tam, kad būtų pašalinti trūkumai, duoti leidimą įplaukti į konkretų Lietuvos Respublikos jūrų uostą ar inkaravimo vietą, su sąlyga, kad laivybos kompanija arba kapitonas įgyvendino pakankamas, Administracijai priimtinas priemones, užtikrinančias saugų įplaukimą į uostą<sup>70</sup>.

## 9.2 Lietuvos jūrų laivų registre registruotų laivų sulaikymo tvarka

### *Laivų tikrinimas*<sup>71</sup>

Administracija Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų kontrolę vykdo periodiškai juos inspektuodama<sup>72</sup>. Paprastai Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruoti laivai inspektuojami jiems įplaukus į Lietuvos Respublikos uostus. Laivų inspektavimo periodiškumą, taip pat būtinybę inspektuoti laivus jiems esant užsienio valstybės uoste, atsižvelgdama į laivo tipą, jo dydį ir kitas aplinkybes, nustato Administracija<sup>73</sup>. Užsienio valstybių uostuose patikrinti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruoti laivai, kuriuose užsienio valstybių uosto kontrolės pareigūnai nustatė trūkumų arba kuriems užsienio valstybių uosto kontrolės pareigūnai uždraudė išplaukti iš užsienio valstybės uosto dėl tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimų, turi būti Administracijos tikrinami jiems atplaukus į Lietuvos Respublikos jūrų uostą, neatsižvelgiant į nustatytą inspektavimo periodiškumą<sup>74</sup>. Jeigu tikrinant laivą randama labai daug trūkumų, laivo patikrinimas gali būti sustabdytas ir atnaujintas tik po to, kai laivybos kompanija raštu informuos Administraciją, kad trūkumai pašalinti ir laivas atitinka tarptautinių konvencijų reikalavimus<sup>75</sup>.

### *Laivų sulaikymas*

Jeigu, patikrinus Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotą laivą, nustatoma, kad jis neatitinka Lietuvos Respublikos įstatymuose, tarptautinėse sutartyse<sup>76</sup> ir kituose teisės aktuose nustatytų saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos reikalavimų, taip pat įgulos gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose standartų, inspektorius priima sprendimą uždrausti laivui

<sup>70</sup> Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių 61 p.

<sup>71</sup> Laivo patikrinimas – laivo dokumentų, įgulos gyvenimo ir darbo sąlygų, įgulos veiksmų avarinėse situacijose patikrinimas, Lietuvos Respublikos įstatymų, tarptautinių sutarčių ir kitų teisės aktų reikalavimų saugiai laivybai, taršos iš laivų prevencijos vykdymo kontrolė. Laivo korpuso konstrukcijų, įrenginių, sistemų ir mechanizmų techninės būklės įvertinimas (Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 3.2 p.)

<sup>72</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 5 p.

<sup>73</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 8 p.

<sup>74</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 9 p.

<sup>75</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 13 p.

<sup>76</sup> Lietuvos Respublikai tapus BWM konvencijos šalimi, BWM Konvencija bus laikoma čia minima „tarptautine sutartimi“. Tokiu būdu Lietuvos laivų kontrolės taisyklių taikymas apims ir šią Konvenciją.

išplaukti iš uosto (sulaiko laivą), kol bus pašalinti nustatyti trūkumai ir laivas vėl galės būti eksploatuojamas, nesukeliant grėsmės keleivių arba įgulos saugai ir sveikatai ar kitiems laivams arba nesukeliant grėsmės jūros aplinkai<sup>77</sup>. Inspektorius laivą sulaiko vadovaudamasis Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos 4 priedo IV dalies nuostatomis (laivo sulaikymo kriterijai)<sup>78</sup>, atsižvelgia į Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatyme nurodytus laivo sulaikymo pagrindus, taip pat vadovaujasi savo profesine patirtimi<sup>79</sup>. Kaip paminėta ataskaitos 7 skyriuje, Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarka turės būti tikslinama, laivo sulaikymo kriterijus papildant nuostata „Laivas neatitinka 2004 m. Tarptautinės Konvencijos dėl balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valdymo reikalavimų“.

Sulaikęs laivą inspektorius įteikia laivo kapitonui Pranešimą apie laivo sulaikymą (pranešimo forma pateikiama 19 priede), patikrinimo aktą, kuriame nurodoma, kad laivas sulaikomas<sup>80</sup>. Įteikdamas jį, inspektorius informuoja laivo kapitoną, kad per 14 kalendorinių dienų sprendimas dėl laivo sulaikymo raštu gali būti skundžiamas Administracijos direktoriui. Skundo pateikimas nesustabdo laivo sulaikymo<sup>81</sup>. Jeigu laivo inspektavimas buvo vykdomas atitinkamo liudijimo patvirtinimui, šio liudijimo galiojimas nepatvirtinamas. Jeigu trūkumai, dėl kurių laivas sulaikomas uoste, susiję su laivo klase, laivą sulaikęs inspektorius apie tai informuoja įgaliotos klasifikacinės bendrovės, suteikusios laivui klasę, atstovybę Lietuvoje<sup>82</sup>. Jeigu laivas tikrinamas ir sulaikomas užsienio valstybės uoste, visas išlaidas, susijusias su laivo patikrinimu, apmoka laivo savininkas (valdytojas)<sup>83</sup>. Pašalinus trūkumus, dėl kurių laivui buvo uždrausta išplaukti iš uosto, laivo kapitonas raštu informuoja Administraciją, kad laivas atitinka Lietuvos Respublikos įstatymų, tarptautinių sutarčių ir kitų teisės aktų reikalavimus ir yra paruoštas pakartotiniam patikrinimui<sup>84</sup>. Už pakartotinį laivo patikrinimą Lietuvos Respublikos jūrų uoste po sulaikymo ir akto surašymą imama Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyto dydžio valstybės rinkliava. Laivui neleidžiama išplaukti iš uosto tol, kol nesumokėta valstybės rinkliava arba kol laivo kapitonas nepateikia Administracijai priimtinių garantijų, kad rinkliava bus sumokėta po laivo išplaukimo<sup>85</sup>. Jeigu patikrinus laivą nustatoma, kad trūkumai nepašalinti, laivas lieka sulaikytas uoste tol, kol bus pašalinti nurodyti trūkumai. Jeigu trūkumai, dėl kurių laivas buvo sulaikytas užsienio valstybės uoste, negali būti pašalinti tame uoste, suderinus su inspektoriumi laivo perplaukimo sąlygas, laivui gali būti leista perplaukti į artimiausią uostą remontui<sup>86</sup>. Administracija užtikrina, kad laivai nebūtų nepagrįstai sulaikomi ar gaišinami. Jeigu laivas uoste buvo sulaikytas dėl nepagrįsto inspektoriaus sprendimo, laivybos kompanijos nuostoliai atlyginami Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka<sup>87</sup>.

---

<sup>77</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 14 p.

<sup>78</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 15 p.

<sup>79</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 15 p.

<sup>80</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 15 p.

<sup>81</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 16 p.

<sup>82</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 15 p.

<sup>83</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 16 p.

<sup>84</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 17 p.

<sup>85</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 18 p.

<sup>86</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 18 p.

<sup>87</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 20 p.

### *Laivybos bendrovės ir laivo įgulos pareigos, pranešimai*

Laivo inspektavimo metu laivybos kompanija, kapitonas ir kiti atsakingi įgulos nariai privalo pateikti inspektoriui būtinus dokumentus, pademonstruoti laivo mechanizmų ir įrenginių darbą, įgulos gyvenimo ir darbo sąlygas bei jos pasiruošimo lygį veikti avarinėse situacijose, sudaryti sąlygas laivą patikrinti taip, kad inspektorius galėtų įsitikinti, jog laivas, jo mechanizmai ir įgula atitinka Lietuvos Respublikos įstatymų, tarptautinių sutarčių ir kitų teisės aktų reikalavimus, o laivas eksploatuojamas taip, kad būtų užtikrinta saugi laivyba ir taršos prevencija<sup>88</sup>.

Laivo kapitonas privalo užtikrinti, kad laivo darbo tvarkaraštyje būtų numatyta pakankamai laiko inspektavimui atlikti. Laivas negali išplaukti iš uosto iki inspektavimo pabaigos. Jeigu laivas pagal darbo specifiką trumpai stovi uoste ir per laivo stovėjimo uoste laiką negali būti patikrintas, laivo valdytojas ar kapitonas turi sudaryti sąlygas inspektoriui tikrinti laivą reiso metu. Tokiu atveju inspektoriai privalo kuo mažiau trukdyti įgulos darbui ir nesukelti pavojaus žmonių gyvybėms, laivo ir krovinio saugumui ir grėsmės jūros aplinkai<sup>89</sup>. Jeigu laivybos kompanija, kapitonas ar kiti atsakingi įgulos nariai atsisako bendradarbiauti su inspektoriumi, inspektorius uždraudžia laivui išplaukti iš uosto tol, kol nebus sudaryta galimybė patikrinti laivą pagal šių taisyklių reikalavimus<sup>90</sup>.

Sulaikęs laivą inspektorius nedelsdamas apie tai raštu informuoja Administraciją ir uosto, kuriame laivas stovi, kapitoną<sup>91</sup>. Sulaikęs laivą Lietuvos uoste, inspektorius apie tai nedelsdamas informuoja VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Uosto priežiūros tarnybą. Jeigu inspektorius, pakartotinai atlikęs laivo patikrinimą, leidžia laivui išplaukti iš uosto, jis taip pat nedelsdamas apie tai informuoja VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Uosto priežiūros tarnybą<sup>92</sup>. Jeigu laivas sulaikomas valstybės uosto kontrolės pareigūnų užsienio valstybės jūrų uoste, apie laivo sulaikymą Administracija informuoja Susisiekimo ministeriją<sup>93</sup>. Jeigu trūkumai susiję su laivo klase, Administracija apie laivo sulaikymą informuoja įgaliotą klasifikacinę bendrovę, vykdančią laivo techninę priežiūrą<sup>94</sup>. Jeigu, pakartotinai patikrinus sulaikytą laivą, nustatoma, kad jis atitinka Lietuvos Respublikos įstatymų, tarptautinių sutarčių ir kitų teisės aktų reikalavimus, inspektorius nedelsdamas atšaukia savo sprendimą dėl laivo sulaikymo ir apie tai informuoja uosto kapitoną<sup>95</sup>.

Informacija apie laivų sulaikymus Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose bei sulaikymų priežastys kiekvieną mėnesį skelbiamos Administracijos interneto tinklalapyje<sup>96</sup>. Jeigu laivo savininkas (valdytojas) nesutinka su inspektoriaus sprendimu dėl laivo sulaikymo uoste, jis per 14 darbo dienų tokį inspektoriaus sprendimą raštu gali apskųsti Administracijos direktoriui. Skundo pateikimas nesustabdo laivo sulaikymo. Administracijos direktorius per dvi darbo dienas priima sprendimą dėl laivo sulaikymo pagrįstumo ir raštu apie

---

<sup>88</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 21 p.

<sup>89</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 22 p.

<sup>90</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 23 p.

<sup>91</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 24 p.

<sup>92</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 19 p.

<sup>93</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 20 p.

<sup>94</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 25 p.

<sup>95</sup> Lietuvos laivų kontrolės taisyklių 26 p.

<sup>96</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 21 p.

tai informuoja laivo savininką (valdytoją)<sup>97</sup>. Jeigu laivo savininkas (valdytojas) nesutinka su Administracijos direktoriaus sprendimu dėl laivo sulaikymo, šį sprendimą jis gali apskųsti Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka<sup>98</sup>.

---

<sup>97</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 22 p.


<sup>98</sup> Lietuvos laivų patikrinimo ir liudijimų išdavimo tvarkos aprašo 23 p.

## 1 Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Danijoje

<b>Valstybė</b>	DANIJA
<b>Data, kada valstybė tapo Konvencijos šalimi</b>	2012-09-11
<b>Informacija apie TJO pateiktas išlygas dėl konvencijos taikymo<sup>1</sup></b>	Laikotarpiu, tarp Konvencijos įsigaliojimo ir 2015 metų birželio 30 dienos, Danija leis laivams rinktis kurį standartą atitikti: Balastinio vandens keitimo standartą D-1 arba Balastinio vandens veiksmingumo standartą D-2, netaikant šių reikalavimų kai balastinis vanduo priduodamas uosto priėmimo įrenginiams. Danija taip pat nurodė, kad po 2015 metų birželio 30 dienos taikys D-2 standartą kaip numatyta BWM konvencijoje. Išlygoje taip pat nurodyta, kad ši išimtis taikoma laivams, išleidžiantiems balastinį vandenį tiesiai į vandenį. Jei Konvencija įsigalios po 2015 birželio 30 dienos, ši išlyga nebūtų taikoma.
<b>Teisės aktai, reglamentuojantys laivų balastinio vandens tvarkymą ir aktualios jų nuostatos</b>	<p>Balastinio vandens tvarkymo klausimus reglamentuoja 2012 metų birželio 15 d. Aplinkos ministerijos įsakymas Nr. 654<sup>2</sup>. Įsakyme nustatyti reikalavimai dėl laivų balastinio vandens talpyklose esančio balastinio vandens bei nuosėdų tvarkymo, siekiant užkirsti kelią nepageidaujamų invazinių organizmų patekimui į jūros aplinką išleidžiant balastinį vandenį. Įsakymas taikomas laivams, plaukiojantiems su Danijos vėliava, taip pat užsienio vėliavos laivams, esantiems Danijos teritoriniuose vandenyse ar išimtinėje ekonominėje zonoje. Įsakyme nustatyti balastinio vandens veiksmingumo standartai atitinka Konvencijos D-2 taisyklėje nustatytus veiksmingumo standartus. Įsakyme nustatytos šių veiksmingumo standartų įsigaliojimo datos laivams – jos yra vėlesnės nei nustatyta Konvencijoje, tačiau nėra siejamos su Konvencijos įsigaliojimo data, kaip numatyta TJO rezoliucijoje A.1088(28), priimtoje 2013 metų gruodžio mėnesį. Todėl, kaip nurodoma Danijos atstovo atsakymuose į klausimą, minėtų reikalavimų įsigaliojimo datos bus tikslinamos, siekiant jas suderinti su Konvencijos įsigaliojimo data. Įsakymą sudaro 7 dalys:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tikslas, sąvokos ir taikymas;</li> <li>2. Balastinio vandens valdymas (iš esmės atitinka Konvencijos reikalavimus);</li> <li>3. Nuosėdų valdymas (čia nurodoma, kad nuosėdas draudžiama išleisti į jūrą. Taip pat nurodyta, kad jei yra būtinybė nuosėdas iš laivo balastinio vandens talpų pašalinti, tai reikia atlikti tokiu būdu, kad nuosėdos nekontaktuotų su į jūros aplinką);</li> <li>4. Išimtis (aptariamas išimčių suteikimo mechanizmas, iš esmės atitinkantis Konvencijos A-4 taisyklę);</li> <li>5. Balastinio vandens sistemų tipo patvirtinimas (iš esmės atitinka Konvencijoje nustatytus reikalavimus);</li> </ol>

<b>Valstybė</b>	DANIJA
	<p>6. Reikalavimų vykdymo stebėseną ir mėginių ėmimas;</p> <p>7. Sankcijos ir įsigaliojimas (Nustatyta, kad sankcijos taikomos tiems, kas pažeidė balastinio vandens bei nuosėdų valdymo reikalavimus; pažeidė nustatytas išimčių sąlygas, įskaitant melagingos informacijos pateikimą išimties suteikimui; pateikė melagingą informaciją sistemos tipo patvirtinimui gauti. Nustatyta, kad jei pažeidimas turėjo tarptautinį pobūdį ir buvo padarytas tyčia ir jei dėl pažeidimo buvo padaryta žala aplinkai arba buvo kilusi rizika tokiai žalai atsirasti ir jei tokie veiksmai buvo atlikti siekiant finansinės naudos, bausmė gali siekti iki 2 metų laisvės atėmimo); Šioje taisyklių dalyje yra ir daugiau nuostatų dėl sankcijų.</p>
<b>Šalies institucijos, atsakingos už konvencijos įgyvendinimą/taikymą</b>	<p>Danijos gamtos agentūra (angl. Danish Nature Agency, DNA). Pagrindinės funkcijos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- atlieka funkcijas, susijusias su Konvencijos A-4 standarto taikymu - esant prašymui, išduoda išimtis laivams plaukiantiems nustatytais maršrutais, kurių bent vienas apsilankymo uostas yra Danijos uostas. Išimties išduodamos DNA atlikus rizikos vertinimą ir nustačius, kad invazinių rūšių išplitimo rizika, laivui išleidus balastinį vandenį, yra maža. DNA informuoja TJO apie išduotas išimtis.</li> <li>- esant prašymui atlieka balastinio vandens valdymo sistemų tipo patvirtinimą. Jei prašoma atlikti aktyvias medžiagas naudojančių balastinio vandens tvarkymo sistemų tipo patvirtinimą, tai atlieka tik tokioms sistemoms, kurias yra patvirtinusi TJO. Tipo patvirtinimas atliekamas pareiškėjui bendradarbiaujant su Danijos jūrų administracijos įgaliota klasifikacine bendrove, atsižvelgiant į reikalavimus dėl tipo patvirtinimo (Konvencijos D-3 taisyklėje nustatytas standartas bei G8 rekomendacijos (rezoliucija MEPC.174(58) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą)).</li> <li>- Esant prašymui, valstybės vardu kreipiasi į TJO dėl balastinio vandens valdymo sistemų, naudojančių aktyvias medžiagas patvirtinimo, kaip numatyta Konvencijos D-3 taisyklėje bei G9 rekomendacijose (rezoliucija MEPC.169(57) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą)).</li> <li>- Kontroliuoja įsakymo vykdymą.</li> <li>- Kilus abejonėms dėl balastinio vandens atitikties nustatytiems standartams, ima mėginius bei atlieka laivo balastinio vandens induktyviąją analizę.</li> <li>- Nustačius, kad balastinis vanduo neatitinka nustatytųjų standartų, gali kreiptis į Danijos jūrų administraciją (Danish Maritime Authority) su prašymu sulaikyti laivą. DNA paimtą induktyvųjį mėginį, rodantį kad balastinis vanduo neatitinka nustatytojo standarto, pateikia nepriklausomai laboratorijai, kuri pateikia išvada dėl balastinio vandens atitikties nustatytajam standartui.</li> </ul>
<b>Informacijos šaltiniai, kuriais remiantis parengta informacija</b>	<p><sup>1</sup> Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, As at 10 March 2015 <a href="http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf">http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf</a></p> <p><sup>2</sup> <a href="http://www.dma.dk/sitecollectiondocuments/legislation/orders/2012/bek-654-15062012-management%20of%20ballast%20water%20and.pdf">http://www.dma.dk/sitecollectiondocuments/legislation/orders/2012/bek-654-15062012-management%20of%20ballast%20water%20and.pdf</a></p>

Valstybė	DANIJA
	<p><b>Atsakymai į pateikto klausimyno (8 priedas) klausimus:</b></p> <p><b>- Do you have national rules with regard to ballast water management and if yes, are these rules in force, or, alternatively your national rules will enter into force later (e.g. when Convention will enter into force)?</b></p> <p><i>Denmark has a national order regarding ballast water management. The national order is in force, but the specific rules on treatment of ships ballast water will only enter into force when the Convention enters into force.</i></p> <p><b>- Are you planning any changes in your national legislation when Convention will enter into force?</b></p> <p><i>Denmark is planning to change the national order, so that the dates regarding treatment are in line with the Convention.</i></p> <p><b>If you have your national rules, could you provide with the link on the Internet (if available), or with the text containing provisions of your national legislation. Or, alternatively (if the English translation is not available), with concise summary of requirements.</b></p> <p><i>Our national order can be seen here, unfortunately only in Danish: <a href="https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=142222">https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=142222</a></i></p> <p><b>- Could you shortly describe how BWMS which has to be installed on the ship flying the flag of your country is/will be type approved? Could you shortly describe survey and certification procedure for ships, flying the flag of your country?</b></p> <p><i>The responsibility for type approval (TA) lies on the Danish Nature Agency regarding discharge and the Danish Maritime Authority regarding safety. An order for the Kingdom of Denmark (including the Faroe Islands and Greenland) approve a certain classification societies to operate for ships flying the Danish Flag. Two types of application for TA, one from producer of BWMS and one from a ship-owner to use an already TA BWMS by another IMO party.</i></p> <p><b>- Which authority is/will be responsible for sampling of ballast water? How sampling will be organized in your country?</b></p> <p><i>Not yet established, awaiting IMO decisions, but the Danish Nature Agency have the responsibility. There will most likely be made an agreement with the Danish Maritime Authority / and their PSC officers on how to do it in the most practical way.</i></p> <p><b>- Do you have national legislation regulating matters related to ballast water reception facilities and ballast water sediments reception facilities?</b></p> <p><i>Yes we have legislation (Danish Environmental Protection Agency) that includes reception of sediments and their disposal (only related to smaller ship repair yards).</i></p> <p><b>- Are there ports/terminals in your country, which have reception facilities for ballast water/sediments available? If yes, could you please provide short information on that.</b></p> <p><i>To our knowledge - we have not.</i></p> <p><b>- If the answer to the previous question is no, are there any plans or initiatives to install ballast water reception facilities in the terminals/ports of your country?</b></p> <p><i>No, but we have founded a case study about a container base BWMS for harbors - result no business case in that.</i></p> <p>Atsakymus el. paštu 2015-04-14 pateikė:</p>

<b>Valstybė</b>	DANIJA
	<p><b>Ulrik Christian Berggreen</b> Cand.scient. Water resources planning and marine environment Direct phone: (+45) 72 54 48 29 <a href="mailto:ucb@nst.dk">ucb@nst.dk</a></p> <p> <b>Danish Ministry of the Environment</b> Nature Agency</p> <p>Haraldsgade 53 DK - 2100 Copenhagen Ø Phone: (+45) 72 54 30 00 <a href="http://www.naturstyrelsen.dk">www.naturstyrelsen.dk</a></p>



## 2 Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Švedijoje

<b>Valstybė</b>	ŠVEDIJA
<b>Data, kada valstybė tapo Konvencijos šalimi</b>	2009-11-24
<b>Informacija apie TJO pateiktas išlygas dėl konvencijos taikymo<sup>1</sup></b>	Dėl geografinių, hidrografinių ir hidrologinių sąlygų, Švedija negali visiškai atitikti reikalavimų dėl balastinio vandens keitimo ir dėl to iki 2017 metų nevykdys visų Konvencijos reikalavimų. Be to, B-3.3 taisyklė nebus taikoma laivams iki antros kasmetinės apžiūros, tačiau bent iki 2011 metų gruodžio pabaigos.
<b>Teisės aktai, reglamentuojantys laivų balastinio vandens tvarkymą ir aktualios jų nuostatos</b>	<p>Švedija yra dualistinės teisės šalis, o tai reiškia, kad Švedijos sudarytos tarptautinių sutarčių nuostatos turi būti perkeltos į Švedijos nacionalinę teisę. Balastinio vandens valdymo klausimus Švedijoje reglamentuoja Švedijos balastinio vandens įstatymas<sup>2</sup> (Barlastvattenlag SFS 2009:1165), kuris buvo priimtas 2009 metų lapkričio mėn. Kadangi, kaip ir šiuo metu, taip ir priimant įstatymą nebuvo aišku kada Konvencija įsigalios, buvo nuspręsta įgalioti Vyriausybę spręsti dėl įstatymo įsigaliojimo datos. Todėl įstatymas vis dar neįsigaliojo. Įstatymo paskirtis – perkelti Konvencijos nuostatas į Švedijos teisyną, todėl įstatyme didžiąja dalimi pakartojamos Konvencijos nuostatos. Įstatymas taikomas su Švedijos vėliava plaukiojantiems laivams, bei užsienio laivams, plaukiojantiems Švedijos atsakomybės rajone, įskaitant išskirtinę ekonominę zoną. Nustatyta, kad balastinis vanduo turi būti apdorojamas laive naudojant patvirtintą balastinio vandens valdymo sistemą, arba keičiamas, arba priduodamas į priėmimo įrenginį, arba tvarkomas kitokiu patvirtintu metodu. Įstatyme nustatyta, kad Švedijos vyriausybė paskiria instituciją, atsakingą už balastinio vandens sistemų tvirtinimą. Vyriausybei taip pat suteikiami įgaliojimai nustatyti reikalavimus, susijusius su balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginiais, kur vykdomas laivų balastinių talpų valymas bei remontas. Nuostatos, susijusios su reikalavimais dėl balastinio vandens valdymo plano bei balastinio vandens dienyno (žurnalo) iš esmės nesiskiria nuo Konvencijos reikalavimų. Vyriausybė ar jos įgaliota institucija įgaliojama nustatyti Švedijos laivų sertifikavimo ir inspektavimo reikalavimus. Užsienio laivai gali būti inspektuojami tik vadovaujantis Švedijos balastinio vandens įstatymo nuostatomis. Jei užsienio šalyje registruotas laivas yra Švedijos uoste, jo patikrinimas turi apsiriboti dokumentų (liudijimo, dienyno) patikrinimu ir jei reikia, mėginio paėmimu. Šiame įstatyme taip pat nustatytos sankcijos už pažeidimus. Numatyta bauda už neteisėtą balastinio vandens išpylimą į jūros aplinką, kurios dydis priklauso nuo laivo tonažo. Numatyta ir baudžiamoji atsakomybė už pažeidimus, kuri gali būti pritaikyta esant tyčiai ir gali siekti iki 2 metų laisvės atėmimo.</p> <p>Švedijos balastinio vandens įstatyme pateikiamos nuorodos į kitus teisės aktus,</p>

<b>Valstybė</b>	ŠVEDIJA
	kuriuos turėtų parengti vyriausybės institucijos. Švedijos Transporto agentūra (Transportstyrelsen) šiuo metu vis dar rengia balastinio vandens valdymo taisykles, o Įmonių, energetikos ir komunikacijų ministerija (Näringsdepartementet) ruošia techninių taisyklių rinkinį. Tikėtina, kad šie teisės aktai bus parengti ir įsigalios įsigaliojus BWM konvencijai bei Švedijos balastinio vandens įstatymui.
<b>Šalies institucijos, atsakingos už konvencijos įgyvendinimą/taikymą</b>	Švedijos Transporto agentūra (Transportstyrelsen) – atsakinga už daugumą balastinio vandens valdymo klausimų, numatytų Konvencijoje bei Švedijos balastinio vandens įstatyme. Yra ir kitos institucijos (Länsstyrelsen ir Havs- och), kurios iš dalies atsakingos už Balastinio vandens valdymo klausimus, tačiau šių institucijų vaidmuo yra labiau susijęs su invazinių rūšių valdymu.
<b>Informacijos šaltiniai, kuriais remiantis parengta informacija</b>	<sup>1</sup> Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, As at 10 March 2015 <a href="http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf">http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf</a> <sup>2</sup> <a href="http://se.vlex.com/vid/barlastvattenlag-2009-1165-71657878">http://se.vlex.com/vid/barlastvattenlag-2009-1165-71657878</a>

### 3 Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Rusijos Federacijoje

Valstybė	RUSIJOS FEDERACIJA	
Data, kada valstybė tapo Konvencijos šalimi	2012-05-24	
Informacija apie TJO pateiktas išlygas dėl konvencijos taikymo <sup>1</sup>	Išlygų nepateikė	
Teisės aktai, reglamentuojantys laivų balastinio vandens tvarkymą ir aktualios jų nuostatos	Šiuo metu yra priimtas tik Rusijos Federacijos vyriausybės nutarimas dėl prisijungimo prie Konvencijos. Daugiau priimtų teisės aktų nėra <sup>2</sup> . Planuojama parengti ir priimti vyriausybės nutarimą, kuriame būtų aptariamoms balastinio vandens valdymo procedūros, tačiau šio teisės akto parengimo bei priėmimo terminai nėra žinomi.	
Šalies institucijos, atsakingos už konvencijos įgyvendinimą/taikymą	Informacijos nėra, išskyrus tai, jog Juodojoje jūroje už balastinio vandens mėginių ėmimą yra atsakinga Novorosijsko uosto jūrinė administracija. Taip pat planuojama, įsigaliojus Konvencijai, reglamentuoti balastinio vandens ir balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių klausimus. Žinoma, kad Rusijos uostuose kol kas nėra ne balastinio vandens nei balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginių. Balastinio vandens priėmimo įrenginiai gali atsirasti tik didžiuosiuose Rusijos uostuose bei terminaluose <sup>2</sup> .	
Informacijos šaltiniai, kuriais remiantis parengta informacija	<p><sup>1</sup> Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, As at 10 March 2015 <a href="http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf">http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf</a></p> <p><sup>2</sup>Atsakymai į pateikto klausimyno (8 priedas) klausimus:</p> <p style="padding-left: 40px;">- Do you have national rules with regard to ballast water management and if yes, are these rules in force, or, alternatively your national rules will enter into force later (e.g. when Convention will enter into force)?</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>Сейчас у нас только постановление Правительства Российской Федерации о присоединении.</i></p> <p style="padding-left: 40px;">Are you planning any changes in your national legislation when Convention will enter into force?</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>Да, планируем выпустить еще одно постановление с описанием более детальным порядка и процедур.</i></p> <p style="padding-left: 40px;">If you have your national rules, could you provide with the link on the Internet (if</p>	

Valstybė	RUSIJOS FEDERACIJA
	<p>available), or with the text containing provisions of your national legislation. Or, alternatively (if the English translation is not available), with concise summary of requirements.</p> <p><i>Пока нет.</i></p> <p><b>Could you shortly describe how BWMS which has to be installed on the ship flying the flag of your country is/will be type approved? Could you shortly describe survey and certification procedure for ships, flying the flag of your country?</b></p> <p><i>Сейчас, как вы понимаете, судовладельцы это делают на добровольной основе. Я не вовлечена в эти вопросы. Думаю, что эти занимается Российский регистр судоходства и портовый контроль. Тем более, что в рамках PSC одобрено соответствующее руководство ИМО.</i></p> <p><b>Which authority is/will be responsible for sampling of ballast water? How sampling will be organized in your country?</b></p> <p><i>Пока не определено. На добровольной основе, уже в течение нескольких последних лет, в регионе Чёрного моря этим занимается Морская администрация порта Новороссийск.</i></p> <p><b>- Do you have national legislation regulating matters related to ballast water reception facilities and ballast water sediments reception facilities?</b></p> <p><i>Пока нет, будет после вступления в силу Конвенции.</i></p> <p><b>- Are there ports/terminals in your country, which have reception facilities for ballast water/sediments available? If yes, could you please provide short information on that.</b></p> <p><i>Нет</i></p> <p><b>- If the answer to the previous question is no, are there any plans or initiatives to install ballast water reception facilities in the terminals/ports of your country?</b></p> <p><i>Вполне возможно, только в крупных терминалах.</i></p> <p>Atsakymus el. paštu 2015-04-14 pateikė:</p> <p>С уважением, Кутаева НГ</p> <p>Counsellor to the Director Marine Rescue Service of Rosmorrechflot (MRS) Address: 3/6, Petrovka St, Moscow, 125993, Russia Tel: +7 495 626 18 06 Fax: +7 495 626 18 09 E-mail: kutaevang@sm pcsa.ru</p>

## 4 Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Vokietijoje

Valstybė	VOKIETIJA
Data, kada valstybė tapo Konvencijos šalimi	2013-06-20
Informacija apie TJO pateiktas išlygas dėl konvencijos taikymo <sup>1</sup>	Išlygų nepateikė
Teisės aktai, reglamentuojantys laivų balastinio vandens tvarkymą ir aktualios jų nuostatos	<p>1) Įstatymas dėl Konvencijos ratifikavimo ir įgaliojimų suteikimo Federalinei Transporto ir Infrastruktūros ministerijai priimti taisyklės, įgyvendinančias Konvenciją;</p> <p>2) Federalinis įstatymas dėl atsakomybių paskirstymo jūrų transporto srityje, nustatantis, kad Federalinė jūrų ir Hidrografijos agentūra (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, <i>sutrump. - BSH</i>) atsakinga už invazinių rūšių patekimo laivais prevenciją, balastinio vandens valdymo sistemų tipo patvirtinimą;</p> <p>3) Elgsenos jūrinėje aplinkoje taisyklės, kuriose nustatytos poveikio priemonės už Konvencijoje nustatytų reikalavimų nesilaikymą. Dauguma šių poveikio priemonių įsigalios kartu su Konvencija.</p> <p>Įsigaliojus Konvencijai, atsižvelgiant į įgytą patirtį gali prireikti keisti teisės aktus balastinio vandens valdymo srityje.</p> <p><i>Šaltinis – apklausos rezultatai, žr. klausimyno atsakymus lentelės pabaigoje</i></p>
Šalies institucijos, atsakingos už konvencijos įgyvendinimą/taikymą	<p>BSH atsakinga už<sup>2</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Esant gamintojo prašymui, tipo patvirtinimo liudijimų išdavimą balastinio vandens valdymo sistemoms, atitinkančioms TJO gairėse dėl balastinio vandens valdymo sistemų patvirtinimo (TJO rezoliucija MEPC.174(58) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą)) nustatytus reikalavimus, o tais atvejais, kai sistema naudoja aktyvias medžiagas – ir sistemoms, aprobuotoms TJO ir atitinkančioms TJO gairėse dėl balastinio vandens valdymo sistemų, naudojančių aktyvias medžiagas patvirtinimo (TJO rezoliucija MEPC.169(57) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą)) nustatytus reikalavimus. Atliekant balastinio vandens valdymo sistemų testus BSH naudojasi subrangovų paslaugomis. Pastarieji atlieka sistemų testavimus laive, krante, aplinkos bei toksiškumo testus.</li> </ul> <p>BG- Verkehr ir Vandens policija (Wasserschutzpolizei):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Atsakingos už mėginių ėmimą</li> </ul>

Valstybė	VOKIETIJA
	Išsamesnė informacija apie institucijas, atsakingas už Konvencijos įgyvendinimą pateikiama žemiau, atsakymuose į pateikto klausimyno klausimus.
Informacijos šaltiniai, kuriais remiantis parengta informacija	<p><sup>1</sup> Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, As at 10 March 2015 <a href="http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf">http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf</a></p> <p><sup>2</sup> <a href="http://www.bsh.de/en/Marine_data/Environmental_protection/Ballastwater/">http://www.bsh.de/en/Marine_data/Environmental_protection/Ballastwater/</a></p> <p><b>Atsakymai į pateikto klausimyno (8 priedas) klausimus:</b></p> <p><b>- Do you have national rules with regard to ballast water management and if yes, are these rules in force, or, alternatively your national rules will enter into force later (e.g. when Convention will enter into force)?</b></p> <p><i>The following laws and regulations have been adopted or amended to implement the Ballast Water Convention in Germany:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i><u>Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Gesetz)(Ballastwater Act):</u> This is the law to ratify the BWMC and gives the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) the competence to adopt regulations to further implement the BWMC. See <a href="http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/Ballastwasser/Ballastwasser-Gesetz.pdf">http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/Ballastwasser/Ballastwasser-Gesetz.pdf</a></i></li> <li>2) <i><u>Seeaufgabengesetz (Federal Maritime Responsibilities Act):</u> According to its Arts. 5, para. 1, no. 4c, 1 no. 16, the BSH is the authority responsible for measures to prevent the introduction of alien species via ships, and thus also for the approval of ballast water management systems.</i></li> <li>3) <i><u>See-Umweltverhaltensverordnung (Regulations on Environmentally Sustainable Behaviour in Maritime Shipping (Maritime Environmental Behaviour Regulations)):</u> These regulations govern the requirements for environmentally sustainable behaviour in shipping, as well as the imposition of penalties in the event of violations of provisions of e.g. Ballast Water Management Convention (see part 4 and 5). Most of them only become applicable upon the entry into force of the Convention.</i></li> </ol> <p><b>- Are you planning any changes in your national legislation when Convention will enter into force?</b></p> <p><i>There may be a need to review and adjust our national legislation, when we have gained experience in the early implementation period.</i></p> <p><b>If you have your national rules, could you provide with the link on the Internet (if available), or with the text containing provisions of your national legislation. Or, alternatively (if the English translation is not available), with concise summary of requirements.</b></p> <p><i>Please find attached the Maritime Environmental Behaviour Regulations in English and see above.</i></p> <p><b>- Could you shortly describe how BWMS which has to be installed on the ship flying the flag of your country is/will be type approved? Could you shortly describe survey and certification procedure for ships, flying the flag of your country?</b></p> <p><i>As mentioned above the BSH is the competent authority to test and approve BWMS and issue type approval certificates in Germany. BSH issues type approvals according to IMO standard, i.e. the IMO Guidelines G8 and G9, as well as other relevant IMO Guidelines and Circulars (including the Methodology of the GESAMP-BWWG) are the basis for our type approval process.</i></p> <p><i>You find a lot of information on our website, which we have updated recently.</i></p>

Valstybė	VOKIETIJA
	<p>Unfortunately, the English translation has not been completely finalized yet, so that only the German pages include the newest information, whereas the English version is still informative, but doesn't include everything.</p> <p>German website:  <a href="http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/Ballastwasser/Baumusterzulassung_%28Type_A_approval%29.jsp">http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/Ballastwasser/Baumusterzulassung_%28Type_A_approval%29.jsp</a></p> <p>English website:  <a href="http://www.bsh.de/en/Marine_data/Environmental_protection/Ballastwater/Type_Approval.jsp">http://www.bsh.de/en/Marine_data/Environmental_protection/Ballastwater/Type_Approval.jsp</a></p> <p>Please take note that also other national authorities are involved within the framework of the approval process: The Federal Environment Agency (UBA) for matters concerning ecotoxicology, the Federal Institute for Risk Assessment (BfR) for the toxicological examination of the applications, the Transport and Traffic Insurance Association (BG Verkehr) for aspects concerning ship safety. Finally, in special cases and with reference to the EU biocide directive, the Federal Institute for Occupational Safety and Health (BauA) is involved for checking the marketability of the substances that are used for disinfection, if applicable.</p> <p>If a ship flying the German flag wants to install a BWMS that has not a German type approval, the type approval of the BWMS to be installed would need to be recognized by the German administration in advance. For this the BSH would need to be convinced that the said BWMS fulfills all IMO requirements and has been gone through a testing regime satisfying all requirements.</p> <p>The survey and certification procedure for the ships flying the German flag is carried out by the BG Verkehr. Please get in touch with them to get further details (<a href="mailto:holger.steinbock@bg-verkehr.de">holger.steinbock@bg-verkehr.de</a>).</p> <p><b>Which authority is/will be responsible for sampling of ballast water? How sampling will be organized in your country?</b></p> <p>Sampling will be carried out by the PSC (BG- Verkehr in Germany), as well as the waterways police (Wasserschutzpolizei) in the framework of their normal inspection routine.</p> <p><b>Do you have national legislation regulating matters related to ballast water reception facilities and ballast water sediments reception facilities?</b></p> <p>ANSWER: No.</p> <p><b>Are there ports/terminals in your country, which have reception facilities for ballast water/sediments available? If yes, could you please provide short information on that.</b></p> <p>ANSWER: No, there are none so far.</p> <p><b>If the answer to the previous question is no, are there any plans or initiatives to install ballast water reception facilities in the terminals/ports of your country?</b></p> <p>ANSWER: No decision has been taken yet. This falls also generally in the jurisdiction of the Länder (federal system of Germany).</p> <p>Atsakymus el. paštu 2015-04-22 pateikė:</p>

<b>Valstybė</b>	<b>VOKIETIJA</b>
	<p>Susanne Heitmüller</p> <p>For the Federal Maritime and Hydrographic Agency</p> <p>Dr. iur. Susanne Heitmüller</p> <p>-----</p> <p>Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH) Environmental Protection in Maritime Traffic (S41) Bernhard-Nocht-Str. 78 20359 Hamburg</p> <p>Tel: +49 (0) 40 3190-7417 Fax: +49 (0) 40 3190-5000 email: <a href="mailto:susanne.heimmueller@bsh.de">susanne.heimmueller@bsh.de</a></p> <p><a href="http://www.bsh.de/">http://www.bsh.de/</a> <a href="http://www.deutsche-flagge.de">www.deutsche-flagge.de</a></p>



## 5 Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Norvegijoje

Valstybė	NORVEGIJA
Data, kada valstybė tapo Konvencijos šalimi	2007-03-29
Informacija apie TJO pateiktas išlygas dėl konvencijos taikymo <sup>1</sup>	Išlygų nepateikė
Teisės aktai, reglamentuojantys laivų balastinio vandens tvarkymą ir aktualios jų nuostatos	<p>Balastinio vandens tvarkymo klausimus reglamentuoja 2009 metų liepos 7 d. Aplinkos ministro patvirtintos taisyklės Nr. 992 „Dėl invazinių organizmų pernešimo, laivuose naudojant balastinį vandenį bei jo nuosėdas, prevencijos (Balastinio vandens taisyklės, angl. Ballast Water Regulations), taip pat šių taisyklių pakeitimai, priimti 2010 metų birželio 24 dieną įsakymu Nr. 966.</p> <p><b>Taisyklių taikymas</b></p> <p>Taisyklės taikomos Norvegijos teritoriniuose vandenyse bei ekonominėje zonoje esantiems laivams, kurių konstrukcijoje numatyta gabenti balastinį vandenį. Taisyklės netaikomos laivams, eksploatuojamiems išskirtinai Norvegijos teritoriniuose vandenyse ir ekonominėje zonoje, laivams kurių talpose esantis balastinis vanduo nekeičiamas, laivams, trumpesniems nei 50 metrų ilgio pramoginiams, vien tik poilsiui ar varžyboms naudojamiems laivams ar laivams, naudojamiems visų pirma paieškai ir gelbėjimui, kurių didžiausia balastinio vandens talpa yra 8 kubiniai metrai. Tačiau tokie laivai turi pasikeisti balastinį vandenį už uosto akvatorijos ribų ir kuo toliau nuo kranto kiek tai praktiškai įmanoma. Taisyklėse yra numatytos išimtys, pagal kurias taisyklių reikalavimai netaikomi avariniais atvejais.</p> <p><b>Balastinio vandens keitimo reikalavimai</b></p> <p>Taisyklėse nustatyti balastinio vandens keitimo reikalavimai atitinka Konvencijos B-4 taisyklės 1 dalyje nustatytuosius. Jei laivo maršruto zonoje tokių vietų nėra, laivas turi pasikeisti balastinį vandenį specialiose taisyklių priede nurodytose zonose. Jei ir to padaryti nėra galimybių, laivas privalo pasikeisti balastinį vandenį iki įplaukiant į Norvegijos teritorinius vandenis. Taisyklėse nustatyta, kad dėl balastinio vandens keitimo laivas neturi keisti maršruto, tačiau balastinį vandenį jis privalo pasikeisti kiek įmanoma toliau nuo kranto.</p> <p><b>Balastinio vandens apdorojimas</b></p> <p>Nurodyta, kad balastinio vandens apdorojimas turi būti vykdomas vadovaujantis IMO gairėmis. Pateikiami balastinio vandens veiksmingumo standartai, kurie</p>

<b>Valstybė</b>	NORVEGIJA
	<p>atitinka Konvencijos priedo D-2 taisyklėje nustatytuosius. Numatyta, kad laivams, dalyvaujantiems programoje, skirtoje naujai balastinio vandens apdorojimo technologijai išbandyti, pirmuosius penkerius metus nuo tokios technologijos įdiegimo laive datos, nustatyti balastinio vandens veiksmingumo standartai netaikomi. Tokia programa turi būti patvirtinta vadovaujantis TJO Gairėmis.</p> <p>Taip pat nurodoma, kad laivai, įplaukiantys į Norvegijos uostus, privalo turėti balastinio vandens dienyną (žurnalą), yra nustatyti reikalavimai tokiam dienynui.</p>
<b>Šalies institucijos, atsakingos už konvencijos įgyvendinimą/taikymą</b>	<p>Norvegijos jūrų administracija (angl. Norwegian Maritime Authority). Pagrindinės funkcijos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suteikia išimtis dėl balastinio vandens taisyklių taikymo.</li> <li>- Esant ypatingoms aplinkybėms (pavyzdžiui dumblių žydėjimo metu, kada yra padidėjusi invazinių rūšių keliama rizika) gali laikinai nustatyti griežtesnius reikalavimus balastinio vandens ir nuosėdų valdymui, nei yra nustatyti Balastinio vandens taisyklėse.</li> <li>- Atlieka laivų, plaukiojančių su Norvegijos vėliava, kurių GT tonažas 400 ir daugiau apžiūras ir sertifikavimą.</li> </ul>
<b>Informacijos šaltiniai, kuriais remiantis parengta informacija</b>	<p><sup>1</sup> Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, As at 10 March 2015 <a href="http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf">http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf</a></p> <p><sup>2</sup><a href="http://www.dma.dk/sitecollectiondocuments/legislation/orders/2012/bek-654-15062012-management%20of%20ballast%20water%20and.pdf">http://www.dma.dk/sitecollectiondocuments/legislation/orders/2012/bek-654-15062012-management%20of%20ballast%20water%20and.pdf</a></p>

## 6 Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Brazilijoje

<b>Valstybė</b>	BRAZILIJA	
<b>Data, kada valstybė tapo Konvencijos šalimi</b>	2010-04-14	
<b>Informacija apie TJO pateiktas išlygas dėl konvencijos taikymo<sup>1</sup></b>	Išlygų nepateikė	
<b>Teisės aktai, reglamentuojantys laivų balastinio vandens tvarkymą ir aktualios jų nuostatos</b>	<p>Balastinio vandens valdymo klausimus Brazilijoje reglamentuoja Laivų balastinio vandens valdymo taisyklės<sup>2,3,4,5</sup>, priimtos Brazilijos jūrinės administracijos. Taisyklės parengtos vadovaujantis TJO rezoliucija A.868(20) ir Konvencija. Taisyklės taikomos nuo 2007 metų visiems laivams (tiek užsienio, tiek plaukiojantiems su Brazilijos vėliava) įplaukiantiems į Brazilijos atsakomybės rajoną ir ten išleidžiantiems balastinį vandenį. Kiekvienam laivui privalomas balastinio vandens valdymo planas. Taisyklėse nustatyti balastinio vandens keitimo, atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimai keičiant balastinį vandenį atitinka Konvencijoje nustatytuosius – 200 jūrmylių ar didesnis atstumas nuo kranto, ir 200 m ar didesnis gylis, o tais atvejais, kada to padaryti neįmanoma – atstumą nuo kranto leidžiama sumažinti iki 50 jūrmylių. Šie atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimai taikomi ir balastinio vandens nuosėdų išleidimui. Nuosėdos taip pat gali būti pridudamos į priėmimo įrenginius uostuose, jei tokie yra įrengti. Tais atvejais, kada neįmanoma atlikti balastinio vandens keitimo nurodytomis sąlygomis, balastinis vanduo neturi būti išleidžiamas, išskyrus nedidelį to vandens kiekį, kurį galima išleisti gavus Brazilijos jūrų administracijos atstovo leidimą. Apie tokius atvejus laivas privalo informuoti Brazilijos jūrų administraciją iš anksto. Leidžiami trys balastinio vandens keitimo metodai: 1) nuoseklusis; 2) pratekėjimo; 3) skiedimo. Naudojant pratekėjimo arba skiedimo metodus, turi būti perpumpuoti ne mažiau nei trys balastinėse talpose esantys tūriai. Balastinio vandens keitimo procedūros metu turi būti pakeista ne mažiau nei 95% talpose esančio balastinio vandens tūrio. Balastinio vandens keitimo procedūras turi atlikti laivai, plaukiojantys tarp skirtingų hidrografinių baseinų bei tarp jūrų uostų ir uostų esančių upėse. Amazonės baseino uostuose besilankantiems laivams taikomos specialios procedūros: siekiant sumažinti iš laivo išleidžiamo balastinio vandens druskingumą turi būti atliekamas papildomas balastinio vandens keitimas (yra nurodomos vietos kur tai turi būti atliekama).</p> <p>Už šių nuostatų nesilaikymą numatytos sankcijos, kurios apima įspėjimus, baudas, laivo sulaikymą, draudimą laivui įplaukti į uostą ar terminalą. Taisyklėse numatytos išimties (taisyklių nuostatos netaikomos kada balastinio vandens</p>	

<b>Valstybė</b>	BRAZILIJA
	<p>paėmimas ar išleidimas yra būtinas siekiant užtikrinti laivo saugą esant avarinei situacijai, ar siekiant išgelbėti gyvybę jūroje, ir kitais atvejais). Karo laivams, valstybinį statusą turintiems laivams, nevykdantiems komercinių reisų, laivams, kurių balastinis vanduo nekeičiamas, pramoginiams ir paieškos ir gelbėjimo laivams, kurių ilgis mažiau nei 50 metrų ir kurių balastinio vandens talpų tūris neviršija 8 m<sup>3</sup> šios taisyklės netaikomos.</p> <p>Pagal taisykles leidžiami ir kiti balastinio vandens apdorojimo metodai, užtikrinantys ne mažesnę jūros aplinkos apsaugos lygį nei taisyklėse aprašytieji.</p> <p>Taisyklėse taip pat nurodoma, kad tobulėjant technologijoms, šios taisyklės bus peržiūrimos, siekiant sudaryti galimybes laivams tokias technologijas naudoti.</p>
<b>Šalies institucijos, atsakingos už konvencijos įgyvendinimą/taikymą</b>	<p>Brazilijos jūrų administracija (Brazilian Maritime Authority), Nacionalinė sanitarijos tarnyba (ANVISA) – koordinuojančios institucijos atliekant balastinio vandens keitimo procedūrų stebėseną: tikrina Balastinio vandens valdymo planus ir Balastinio vandens operacijų ataskaitą (angl. Ballast Water Reporting Form). Laivas privalo atsiųsti užpildytą balastinio vandens operacijų ataskaitą atitinkamai teritorinei sanitarijos inspekcijai likus 24 valandoms iki planuojamo įplaukimo į uostą laiko. Monitoringas taip pat apima mėginių ėmimą (teritorinė sanitarijos inspekcija).</p> <p>Brazilijos jūrų administracijos inspektoriai atlieka laivų kontrolę. Tikrinamas balastinio vandens registracijos žurnalas (jei toks laive yra), vertinama ar Balastinio vandens operacijų ataskaita buvo tinkamai užpildyta, bei daugelis kitų aspektų, nustatytų taisyklėse.</p>
<b>Informacijos šaltiniai, kuriais remiantis parengta informacija</b>	<p><sup>1</sup> Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, as at 10 March 2015 <a href="http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf">http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf</a></p> <p><sup>2</sup> Maritime authority regulation for ship's ballast water management, Brazilian navy ports and coasts directorate 2005, <a href="http://www.intertanko.com/upload/Tim/Brazilian%20Ballast%20Requirements.pdf">http://www.intertanko.com/upload/Tim/Brazilian%20Ballast%20Requirements.pdf</a></p> <p><sup>3</sup> TJO aplinkraštis BWM.2/Circ.1 (Communication received from the Administration of Brazil)</p> <p><sup>4</sup> TJO aplinkraštis BWM.2/Circ.3 (Communication received from the Administration of Brazil)</p> <p><sup>5</sup> TJO aplinkraštis BWM.2/Circ.5 (Communication received from the Administration of Brazil)</p>

## 7 Priedas. Teisės aktai įgyvendinantys konvencijos reikalavimus ir jų įgyvendinimo praktika Kanadoje

<b>Valstybė</b>	KANADA	
<b>Data, kada valstybė tapo Konvencijos šalimi</b>	2010-04-08	
<b>Informacija apie TJO pateiktas išlygas dėl konvencijos taikymo<sup>1</sup></b>	Išlygų nepateikė	
<b>Teisės aktai, reglamentuojantys laivų balastinio vandens tvarkymą ir aktualios jų nuostatos</b>	<p>Balastinio vandens kontrolės ir valdymo taisyklės<sup>2,3</sup> (angl. Ballast Water Control and Management Regulations), priimtos vadovaujantis Kanados laivybos įstatymu. Taisyklių tikslas – apsaugoti jūrinę ekosistemą nuo invazinių rūšių. Taisyklės, kiek tai įmanoma, yra suderintos su Konvencijos nuostatomis bei JAV galiojančiais reikalavimais balastinio vandens valdymo srityje.</p> <p>Taisyklėse reikalaujama, kad į Kanados uostus įplaukiantys laivai būtų pasikeitę balastinį vandenį, pagal taisyklėse nustatytus standartus. Paminėtina, kad šie standartai skiriasi nuo Konvencijoje nustatytųjų – keitimas turi būti atliekamas 200 jūrmilių nuo kranto atstumu esant 2000m gyliui (su tam tikromis išimtimis, kurios skiriasi skirtingose vietovėse). (Konvencijoje nustatytas 200 m gylio reikalavimas, yra nustatyta išimčių).</p> <p>Prieš laivui įplaukiant į Kanados uostus, laivas nurodytais kontaktais Kanados transporto agentūrai turi pateikti Taisyklėse nustatytą užpildytą balastinio vandens valdymo ataskaitos formą. Taisyklėse nėra nustatytos Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto įsigaliojimo datos, tačiau jei laive tokia sistema įrengta ir ji tinkamai veikia, tokie laivai laikomi atitinkančiais Taisyklių reikalavimus.</p> <p>Taisyklės netaikomos paiešką ir gelbėjimą vykdantiems laivams, trumpesniems nei 50 m pramoginiams laivams, kurių balastinių talpų tūris neviršija 8 m<sup>3</sup>.</p>	
<b>Šalies institucijos, atsakingos už konvencijos įgyvendinimą/taikymą</b>	<p>Pagrindinė institucija, atsakinga už Konvencijos įgyvendinimą ir priežiūrą yra Kanados transporto agentūra (Transport Canada):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formuoja politiką balastinio vandens valdymo srityje;</li> <li>- Atlieka laivų kontrolę: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tikrina dokumentus laive (balastinio vandens registravimo žurnalą, balastinio vandens valdymo planą),</li> <li>- Ima mėginius;</li> <li>- Tvirtina balastinio vandens valdymo sistemas laivuose;</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Informacijos šaltiniai, kuriais</b>	<sup>1</sup> Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, As at 10 March 2015	

<b>Valstybė</b>	KANADA
<b>remiantis parengta informacija</b>	<a href="http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf">http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf</a> <sup>2</sup> <a href="http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/tp-tp13617-menu-2138.htm">http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/tp-tp13617-menu-2138.htm</a> <sup>3</sup> <a href="http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/oep-environment-ballastwater-menu-449.htm">http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/oep-environment-ballastwater-menu-449.htm</a>

## **8 Priedas. Klausimyno, pateikto Baltijos jūros valstybėms, kurios yra Konvencijos šalis, tekstas (anglų kalba)**

- Do you have national rules with regard to ballast water management and if yes, are these rules in force, or, alternatively your national rules will enter into force later (e.g. when Convention will enter into force)?

- Are you planning any changes in your national legislation when Convention will enter into force?

If you have your national rules, could you provide with the link on the Internet (if available), or with the text containing provisions of your national legislation. Or, alternatively (if the English translation is not available), with concise summary of requirements.

- Could you shortly describe how BWMS which has to be installed on the ship flying the flag of your country is/will be type approved? Could you shortly describe survey and certification procedure for ships, flying the flag of your country?

- Which authority is/will be responsible for sampling of ballast water? How sampling will be organized in your country?

- Do you have national legislation regulating matters related to ballast water reception facilities and ballast water sediments reception facilities?

- Are there ports/terminals in your country, which have reception facilities for ballast water/sediments available? If yes, could you please provide short information on that.

If the answer to the previous question is no, are there any plans or initiatives to install ballast water reception facilities in the terminals/ports of your country?

## 9 Priedas. Tikslinių rūšių, išvardintų preliminariniame HELCOM sąraše, patekimo į Lietuvos vandenį rizikos vertinimas

Nr	Lotyniškas pavadinimas	Lietuviškas pavadinimas	Klasė	Aptikimas Baltijos ir Šiaurės jūrose*		Aptikimas Lietuvos vandenyse			Rizikos vertinimas pagal HELCOM/OSPAR	Druskingumo tolerancijos ribos, psu	Rūšies patekimo į Lietuvos vandenį rizika
				Nuo kada	Kur	Data	Baltijos jūroje	Kuršių mariose			
1.	<i>Acartia tonsa</i>	Planktoninis irklakojis vėžiagyvis	Maxillopoda	1920	Švedija, Šiaurės jūra	1930	+		Didelė	2 - 33	Jau pateko
2.	<i>Acrothamnion preissii</i>		Florideophyceae	-		-			Didelė	Nenustatyta	Nenustatyta
3.	<i>Aglaothamnion halliae</i>		Florideophyceae	1960	Vokietija	-			Maža/nežinoma	Nenustatyta	Nenustatyta
4.	<i>Alexandrium acatenella</i>		Dinophyceae	-		-			Maža/nežinoma	20-37	Nėra
5.	<i>Alexandrium minutum</i>		Dinophyceae	1996	Švedija	-			Didelė	Mažas druskingumas (HELCOM)	Yra
6.	<i>Alexandrium monilatum</i>		Dinophyceae	-		-			Didelė	Nenustatyta	
7.	<i>Alexandrium ostenfeldii</i>		Dinophyceae	-		-			Maža/nežinoma	Nenustatyta	
8.	<i>Amphibalanus improvisus</i>	Jūrų gilė	Maxillopoda	1500-1854	Didžioji Britanija	1844	+		Didelė	0,5 – 30	Jau pateko
9.	<i>Anadara inaequalis/A. kagoshimensis</i>		Bivalvia	-		-			Didelė	18-40	Nėra, per mažas druskingumas
10.	<i>Anadara transversa</i>		Bivalvia	-		-			Didelė		
11.	<i>Anguillicola crassus</i>	Parazitinė apvalioji kirmėlė	Secernentea	1980-1989	Vokietija	1998	+		-	<0,5	Jau pateko
12.	<i>Arcuatula senhousia</i>		Bivalvia	-		-			Didelė	17-37	Nėra
13.	<i>Asparagopsis armata</i>		Florideophyceae	1973	Didžioji Britanija	-			Didelė	30-40	Nėra



Nr	Lotyniškas pavadinimas	Lietuviškas pavadinimas	Klasė	Aptikimas Baltijos ir Šiaurės jūrose*		Aptikimas Lietuvos vandenyse			Rizikos vertinimas pagal HELCOM/OSPAR	Druskingumo tolerancijos ribos, psu	Rūšies patekimo į Lietuvos
14.	<i>Asparagopsis taxiformis</i>		Florideophyceae	-		-			Didelė	30-40	Nėra
15.	<i>Asterias amurensis</i>	Jūrų žvaigždė	Asteroidea	-		-			neištirta	>30	Nėra
16.	<i>Amphibalanus eburneus</i>		Maxillopoda	1890-1899	Olandija	-			Maža/nežinoma	2-35	Yra
17.	<i>Blackfordia virginica</i>		Hydrozoa	-		-			Didelė		
18.	<i>Boccardia (syn. Polydora) redeki</i>		Polychaeta	1960-1969	Suomija	-			Didelė		
19.	<i>Bonnemaisonia hamifera</i>		Florideophyceae	1890-1899	Vokietija	-			Didelė	10-30	Nėra
20.	<i>Botrylloides violaceus</i>		Ascidacea	2004	Belgija	-			Didelė	20-38	Nėra
21.	<i>Brachidontes pharaonis</i>		Bivalvia	-		-			Didelė	35-53	Nėra
22.	<i>Bugula neritina</i>		Gymnolaemata	1999	Belgija	-			Didelė		
23.	<i>Callinectes sapidus</i>	Mėlynasis krabas	Malacostraca	1932	Olandija	-			Didelė	18-30	Nėra
24.	<i>Caprella mutica</i>		Malacostraca	1993	Olandija	-			Didelė	19-35	Nėra
25.	<i>Carassius gibelio</i>	Sibadrinis karosas	Actinopterygii	1601-1700	Lietuva	1601-1700		+	Didelė	<0,5	Jau pateko
26.	<i>Carijoa riisei</i>		Anthozoa						neištirta	>30	Nėra
27.	<i>Caulerpa cylindracea</i>		Bryopsidophyceae	-		-			Didelė	30-40	Nėra
28.	<i>Caulerpa taxifolia</i>		Bryopsidophyceae	-		-			Didelė	>20	Nėra
29.	<i>Cercopagis pengoi</i>	Spygliuotoji vandens blusa	Branchiopoda	1992	Estija	1999		+	Didelė	0,5-10	Jau pateko
30.	<i>Chama pacifica</i>		Bivalvia	-		-			Didelė	30-40	Nėra
31.	<i>Codium fragile</i>		Bryopsidophyceae	1900	Olandija	-			Didelė	17,5-40	Nėra

Nr	Lotyniškas pavadinimas	Lietuviškas pavadinimas	Klasė	Aptikimas Baltijos ir Šiaurės jūrose*		Aptikimas Lietuvos vandenyse			Rizikos vertinimas pagal HELCOM/OSPAR	Druskingumo tolerancijos ribos, ‰	Rūšies patekimo į Lietuvos
32.	<i>Corbicula fluminea</i>		Bivalvia	1980-1989	Vokietija	-			Didelė	0-30	Yra
33.	<i>Cordylophora caspia</i>	Hidragyvis	Hydrozoa	1801-1900	Estija, Lenkija, Lietuva, Latvija, Suomija	1801-1900	+		Didelė	0-10	Jau pateko
34.	<i>Corella eumyota</i>		Ascidacea	2009-2013	Didžioji Britanija	-			Maža/nežinoma	30-40	Nėra
35.	<i>Coscinodiscus wailesii</i>		Coscinodiscophyceae	1977	Vokietija	-			Didelė	18-30	Nėra
36.	<i>Crassostrea gigas</i>	Didžioji austrė	Bivalvia	1911	Vokietija	-			Didelė	10-34	Nėra
37.	<i>Crepidula fornicata</i>		Gastropoda	1887-1890	Didžioji Britanija	-			Didelė	10-40	Nėra
38.	<i>Cyprinus carpio</i>	Paprastasis karpis	Actinopterygii	1200-1300	Lenkija	1501-1600		+	Maža/nežinoma	<0,5	Jau pateko
39.	<i>Dikerogammarus villosus</i>		Malacostraca	1995	Vokietija	-			Didelė	<0,5	Yra
40.	<i>Dreissena bugensis</i>		Bivalvia	Iki 1950	Vokietija	-			Didelė	<0,5	Yra
41.	<i>Dreissena polymorpha</i>	Dreissena	Bivalvia	1801-1810	Lietuva	1801-1810		+	Didelė	0-10	Jau pateko
42.	<i>Elminius modestus (Austrominus modestus)</i>		Maxillopoda	1930-1939	Švedija	-			Didelė	18-40	Nėra
43.	<i>Elodea canadensis</i>	Kanadinė elodėja	Liliopsida	1866	Lenkija	1884		+	Didelė	<0,5	Jau pateko
44.	<i>Ensis americanus (syn. E. Directus)</i>		Bivalvia	1978	Švedija	-			Didelė	10-40	Yra
45.	<i>Eriocheir sinensis</i>	Apželtkojis krabas	Malacostraca	1912	Vokietija	1935	+		Didelė	0-35	Jau pateko
46.	<i>Fibrocapsa japonica</i>		Raphidophyceae	1991	Olandija, Vokietija	-			Maža/nežinoma	11-20 optimalus augimas (HELCOM)	Nėra
47.	<i>Ficopomatus enigmaticus</i>		Polychaeta	1922	Didžioji Britanija	-			Didelė	5-40	Yra

Nr	Lotyniškas pavadinimas	Lietuviškas pavadinimas	Klasė	Aptikimas Baltijos ir Šiaurės jūrose*		Aptikimas Lietuvos vandenyse			Rizikos vertinimas pagal HELCOM/OSPAR	Druskingumo tolerancijos ribos, psu	Rūšies patekimo į Lietuvos
48.	<i>Fucus evanescens</i>		Phaeophyceae	1924	Švedija	-			Maža/nežinoma	10-40	Nėra
49.	<i>Gammarus tigrinus</i>	Tigrinė šoniplauka	Malacostraca	1957	Vokietija	2004	+		Didelė	0,5-30	Jau pateko
50.	<i>Goniadella gracilis</i>		Polychaeta	-		-			Maža/nežinoma		
51.	<i>Gracilaria vermiculophylla</i>		Florideophyceae	1990-1999	Olandija	-			Maža/nežinoma	8,5-60	Yra
52.	<i>Grateloupia turuturu</i>		Florideophyceae	1993	Olandija	-			Didelė	12-52	Nėra
53.	<i>Gymnodinium catenatum</i>		Dinophyceae	1990-1999	Olandija	-			Didelė	>15	Nėra
54.	<i>Hemigrapsus sanguineus</i>		Malacostraca	1999	Olandija	-			Didelė	15-33	Nėra
55.	<i>Hemigrapsus takanoi</i>		Malacostraca	1999	Olandija	-			Didelė	0-40	Yra
56.	<i>Hemimysis anomala</i>	Raudonoji mizidė	Malacostraca	1962	Rusija, Lietuva	1962	+?		Didelė	0-10	Jau pateko
57.	<i>Heterosiphonia japonica</i>		Florideophyceae	1994	Olandija	-			Maža/nežinoma	18-40	Nėra
58.	<i>Homarus americanus</i>	Amerikinis omaras	Malacostraca	1999	Norvegija	-			Didelė	>25	Nėra
59.	<i>Karenia (syn. Gymnodinium) mikimotoi</i>		Dinophyceae	1966	Danija	-			Didelė	18-30	Nėra
60.	<i>Lepomis gibbosus</i>	Paprastasis saulešeris	Actinopterygii	1927	Lenkija	-			Didelė	<0,5	Yra
61.	<i>Lophocladia lallemantii</i>		Florideophyceae	-		-			Didelė	30-40	Nėra
62.	<i>Maeotias marginata</i>		Hydrozoa	1999	Estija	-			Maža/nežinoma	5-10	Yra
63.	<i>Marenzelleria neglecta</i>	Daugiašerė kirmelė	Polychaeta	1985	Vokietija	1988	+		Didelė	0,5-30	Jau pateko
64.	<i>Marenzelleria viridis</i>	Daugiašerė kirmelė	Polychaeta	1982	Didžioji Britanija	Iki 2013	+		Didelė	0,5-30	Tikriausiai jau pateko (reikalingas patvirtinimas molekulinės genetikos)

Nr	Lotyniškas pavadinimas	Lietuviškas pavadinimas	Klasė	Aptikimas Baltijos ir Šiaurės jūrose*		Aptikimas Lietuvos vandenyse			Rizikos vertinimas pagal HELCOM/OSPAR	Druskingumo tolerancijos ribos, psu	Rūšies patekimo į Lietuvos metodus)
65.	<i>Marsupenaeus japonicus</i>	Japoninė krevetė	Malacostraca	-		-			Didelė	23-47	Nėra
66.	<i>Mercenaria mercenaria</i>		Bivalvia	1964	Didžioji Britanija	-			Didelė	21-30	Nėra
67.	<i>Mnemiopsis leidyi</i>	Amerikinis šukuotis	Tentaculata	1990-1999	Olandija	-			Didelė	2-32	Yra
68.	<i>Molgula manhattensis</i>		Ascidacea	Iki 1762	Olandija	-			Didelė	>20	Nėra
69.	<i>Mya arenaria</i>	Smėlinė mija	Bivalvia	XIII amž.	Lenkija, Suomija, Rusija, Danija, Latvija, Vokietija, Švedija, Lietuva, Estija	XIII amž.	+		Didelė	3-35	Jau pateko
70.	<i>Mytilicola orientalis</i>		Maxillopoda	Iki 1992	Olandija	-			Didelė		
71.	<i>Mytilopsis (syn. Congeria) leucophaeata</i>		-	1930	Vokietija	-			Didelė	0,2-0,5	Yra
72.	<i>Mytilus galloprovincialis</i>	Viduržemio jūros midija	Bivalvia	-		-			n.i.	12-38	Nėra
73.	<i>Neogobius (syn. Apollonia) melanostomus</i>	Juodažiotis grundalas	Actinopterygii	1990	Lenkija	2002	+		Didelė	0-10	Jau pateko
74.	<i>Neosiphonia harveyi</i>		Florideophyceae	1908-1965	Didžioji Britanija	-			Maža/nežinoma	18-30	Nėra
75.	<i>Ocinebrellus inornata</i>		Gastropoda	Iki 2007	Olandija	-			Maža/nežinoma		
76.	<i>Odontella sinensis</i>		Coscinodiscophyceae	1903	Norvegija	-			Didelė	5-30	Yra
77.	<i>Palaemon macrodactylus</i>		Malacostraca	2001	Didžioji Britanija	-			Didelė	5-30	Yra
78.	<i>Paralithodes</i>		Malacostraca	-		-			Didelė	>25	Nėra

Nr	Lotyniškas pavadinimas	Lietuviškas pavadinimas	Klasė	Aptikimas Baltijos ir Šiaurės jūrose*		Aptikimas Lietuvos vandenyse			Rizikos vertinimas pagal HELCOM/OSPAR	Druskingumo tolerancijos ribos, psu	Rūšies patekimo į Lietuvos
	<i>camtschatica</i>										
79.	<i>Petricola pholadiformis</i>		Bivalvia	1993	Didžioji Britanija	-			Didelė	7,5-35	Yra
80.	<i>Pfisteria piscicida</i>		Dinophyceae	2000	Norvegija	-			neištirta		
81.	<i>Polysiphonia morrowii</i>		Florideophyceae	-		-			Didelė		
82.	<i>Pontogammarus robustoides</i>	Kietašarvė šoniplauka	Malacostraca	1962	Lietuva	1962	+		Didelė	0-10	Jau pateko
83.	<i>Potamocorbula amurensis</i>		Bivalvia						neištirta	0-35	Yra
84.	<i>Potamopyrgus antipodarum</i>	Pietinė dumblasraigė	Gastropoda	1801-1900	Latvija	1887	+		Didelė	0-10	Jau pateko
85.	<i>Potamothrix vejdoskyi</i>		Clitellata	1916-1970	Švedija	-			Maža/nežinoma	<0,5	Yra
86.	<i>Procambarus clarkii</i>		Malacostraca	-		-			Didelė		Jau pateko
87.	<i>Prorocentrum minimum</i>	Šarvadumblis	Dinophyceae	1979	Švedija, Norvegija	1992	+		Maža/nežinoma	10-40	Jau pateko
88.	<i>Proterorhinus marmoratus</i>		Actinopterygii	2006	Rusija	-			Maža/nežinoma		
89.	<i>Pseudochattonella verruculosa</i>		Chrysophyceae	1998	Danija, Vokietija, Norvegija	-			Didelė	10-35	
90.	<i>Pseudodactylogyrus anguillae</i>		Trematoda	1985	Švedija, Danija, Lenkija	-			Didelė	<0,5	Yra
91.	<i>Pseudodactylogyrus bini</i>		Trematoda	1985	Lenkija	-			Didelė		Yra
92.	<i>Rangia cuneata</i>		Bivalvia	Iki 2000	Belgija, Rusija	2013		+	Maža/nežinoma	0-15	Jau pateko
93.	<i>Rapana venosa</i>		Gastropoda	2005	Didžioji Britanija, Olandija	-			Didelė	7-32	Yra
94.	<i>Rhithropanopeus harrisii</i>	Dumblinis krabas	Malacostraca	1874	Olandija	2001	+		Didelė	0,5-18	Jau pateko

Nr	Lotyniškas pavadinimas	Lietuviškas pavadinimas	Klasė	Aptikimas Baltijos ir Šiaurės jūrose*		Aptikimas Lietuvos vandenyse			Rizikos vertinimas pagal HELCOM/OSPAR	Druskingumo tolerancijos ribos, psu	Rūšies patekimo į Lietuvos
95.	<i>Rhopilema nomadica</i>		Scyphozoa	-		-			Didelė	>30	Nėra
96.	<i>Salvelinus fontinalis</i>	Upokšninė šalvis (Amerikinė palija)	Actinopterygii	1872	Švedija	-			Didelė	18-30	Nėra
97.	<i>Salvelinus namaycush</i>	Amerikinis ežerinis upėtakis (Upėtakinė palija)	Actinopterygii	1899	Švedija	-			Maža/nežinoma		
98.	<i>Sargassum muticum</i>		Phaeophyceae	1977	Olandija	-			Didelė	18-40	Nėra
99.	<i>Spartina alterniflora</i>		Liliopsida	-		-			Didelė	>20	Nėra
100.	<i>Spartina anglica</i>		Liliopsida	1924	Olandija	-			Didelė	>20	Nėra
101.	<i>Spartina townsendii</i>		Liliopsida	1924	Olandija	-			Didelė	>20	Nėra
102.	<i>Spondylus spinosus</i>		Bivalvia	-		-			Didelė		
103.	<i>Styela clava</i>		Ascidacea	1974	Olandija	-			Didelė	18-30	Nėra
104.	<i>Teredo navalis</i>	Laivagraužis	Bivalvia	1701-1800	Norvegija	-			Didelė	10-35	Yra, nes pastaroju metu rūšis paplito į rytinius Šiaurės Vokietijos vandenį
105.	<i>Tricellaria inopinata</i>		Gymnolaemata	2000	Belgija	-			Didelė	20-30	Nėra
106.	<i>Undaria pinnatifida</i>		Phaeophyceae	1999	Olandija, Belgija	-			Didelė	6-31	Yra
107.	<i>Urosalpinx cinerea</i>		Gastropoda	Iki 1928	Didžioji Britanija	-			Didelė		
108.	<i>Tapes/Venerupis philippinarum</i>	Filipininė venera	Bivalvia	1981-1987	Didžioji Britanija	-			Didelė	16-36	Nėra
109.	<i>Victorella pavida</i>		Gymnolaemata	1870	Didžioji Britanija	-			Didelė	1-35	Yra
110.	<i>Watersipora subtorquata</i>		Gymnolaemata	-		-			Maža/nežinoma	25-49	Nėra

Nr	Lotyniškas pavadinimas	Lietuviškas pavadinimas	Klasė	Aptikimas Baltijos ir Šiaurės jūrose*		Aptikimas Lietuvos vandenyse			Rizikos vertinimas pagal HELCOM/OSPAR	Druskingumo tolerancijos ribos, psu	Rūšies patekimo į Lietuvos
				-	-	-	-	-	Didelė	30-40	Nėra
111.	<i>Womersleyella setacea</i>		Florideophyceae	-		-			Didelė	30-40	Nėra

\* Rūšių aptikimo Šiaurės arba Baltijos jūrose pirmi metai nustatyti pagal AquaNIS (2015)<sup>99</sup> duomenis.

---

<sup>99</sup> AquaNIS. 2015. Information system on non-indigenous and cryptogenic species ([www.corpi.ku.lt/databases/aquanis](http://www.corpi.ku.lt/databases/aquanis)), accessed 2015-06-05.

## 10 Priedas. Prašymas dėl išimties suteikimo laivui pagal 2004 metų Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valymo A-4 taisyklę

Laivybos bendrovės duomenys (adresas, telefonas, faksas, el. pašto adresas)	
<b>Informacija apie laivą</b>	
Laivo pavadinimas	
Registracijos uostas	
IMO numeris	
Šaukiniai	
Tonažas GT	
Įprastai laive naudojamas balastinio vandens valdymo būdas, balastinio vandens valdymo technologija (jei laive įdiegta balastinio vandens valdymo sistema)	
<b>Informacija apie laivo maršrutą</b>	
Maršrutas kuriam prašoma suteikti išimtį	<i>Nurodomas uostas (-ai) donoras (-ai) ir uostas recipientas (Klaipėdos valstybinis jūrų uostas arba Šventosios uostas arba Būtingės naftos terminalas)</i>
Išvykimo iš uosto (-ų) donoro (-ų) ir atvykimo į uostą recipientą data ir laikas	<i>Pildoma tuo atveju, jei prašoma suteikti išimtį vienam laivo reisui</i>
Maršruto grafikas (dažnumas, reguliarumas, numatomi atvykimo ir išvykimo laikai)	<i>Pildoma tuo atveju, jei prašoma suteikti išimtį nustatytam laikotarpiui</i>
Pageidaujamas išimties taikymo laikotarpis, mėn. (negali būti didesnis nei 60)	<i>Pildoma tuo atveju, jei prašoma suteikti išimtį nustatytam laikotarpiui</i>
Balastinio vandens kiekis, numatomas išleisti uoste recipiente per pageidaujamą išimties taikymo laikotarpį, m <sup>3</sup>	<i>Pildoma tuo atveju, jei prašoma suteikti išimtį nustatytam laikotarpiui</i>
Numatomas laivo reisų skaičius planuojamu maršrutu	<i>Pildoma tuo atveju, jei prašoma suteikti išimtį nustatytam laikotarpiui</i>
Maršrutai ar reisai tarp šiame prašyme nenurodytų uostų (jei tokių numatoma) per pageidaujamą išimties galiojimo laikotarpį	<i>Pildoma tuo atveju, jei prašoma suteikti išimtį nustatytam laikotarpiui</i>
<b>Informacija apie rūšis</b>	

Laivybos bendrovės atstovas \_\_\_\_\_

Vardas, Pavardė

Data \_\_\_\_\_

Parašas \_\_\_\_\_



# 11 Priedas. Balastinio vandens valdymo laivuose taisyklės

## I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Balastinio vandens valdymo laivuose taisyklės (toliau – taisyklės) parengtos atsižvelgiant 2004 m. Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valdymo (toliau – Konvencija) reikalavimus, balastinio vandens valdymo ir balastinio vandens valdymo planų gaires, priimtas Tarptautinės jūrų organizacijos (toliau – TJO) Jūros aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC127.(53) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą), taip pat kitomis TJO Jūros aplinkos apsaugos komiteto rezoliucijomis, skirtomis Konvencijai įgyvendinti.

2. Šios taisyklės nustato reikalavimus balastinio vandens valdymo procedūroms laive, žalingą poveikį turinčių vandens organizmų, patogenų ir nuosėdų paėmimo sumažinimui, balastinio vandens valdymui laive, balastinio vandens nuosėdų valdymui, papildomų priemonių taikymui, išimtims, operacijų su balastiniu vandenimi registravimui, laivo įgulos apmokymams, balastinio vandens valdymo sistemų laive naudojimui.

3. Taisyklės taikomos visiems Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotiems laivams, turintiems balastinio vandens talpyklas, išskyrus taisyklių 4 punkte nurodytas išimtis.

4. Taisyklės netaikomos:

4.1. karo ir kitiems valstybinį statusą turintiems laivams;

4.2. nuolatinį (neišleidžiamą) balastinį vandenį hermetiškose talpyklose plukdantiems laivams;

4.3. laivams, kurie nepritaikyti balastinio vandens plukdymui ar negali jo plukdyti dėl savo konstrukcijos;

4.4. pramoginiams laivams, kurių ilgis iki 50 metrų ir kurie naudojami tik poilsiui ir varžyboms;

4.5. paieškai ir gelbėjimui skirtiems laivams ir laivams, kurių didžiausia balastinio vandens talpa yra 8 kubiniai metrai;

5. Taisyklėse naudojamos sąvokos atitinka Konvencijoje vartojamas sąvokas.

## II. REIKALAVIMAI BALASTINIO VANDENS VALDYMO PROCEDŪROMS LAIVE

6. Jei siekiant užtikrinti saugias krovos operacijas tame pačiame uoste yra būtinybė priimti ir išleisti balastinį vandenį, kitame uoste priimtas balastinis vanduo turi būti išleidžiamas tik esant būtinybei.

7. Jei balastinis vanduo, sutvarkytas pagal Konvencijos priedo D-1 ar D-2 standartų reikalavimus sumaišomas su nesutvarkytu balastiniu vandeniu, laikoma, kad gautas balastinio vandens mišinys neatitinka konvencijos priedo D-1 ar D-2 standartų ir yra nesutvarkytas.

### III. ŽALINGĄ POVEIKĮ TURINČIŲ VANDENS ORGANIZMŲ, PATOGENŲ IR NUOSĖDŲ PAĖMIMO SUMAŽINIMAS

8. Laive atliekant balastinio vandens paėmimą turi būti stengiamasi išvengti potencialiai kenksmingųjų, ligas sukeliančių organizmų ir balastinio vandens nuosėdų paėmimo. Balastinis vanduo neturi būti imamas:

- 8.1. Uosto tarnybų nurodytose zonose.
- 8.2. Tamsoje, kai organizmai gali kilti vandens stulpu;
- 8.3. Labai sekliuose vandenyse;
- 8.4. Esant situacijoms, kada laivo sraigtas gali sukelti nuosėdas nuo jūros dugno;
- 8.5. Tose vietose, kur neseniai buvo vykdomi gilinimo darbai.

9. Uosto tarnybos pranešimuose jūrininkams taip pat gali paskelbti apie zonas, kuriose balastini vandens paėmimas turi būti sumažintas. Tokios zonos gali būti:

- 9.1. Zonos, kuriose vyrauja ligų protrūkiai, infekcijos ar pavojingų organizmų ar patogenų populiacijos.
- 9.2. Zonos, kuriose žydi fitoplanktonas;
- 9.3. Zonos, kuriose išleidžiamos nuotėkos;
- 9.4. Zonos, kur potvynio ar atoslūgio sukeltos srovės yra labiau drumstos nei įprasta;
- 9.5. Zonos, kuriose potvynio ar atoslūgio sukeltos srovės nuplauna vandenyje esančias nuosėdas daugiau nei įprasta;
- 9.6. Zonos, esančios netoliese vietų, kuriose atliekami gilinimo darbai;
- 9.7. Zonos, esančios netoli jūros ar žiotyse.

10. Konkretizuojant aukščiau pateiktas rekomendacijas, Klaipėdos uoste siūloma laikytis tokių taisyklių.

- 10.1. Balastinis vanduo neturi būti imamas

#### **Bendra rekomendacija taisyklėse**

8.1. Uosto tarnybų nurodytose zonose.

8.2. Tamsoje, kai organizmai gali kilti vandens stulpu.

8.3. Labai sekliuose vandenyse.

8.4. Esant situacijoms, kada laivo sraigtas gali sukelti nuosėdas nuo jūros dugno.

#### **Taikymas Klaipėdos uoste**

Tokios zonos gali būti nurodytas, atsižvelgus į sanitarinių tarnybų informaciją apie ligas sukeliančių organizmų aptikimą Klaipėdos uosto akvatorijoje.

Rekomenduojama neimti balasto tamsoje vegetacinio periodo metu, nuo balandžio pradžios iki spalio galo. Šaltuoju periodu ši taisyklė netaikytina.

Rekomenduojam imti balastą tik farvaterio zonoje.

Pietinėje Klaipėdos uosto dalyje siūloma neimti balastinio vandens 500 m atstumu nuo

Tarptautinės jūrų perkėlos tuo metu kai vyksta keltų švartavimas.

8.5. Tose vietose, kur neseniai buvo vykdomi gilavimo darbai. Rekomenduojama neimti balasto arčiau negu 500 m nuo tos vietos, kur vyko gilavimo darbai ir nepraėjus 12 val.

#### 10.2. Balastinio vandens paėmimas turi būti sumažintas

##### **Bendra rekomendacija taisyklėse**

##### **Taikymas Klaipėdos uoste**

9.1. Zonos, kuriose vyrauja ligų protrūkiai, infekcijos ar pavojingų organizmų ar patogenų populiacijos.

Tokiose zonose balastinis vanduo neturi būti imamas (žr. 10.1).

9.2. Zonos, kuriose žydi fitoplanktonas.

Rekomendacija taikytina fitoplanktono intensyvios vegetacijos periodu, nuo birželio mėn. pabaigos – liepos mėn. pradžios iki spalio mėn.

9.3. Zonos, kuriose išleidžiamos nuotėkos.

Pietinėje uosto dalyje prie Klaipėdos miesto nuotekų išleistuvo.

9.4. Zonos, kur potvynio ar atoslūgio sukeltos srovės yra labiau drumstos nei įprasta.

Tokia situacija gali būti stebima visame uoste pavasarinio potvynio metu, paprastai balandžio mėn.

9.5. Zonos, kuriose potvynio ar atoslūgio sukeltos srovės nuplauna vandenyje esančias nuosėdas daugiau nei įprasta.

Tokia situacija gali būti stebima visame uoste pavasarinio potvynio metu, paprastai balandžio mėn.

9.6. Zonos, esančios netoliese vietų, kuriose atliekami gilavimo darbai;

Rekomenduojama neimti balasto arčiau negu 500 m nuo tos vietos, kur vyko gilavimo darbai ir nepraėjus 24 val.

9.7. Zonos, esančios netoli jūros ar žiotyse.

Netaikytina Klaipėdos uostui, nes jūrinis vanduo turi mažesnes potencialiai kenksmingųjų, ligas sukeliančių organizmų koncentracijas negu Kuršių marių vanduo.

#### IV. BALASTINIO VANDENS VALDYMAS LAIVE

11. Balastinis vanduo valdomas šiais būdais:

11.1. Keičiant balastinį vandenį;

11.2. Naudojant balastinio vandens valdymo sistemas;

11.3. Išleidžiant balastinį vandenį į balastinio vandens priėmimo įrenginius;

#### 11.4. Naudojant balastinio vandens valymo technologijų pirmtakus.

12. Balastinio vandens keitimas turi būti vykdomas pagal Konvencijos B-4 taisyklės reikalavimus, vadovaujantis TJO rezoliucija MEPC.124(53) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą) patvirtintų gairių dėl balastinio vandens keitimo, galiojančia redakcija.

13. Laivo reisas turi būti planuojamas atsižvelgiant į Konvencijos B-4 taisyklės reikalavimus.

14. Siekiant išvengti dalinio balastinio vandens pakeitimo laivo balastinio vandens ertmėse ir tokiu būdu užkirsti kelią nepakeistame balastiniame vandenyje esančių žalingų organizmų ir patogenų plitimui, prieš pradėdant keisti balastinį vandenį bet kurioje balastinio vandens ertmėje, būtina įvertinti, kad keitimo metu būtų užtikrintas Konvencijos D-1 taisyklėje nustatytų balastinio vandens keitimo standartų bei atstumo nuo kranto ir gylio reikalavimų, nustatytų Konvencijos B-4 taisyklėje, laikymasis.

15. Jeigu dėl Konvencijos B-4.4 taisyklėje įvardintų priežasčių (jei kapitonas pagrįstai nusprendžia, kad balastinio vandens keitimas keltų pavojų laivo, jo įgulos ar jo keleivių saugumui ar stabilumui dėl nepalankaus oro, laivo sandaros ar įtempio, įrangos sutrikimo ar dėl bet kurių kitų ypatingųjų aplinkybių) balastinio vandens keitimas nebuvo vykdomas, laivo balastinio vandens registravimo žurnale turi būti padaromas įrašas apie šias priežastis ir aplinkybes.

16. Laive įrengtos balastinio vandens valdymo sistemos eksploatuojamos vadovaujantis gamintojo eksploatacijos ir priežiūros instrukcijomis bei nurodymais. Šių sistemų eksploatacija turi būti aptarta laivo balastinio vandens valdymo plane.

17. Balastinio vandens registravimo žurnale turi būti daromi įrašai apie Balastinio vandens valdymo sistemos gedimus bei netinkamą jos veikimą.

18. Išleidžiant balastinį vandenį į priėmimo įrenginį, vadovujamasi Konvencijos B-3.6 taisyklės nuostatomis.

#### V. BALASTINIO VANDENS NUOSĖDŲ VALDYMAS

19. Visiems laivams privaloma apvalyti balastiniam vandeniui vežti skirtas ertmes nuo nuosėdų ir pašalinti jas iš ten, vadovaujantis laivo balastinių vandenių valdymo plano nuostatomis.

20. Laivui paimant balastinį vandenį, turi būti imamasi priemonių, kad būtų išvengta nuosėdų kaupimosi ertmėse. Kadangi nuosėdos kaupiasi talpų paviršiuje, turėtų būti įvertinamas šio paviršiaus nuplovimo poreikis. Jei atliekamas toks talpų paviršių plovimas, tai turi būti daroma laikantis laivo atstumo nuo kranto bei gylio reikalavimų, kaip numatyta Konvencijos B-4.1.1 ir B-4.1.2 taisyklėse.

21. Nuosėdų kiekis balastinio vandens talpose turi būti periodiškai stebimas. Nuosėdų stebėjimo metodas(-ai) ir matavimų rezultatai turi būti registruojami BVV plane.

22. Nuosėdos šalinamos vadovaujantis laivo balastinio vandens valdymo plano nuostatomis.

23. Nuosėdų šalinimas turėtų būti atliekamas uoste, valdomomis sąlygomis, laivų remonto įmonėje ar sausame doke.

24. Iš laivo balastinių talpų pašalintos nuosėdos turi būti pridudamos nuosėdų priėmimo įrenginiams.

25. Jei nusprendžiama nuosėdas iš balastinių talpų šalinti laivui esant jūroje, tai galima atlikti tik 200 jūrmelių atstumu nuo kranto, esant 200 metrų gyliui. Baltijos jūroje nuosėdas šalinti draudžiama.

## VI. PAPILDOMŲ PRIEMONIŲ TAIKYMAS, IŠIMTYS.

26. Jei laivui taikomos papildomos priemonės, numatytos Konvencijos C-1 taisyklėje, į tai turi būti atsižvelgiama planuojant laivo reisą. Balastinio vandens registravimo žurnale turi būti daromi įrašai apie veiksmus, kurių imamasi siekiant įvykdyti laivui taikomų papildomų priemonių reikalavimus.

27. Jei laivui yra suteikta išimtis pagal Konvencijos A-4 taisyklę, balastinio vandens registravimo žurnale apie tai turi būti daromas įrašas.

## VII. OPERACIJŲ SU BALASTINIŲ VANDENIŲ REGISTRAVIMAS. LAIVO ĮGULOS APMOKYMAI

28. Vadovaujantis Konvencijos B-1 taisykle, siekiant efektyviai administruoti veiklas, susijusias su balastinio vandens valdymu, kiekviename laive turi būti paskirtas atsakingas vadovaujančios sudėties jūrininkas, atsakingas už reikalingų įrašų darymą bei tinkamą balastinio vandens valdymą.

29. Balastinio vandens žurnale turi būti daromi įrašai apie bet kokias operacijas su balastiniu vandeniu, nurodant ir apie pagal Konvencijos B-3 ar C-1 taisykles suteiktas išimtis, jei tokios yra suteiktos.

30. Uosto tarnyboms pareikalavus informacijos apie laive atliktas ar atliekamas operacijas su balastiniu vandeniu, šioms tarnyboms turi būti tokia informacija suteikiama, įskaitant dokumentaciją, numatytąją Konvencijoje.

31. Laivo įgula turi būti susipažinusi su savo pareigomis įgyvendinant konkretų laivo, kuriame jie dirba, balastinio vandens valdymą ir privalo atitinkamai pagal jų pareigas būti susipažinę su laivo balastinio vandens valdymo planu. Laivybos bendrovės turi užtikrinti, kad:

31.1. Laivų įgulos būtų tinkamai apmokytos ir žinotų atitinkamų nacionalinių ir tarptautinių teisės aktų reikalavimus; balastinių vandens ir nuosėdų valdymo procedūras ir balastinių vandenų žurnalo tvarkymą, ypatingą dėmesį skiriant laivo saugai ir įrašų darymui, kaip yra aptarta šiose taisyklėse.

31.2. Balastinio vandens valdymo plane būtų aptarti mokymo klausimai, susiję su balastinių vandenų valdymo praktika, laive naudojamomis sistemomis bei atliekamomis procedūromis.

## VIII. BALASTINIO VANDENS VALDYMO SISTEMŲ LAIVE NAUDOJIMAS

32. Balastinio vandens valdymo sistemos, įrengiamos laive siekiant užtikrinti jų atitikimą Konvencijos B-3 taisyklės reikalavimams, turi būti patvirtintos vadovaujantis Konvencijos D-3 taisyklės reikalavimais.

33. Laive įrengta Balastinio vandens valdymo sistema privalo atitikti TJO gairėse dėl balastinio vandens valdymo sistemų patvirtinimo, patvirtintose Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC. 174(58) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą).

34. Jei laive įrengta aktyvias medžiagas naudojanti balastinio vandens valdymo sistema, ji turi būti aprobuota Tarptautinės jūrų organizacijos, pagal TJO gairėse „Dėl Balastinio vandens valdymo sistemų, naudojančių aktyvias medžiagas“, kurios patvirtintos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC.169(57) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą), su vėliausiais galiojančiais pakeitimais, nustatytus reikalavimus.

35. Laive įrengta balastinio vandens valdymo sistema privalo būti patvirtinta Lietuvos saugios laivybos administracijos arba jos įgaliotos pripažintos klasifikacinės bendrovės. Balastinio vandens valdymo sistema patvirtinama laivui išduodant Balastinio vandens valdymo sistemos tipo patvirtinimo liudijimą. Šis liudijimas turi būti laive ir pateikiamas patikrinimą uoste atliekantiems įgaliotiems pareigūnams jiems paprašius.

36. Laive įrengtos balastinio vandens valdymo sistemos turi būti eksploatuojamos atsižvelgiant į joms nustatytus eksploatacinius reikalavimus ir vadovaujantis gamintojo eksploatacijos ir priežiūros instrukcijomis, balastinio vandens valdymo plane nustatytais reikalavimais. Visi techniniai nesklandumai, atsiradę eksploatuojant balastinio vandens valdymo sistemą privalo būti registruojami balastinio vandens registravimo žurnale.

## **12 Priedas. Laivų balastinio vandens valdymo planų sudarymo ir jų tvirtinimo taisyklės**

### **I. BENDROSIOS NUOSTATOS**

1. Laivų balastinio vandens valdymo planų (toliau – BVV planas) sudarymo ir jų tvirtinimo taisyklės (toliau – taisyklės) parengtos atsižvelgiant 2004 m. Tarptautinės konvencijos dėl laivų balastinių vandenų ir nuosėdų kontrolės ir valdymo (toliau – Konvencija) reikalavimus, balastinio vandens valdymo ir balastinio vandens valdymo planų sudarymo gaires, priimtas Tarptautinės jūrų organizacijos (toliau – TJO) Jūros aplinkos apsaugos komiteto rezoliucija MEPC127.(53) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą), taip pat kitomis TJO Jūros aplinkos apsaugos komiteto rezoliucijomis, skirtomis Konvencijai įgyvendinti.
2. Taisyklės nustato reikalavimus BVV planui ir BVV plano tvirtinimui. Laivybos bendrovė kiekvienam savo valdomam laivui turi parengti ir pateikti Lietuvos saugios laivybos administracijai (toliau – Administracija) arba Administracijos įgaliotai klasifikacinei bendrovei peržiūrėti ir patvirtinti BVV planą. BVV plano pakeitimai peržiūrimi ir tvirtinami ta pačia tvarka kaip ir BVV Planas.
3. Taisyklės taikomos Lietuvoje registruotiems laivams, kuriems pagal Konvenciją privaloma turėti patvirtintą BVV planą, išskyrus taisyklių 4 punkte nustatytą atvejį.
4. Taisyklių 25-31 punktai netaikomi, kai laivybos bendrovė kreipiasi į Administracijos įgaliotą klasifikacinę bendrovę su prašymu laivui patvirtinti BVV planą. Tokiais atvejais BVV planas turi atitikti Administracijos įgaliotos klasifikacinės bendrovės nustatytus reikalavimus ir tvirtinamas vadovaujantis jos nustatyta tvarka.
5. BVV planai, patvirtinti iki šių taisyklių įsigaliojimo ir neatitinkantys pastarųjų reikalavimų, lieka galioti iki kol atsiranda poreikis BVV planą peržiūrėti, pavyzdžiui dėl laive įrengtos balastinio vandens valdymo sistemos.
6. Taisyklėse naudojamos sąvokos atitinka Konvencijoje, Lietuvos saugios laivybos įstatyme vartojamas sąvokas.

### **II. REIKALAVIMAI BALASTINIO VANDENS VALDYMO PLANUI**

7. BVV planas turi atitikti Konvencijos B-1 taisyklėje nustatytus reikalavimus.
8. BVV planas turi būti parengtas atsižvelgiant į tai, kurie balastinio vandens valdymo standartai -balastinio vandens keitimo standartai (Konvencijos D-1 taisyklė) ar veiksmingumo standartai (Konvencijos D-2 taisyklė) laivui taikomi. Taip pat turi būti atsižvelgiama, kokiomis Konvencijoje numatytais išimtimis valdant balastinį vandenį laivas naudojasi.
9. Tam, kad BVV planas galėtų būti efektyviai naudojamas pagal paskirtį, jis turi būti parengtas atsižvelgiant į šiuos principus:
  - 9.1. BVV planas turi būti tikroviškas, juo turi būti lengva naudotis;

9.2. BVV planas turi būti nesunkiai suprantamas laivo įgulai, dalyvaujančiai balastinio vandens valdyme bei krante dirbančiam personalui;

9.3. Laivybos bendrovė turi pasirūpinti, kad prireikus BVV planas būtų įvertintas, peržiūrėtas bei atnaujintas. Šiuo tikslu laivybos bendrovė turi sukurti grįžtamojo ryšio mechanizmą, užtikrinantį BVV plane nustatytą netikslumų registravimą, leidžiantį efektyviai tikslinti BVV planą jį peržiūrint.

9.4. BVV planas turi būti suderintas su balastinėms operacijoms nustatytais reikalavimais konkrečiam laivui.

10. BVV plane neturėtų būti pateikiama perteklinės informacijos, kaip pavyzdžiui pagrindinių laivo duomenų, informacijos apie laivo konstrukciją ar pan., kadangi tokią informaciją galima rasti ir kituose laivo dokumentuose. Tokiais atvejais verta pateikti nuorodas į vietas, kur tokią informaciją galima rasti.

11. Jei laivui yra suteiktos išimtys pagal Konvencijos A-4 taisyklę, jos turi būti detalizuotos BVV plane.

12. BVV plane turi būti pagal Konvencijos C-1 taisyklę nustatytų papildomų priemonių, apie kurias Konvencijos šalys yra informavusios TJO, sąrašo aktuali versija, sudaryta atsižvelgiant į laivo plaukiojimo rajonus.

13. BVV plane turi būti detalizuoti veiksmai ir procedūros, kurių turi būti imamasi laive siekiant įvykdyti Konvencijos C-1 taisyklėje numatytas papildomas priemonės, įskaitant avarines situacijas bei epidemijos atvejus.

14. BVV plano forma turi atitikti TJO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto rezoliucijoje MEPC127.(53) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą) nustatytą (su galiojančiais šios rezoliucijos pakeitimais) tipinę balastinio vandens valdymo plano formą.

15. Jei taikoma konkrečiam laivui, BVV plane turi būti aprašytos balastinio vandens valymo procedūros, apimančios balastinio vandens paėmimą, balastinio vandens valdymo sistemų naudojimą (aprašant kiekvieną sistemos naudojimo žingsnį ir šių žingsnių eiliškumą), eksploataciniai bei saugos reikalavimai ir apribojimai, įskaitant apribojimus taikomus balastinio vandens valdymo sistemai. Šia informacija taip pat gali būti naudojama, kada laivą tikrinantys uosto tarnybų pareigūnai prašo pateikti informaciją apie balastinio vandens valdymą laive ar kitą su tuo susijusią informaciją.

16. Jei taikoma konkrečiam laivui, BVV plane turi būti aprašyti laivo balastinio vandens valdymo sistemos saugos nuostatai, kurie turi apimti nuorodas dėl:

16.1. nuolatinio laivo stovumo palaikymo, užtikrinant TJO ar Administracijos įgaliotos klasifikacinės bendrovės nustatytą parametrų pasiekimą;

16.2. išilginių įtempių ir, kur taikoma, sukamųjų įtempių vertės negali nukrypti nuo nustatytųjų leistinų ribų.

16.3. balastinio vandens keitimo, kada dėl nepilnos balastinio vandens talpose kylančio vandens teliuškavimo efekto atsiranda ženklūs struktūrinės apkrovos. Jei balastinio vandens keitimo operacijų metu balastinio vandens talpos būna nepilnos, siekiant sumažinti iki minimumo laivo korpuso struktūros pažeidimų riziką, turi būti svarstoma jas atlikti esant palankioms oro sąlygoms ir bangavimui.



16.4. Bangų sukeltamų korpuso vibracijų vykdant balastinio vandens keitimą.

16.5. Laivo grimzlės laivapriekyje, laivagalyje bei diferento, įvertinant matomumą nuo navigacijos tiltelio, bangų trunkumą ir minimalią grimzlę laivapriekyje.

16.6. Bet kokių galinčių atsirasti pavojų galimo poveikio laivo įgulos narių saugai ir sveikatai. Turi būti nustatyti tokie galimi pavojai ir pateikiamos prevencinės saugos priemonės galimai rizikai sumažinti.

16.7. Pasekmių, kylančių dėl slėgio talpose padidėjimo, poveikio ir valdymo.

17. Jei 95 proc. balastinio vandens tūrio pakeitimą laive galima užtikrinti perpumpuojant mažiau nei trigubai didesnę balastinio vandens tūrį talpoje, BVV plane turi būti pateikiami dokumentai, liudijantys, kad tokia balastinio vandens keitimo procedūra yra patvirtinta pagal Konvencijos D-1.2 taisyklės reikalavimus.

18. BVV plane turi būti aprašytos balastinio vandens nuosėdų valdymo procedūros, apimančios nuosėdų iš laivo pašalinimą ar jų kiekio sumažinimą jūroje bei atliekant balastinio vandens talpų plovimą siekiant pašalinti nuosėdas.

19. Jei tam, kad pašalinti nuosėdas iš balastinių talpų yra būtina patekti į šias talpas, BVV plane turi būti aptarti saugos reikalavimai tokioms žmogaus patekimo į talpas ir darbo talpose procedūroms.

20. BVV plane turi būti aptartos naudojimosi balastinio vandens ir balastinio vandens nuosėdų priėmimo įrenginiais uostuose procedūros.

21. BVV plane turi būti nurodyta, kuris įgulos vadovaujančios sudėties jūrininkas yra paskirtas už balastinio vandens ir nuosėdų valdymą. Taip pat turi būti nurodyta šio paskirto vadovaujančios sudėties jūrininko atsakomybė, kuri turi apimti šiuos aspektus:

21.1. Balastinio vandens ir nuosėdų valdymo pagal BVV plane nustatytas procedūras ir reikalavimus užtikrinimas;

21.2. Balastinio vandens registravimo žurnalo ir kitų su balastinio vandens valdymu susijusių dokumentų tinkamas tvarkymas;

21.3. Pareigas dalyvauti įgaliotų uosto tarnybų atsakingų pareigūnų vykdomuose patikrinimuose, įskaitant atvejus, kada nusprendžiama imti balastinio vandens mėginį.

22. BVV plane turi būti aptarti reikalavimai įrašų, numatytų balastinio vandens registravimo žurnale bei Konvencijoje, darymui. Taip pat turi būti detalizuotos pagal Konvencijos reikalavimus laivui suteiktos išimtys.

23. Be aukščiau aprašytųjų reikalavimų, BVV plane turi būti:

23.1. Įžanginė dalis, kurioje pateikiami paaiškinimai laivo įgulai apie balastinio vandens valdymo ir su tuo susijusių įrašų darymo poreikį. Įžangoje turi būti nuostata, jog „Šis BVV planas turi būti paruoštas pateikti patikrinimui, atliekamam įgaliotai įstaigai pareikalavus“.

23.2. Bent jau šie laivo duomenys:

23.2.1. Laivo pavadinimas (pateikiamas atsižvelgiant į TJO Asamblėjos rezoliucijos A.600(15) „TJO Laivo identifikavimo numerių schema“ su vėliausiais pakeitimais, nuostatas),

registracijos uostas, tonažas (GT), TJO numeris, ilgis tarp statmenų, plotis, šaukiniai, didžiausia grimzlė balaste (tiek esant ramiam tiek audringam orui);

23.2.2. Suminis balastinio vandens talpų tūris, išreikštas kubiniais metrais ir jei reikia kitokiais tūrio mato vienetais;

23.2.3. Glaustas laive naudojamų pagrindinių balastinio vandens valdymo metodų aprašymas;

23.2.4. Vadovaujančios sudėties laivo įgulos nario, atsakingo už Plano įgyvendinimą pareigybės (jūrinio laipsnio) pavadinimas.

23.3. Informacija apie laive naudojamą balastinio vandens valdymo sistemą:

23.3.1. Balastinio vandens talpų išdėstymas laive;

23.3.2. Balastinių ertmių tūrių planas;

23.3.3. Vamzdynų ir siurblių išdėstymas, įskaitant ortakių bei signalizavimo įrangą;

23.3.4. Balastinio vandens siurblių našumas;

23.3.5. Laive naudojama balastinio vandens valdymo sistema, pateikiant nuorodas į laive esančius šios sistemos eksploatacijos ir priežiūros instrukcijas bei vadovą;

23.3.6. Laive įrengtus balastinio vandens valdymo įrengimus, balastinio vandens valdymo sistemos elementus;

23.3.7. Laivo planas ir pjūvis arba schema, vaizduojantys laive įrengtus balastinius įrengimus, balastinio vandens valdymo sistemos elementus.

23.4. Informacija apie laive esančias vietas, kuriose imamas balastinio vandens mėginys:

23.4.1. Diagramų, kuriose nurodytos mėginių ėmimo vamzdynuose bei talpose vietos ir prieiga prie jų, sąrašas (naudodamasi šiomis diagramomis laivo įgula padeda laivo patikrinimą atliekantiems įgaliotiems uosto tarnybų pareigūnams imti balastinių vandenų mėginius).

23.4.2. Nurodymai, jog balastinio vandens mėginių ėmimą atlieka įgalioti inspektoriai ir laivo įgulai atlikti tokias operacijas savo iniciatyva nėra poreikio, išskyrus atvejus, kada to paprašo įgalioti inspektoriai ir tai atliekama pastariesiems dalyvaujant.

23.4.3. Esant poreikiui įgaliotiems inspektoriams patekti į uždaras laivo ertmes, pastarieji turi būti informuojami apie privalomus laikytis saugos reikalavimus.

23.5. Nuostatos laivo įgulos supažindinimui ir mokymams:

23.5.1. Bendro pobūdžio reikalavimai balastinio vandens valdymui.

23.5.2. Lietuvos Respublikos teisės aktai, reglamentuojantys balastinio vandens valdymą;

23.5.2. Informacija apie balastinio vandens valdymo metodus bei šioje srityje taikomą praktiką;

23.5.3. Reikalavimai balastinio vandens keitimui;

23.5.4. Balastinio vandens valdymo sistemos;

23.5.5. Bendrieji saugos reikalavimai;

23.5.6. Balastinio vandens registravimo žurnalas ir įrašų darymas;

23.5.7. Laive įrengtų balastinio vandens valdymo sistemų eksploatacija ir priežiūra;

23.5.8. Laive naudojamų sistemų ir taikomų procedūrų, galinčių daryti poveikį laivo, jo įgulos ir keleivių saugai ir sveikatai, saugos aspektai;

23.5.9. Prevencinės saugos priemonės, kurių būtina laikytis žmonėms patenkant į laivo ertmes, kada šalinamos balastinio vandens nuosėdos;

23.5.10. Saugaus balastinio vandens nuosėdų apdorojimo ir įpakavimo reikalavimai;

23.5.11. Balastinio vandens nuosėdų saugojimo reikalavimai.

24. Be aukščiau nustatytųjų privalomųjų reikalavimų, į BVV planą papildomai gali būti įtraukta:

24.1. diagramos, brėžiniai, laivo įrangos dokumentacija, nuorodos į kitą aktualią informaciją. Taip pat gali būti pateikiama informacija apie tarptautinius bei regioninio pobūdžio reikalavimus bei rekomendacijas, ypač tais atvejais, kai pastarieji skiriasi nuo Konvencijoje nustatytų reikalavimų.

24.2. įrangos gamintojo instrukcijos (tiek jų ištraukos tiek pilnas tekstas), taip pat gali būti pateikiama informacija kur laive galima rasti šias instrukcijas ar kitą aktualią informaciją.

### III. BALASTINIO VANDENS VALDYMO PLANO TVIRTINIMAS

25. BVV planas ir jo pakeitimai Administracijai turi būti pateikti valstybine kalba ir išversti į anglų kalbą. Jeigu laive nėra viena iš šių kalbų nėra darbo kalba, BVV planas arba jo pakeitimai turi būti išversti į darbo kalbą.

26. Kartu su BVV planu arba jo pakeitimais laivybos bendrovė Administracijai raštu, elektroninėmis priemonėmis, per kontaktinį duomenų centrą ar kitais būdais pateikia užpildytą nustatytos formos paraišką (1 priedas). Paraišką pasirašo laivybos bendrovės vadovas arba jo įgaliotas atstovas.

27. Administracija įvertina BVV planą ar jo pakeitimų atitiktį šių taisyklių II skyriuje išdėstytiems reikalavimams ir grąžina laivybos bendrovei patvirtintą BVV planą (BVV plano patvirtinimo dokumento forma pateikiama 2 priede) arba raštu patvirtina BVV plano pakeitimus. Jei peržiūrint BVV planą ar jo pakeitimus nustatomos neatitiktys, Administracija grąžina BVV planą ar jo pakeitimus taisyti, apie tai raštu informuodama laivybos bendrovę ir nurodydama trūkumus.

28. Jei BVV planas ar jo pakeitimai grąžinami laivybos bendrovei taisyti, laivybos bendrovė pataisytą BVV planą pakartotinai pateikia Administracijai, kuri BVV planą arba jo pakeitimus vertina vadovaudamasi taisyklių 28 punkto nuostatomis.

29. Patvirtinto BVV plano ir jo pakeitimų kopijos valstybine ir anglų kalbomis, kurie gali būti pateikiami skaitmeninėje laikmenoje, turi būti saugomi Administracijoje ir prieinama tik Administracijos įgaliotiems asmenims. Atlikus BVV plano pakeitimus, Administracijai turi būti pateikta galiojanti (aktuali) BVV plano redakcija.

30. Administracijai patvirtinus BVV planą, jo tituliniam lape pasirašo jį patvirtinę įgalioti asmenys.

Laivų balastinio vandens valdymo planų  
sudarymo ir jų tvirtinimo taisyklių  
1 priedas

\_\_\_\_\_  
Juridinio / fizinio asmens pavadinimas

\_\_\_\_\_  
adresas, tel., įmonės / asmens kodas

Lietuvos saugios laivybos administracijai

PARAIŠKA DĖL LAIVO BALASTINIO VANDENS VALDYMO PLANO  
PATVIRTINIMO

Laivybos bendrovės pavadinimas lietuvių ir anglų kalbomis (atitinkantis nurodytą Atitikties liudijime):				
Laivybos bendrovės adresas lietuvių ir anglų kalbomis (atitinkantis nurodytą Atitikties liudijime):				
Laivybos bendrovės identifikavimo numeris				
Laivo duomenys				
Laivo pavadinimas			IMO Nr.	
Laivo tipas			Bendroji talpa	
Organizacija, rengusi laivo balastinio vandens valdymo planą:				
Pareigos	Vardas, pavardė	Telefonas	Faksas	Mob.
Direktorius				
Laivybos bendrovės vadovas ar jo įgaliotas asmuo _____ (parašas) (Vardas, pavardė)				
Data				

Prie paraiškos pridedama:	A. V.
Laivo balastinio vandens valdymo planas	

Laivų balastinio vandens valdymo planų  
sudarymo ir jų tvirtinimo taisyklių

2 priedas



LIETUVOS SAUGIOS LAIVYBOS ADMINISTRACIJA  
LITHUANIAN MARITIME SAFETY ADMINISTRATION

J. Janonio str. 24, LT-92251 Klaipėda, Tel. +370 46 46 96 02, Fax +370 46 46 96 00 E-mail: msa@msa.lt

LAIVO BALASTINIO VANDENS VALDYMO PLANO PATVIRTINIMAS  
APPROVAL OF SHIP'S BALLAST WATER MANAGEMENT PLAN

Laivo pavadinimas

Name of ship

TJO Nr.

IMO No

Laivybos bendrovės pavadinimas

Name of the Company

Laivybos bendrovės identifikavimo numeris

Company identification number

Laivo balastinio vandens valdymo planas atitinka 2004 m. Tarptautinės Konvencijos dėl laivų balastinio vandens ir nuosėdų valdymo ir kontrolės nuostatas ir yra patvirtintas remiantis Laivų balastinio vandens valdymo planų sudarymo ir jų tvirtinimo taisyklių nuostatomis

The ship's Ballast water management plan complies with the requirements of International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004 and was approved on the basis of the Rules on Development and Approval of Ballast Water Management Plans, adopted by the director of Lithuanian Maritime Safety Administration.

Laivo balastinio vandens valdymo planą patvirtino:

Name of duly authorized official

(vardas, pavardė)

Pareigos:

Position

Laivo balastinio vandens valdymo plano patvirtinimo data:

Date of approval

A. V.

Seal parašas / signature

Informacija pasiteirauti:

## 13 Priedas. Klausimynas ekspertams

Turint omeny, kad Tarptautinė konvencija dėl balastinio vandens tvarkymo įsigalios 2016 arba 2017 metais, o dar po kurio laiko laivai į jūros aplinką galės išleisti tik išvalytą balastinį vandenį, atsižvelgiant į aukščiau pateiktą informaciją, prašome atsakyti į šiuos klausimus. Jūsų atsakymai bus naudojami konfidencialiai.

### 1. Ar Jūsų nuomone Klaipėdos uoste būtų tikslinga turėti balastinio vandens priėmimo įrenginį ?

TAIP

NE

Šiuo metu sunku apsispręsti, reikalinga stebėti tendencijas kituose, visų pirma dideliuose uostuose.

Kita: \_\_\_\_\_

### 2. Kurie iš žemiau išvardintų veiksnių būtų svarbiausi Klaipėdos uostui, priimant sprendimą dėl balastinio vandens priėmimo įrenginių įsigijimo (argumentai „už“)

Laivuose nereikia montuoti brangiai kainuojančios balastinio vandens valymo įrangos, nereikia šios įrangos prižiūrėti, apmokyti su ja dirbančio personalo;

Lengviau organizuoti iš priėmimo įrenginio išleidžiamo apdoroto balastinio vandens monitoringą;

Vienu uoste esančiu įrenginiu galima aptarnauti daug laivų;

Vienas uoste esančios balastinio vandens esančios įrangos modulis gali atstoti keletą ar keliolika modulių, kurie turėtų būti montuojami laivuose;

Iki šiol nėra išspręstas Konvencijos A-4 straipsnio (išimtys) praktinio taikymo klausimas, o tai reiškia nemenką tikimybę, kad tarp atskirų uostų (įskaitant Baltijos jūros uostus) plaukiojantys laivai privalės apdoroti balastinį vandenį.

Nemontuojant įrenginio, laive sutaupoma vietos, kurią galima panaudoti kroviniui vežti.

Nesunkiai išsprendžiama dilema, kai nustatoma, kad uoste stovinčiame laive esantis balastinis vanduo neatitinka jam keliamų reikalavimų ir laivas, neišleidęs šio vandens už borto negali atlikti krovos operacijų. Nesant tokio priėmimo įrenginio, laivui gali būti uždraudžiama balastinį vandenį uoste išleisti, o tai reiškia, kad laivas uoste negalės vykdyti krovos ar ją vykdyti tik iš dalies;

Didinamas uosto patrauklumas. Jei uostas gali priimti balastinį vandenį ir rinkliava už šią paslaugą yra nedidelė, arba jei taikomas „be specialaus mokesčio“ principas, net ir po D-2 taisyklės įsigaliojimo konkrečiam laivui, laivas neturintis balastinio vandens valymo įrangos į uostą įplaukti galėtų, uoste pridodamas balastinį vandenį. (Konvencijos B-3 taisyklė (Laivų balastinių vandenų valdymas) nustato, kad jos reikalavimai netaikomi laivams, kurie išleidžia balastinį vandenį į priėmimo įrenginį, sukonstruotą atsižvelgiant į TJO parengtas gaires).

KITA: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### 3. Kurie iš žemiau išvardintų veiksnių būtų svarbiausi Klaipėdos uostui, priimant sprendimą dėl balastinio vandens priėmimo įrenginių įsigijimo (argumentai „prieš“):

Nemaža dalis laivų į uostą atplaukia su kroviniu, tuščiomis balastinėmis cisternomis.

Logistiniai trukdžiai: vienu įrenginiu ne visada gali būti įmanoma aptarnauti keletą laivų, dėl ko laivai uoste gali būti gaišinami;

Priėmimo įrenginiui įrengti (ar tai būtų stacionarus, ar mobilus/baržos tipo) reikalingos didelės investicijos;



Pasikeitus situacijai uoste (persiskirsčius krovinių srautams bei jų kryptims ir pan.) gali sumažėti priėmimo įrenginio panaudojimo poreikis;

Techniniai ir eksploataciniai sunkumai įrengiant priėmimo įrenginius uoste bei juos eksploatuojant.

Nesant panašių iniciatyvų kituose uostuose, laivybos bendrovės tai gali vertinti kaip žinią, jog vienintelis kelias įvykdyti Konvencijos reikalavimus

Balastinio vandens valymo įrenginių montavimas laivuose. Jei daugumoje laivų tokios sistemos bus sumontuotos, investicijos į sistemas uostuose bus nerentabilios.

Daugeliu atveju būtina pertvarkyti laivuose esančias balastinio vandens sistemas, numatant galimybę jas sujungti su uosto priėmimo įrenginiu.

KITA: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**4. Jei vis dėlto būtų apsispręsta Klaipėdos uoste turėti balastinio vandens priėmimo įrenginį, kurį variantą rekomenduotumėte?**

Stacionarus

Mobilus (sumontuota konteineryje ant ratų)

Mobilus (barža)

## 14 Priedas. Ekspertų apklausos, atliktos pagal 11 priede esantį klausimą, suvestiniai duomenys

	Klausimyno klausimas	Atsakymo formuluoė	Pažymėtu atsakymų skaičius
1.	Ar Jūsų nuomone Klaipėdos uoste būtų tikslinga turėti balastinio vandens priėmimo įrenginį?	Taip	1
		Ne	3
		Šiuo metu sunku apsispręsti, reikalinga stebėti tendencijas kituose, visų pirma dideliuose uostuose	5
2.	Kurie iš žemiau išvardintų veiksnių būtų svarbiausi Klaipėdos uostui, priimant sprendimą dėl balastinio vandens priėmimo įrenginių įsigijimo (argumentai „už“)	- Nesunkiai išsprendžiama dilema, kai nustatoma, kad uoste stovintį laivą esantis balastinis vanduo neatitinka jam keliamų reikalavimų ir laivas, neišleidęs šio vandens už borto negali atlikti krovos operacijų. Nesant tokio priėmimo įrenginio, laivui gali būti uždraudžiama balastinį vandenį uoste išleisti, o tai reiškia, kad laivas uoste negalės vykdyti krovos ar ją vykdyti tik iš dalies	4
		- Didinamas uosto patrauklumas. Jei uostas gali priimti balastinį vandenį ir rinkliava už šią paslaugą yra nedidelė, arba jei taikomas „be specialaus mokesčio“ principas, net ir po D-2 taisyklės įsigaliojimo konkrečiam laivui, laivas neturintis balastinio vandens valymo įrangos į uostą įplaukti galėtų, uoste pridodamas balastinį vandenį. (Konvencijos B-3 taisyklė (Laivų balastinių vandenių valdymas) nustato, kad jos reikalavimai netaikomi laivams, kurie išleidžia balastinį vandenį į priėmimo įrenginį, sukonstruotą atsižvelgiant į TJO parengtas gaires	3
		- Laivuose nereikia montuoti brangiai kainuojančios balastinio vandens valymo įrangos, nereikia šios įrangos prižiūrėti, apmokyti su ja dirbančio personalo	2
		- Lengviau organizuoti iš priėmimo įrenginio išleidžiamo apdoroto balastinio vandens monitoringą	2
		- Iki šiol nėra išspręstas Konvencijos A-4 straipsnio (išimtys) praktinio taikymo klausimas, o tai reiškia nemenką tikimybę, kad tarp atskirų uostų (įskaitant Baltijos jūros uostus) plaukiojantys laivai privalės apdoroti balastinį vandenį	2
		<b>KITI (suformulavo klausimą pildęs ekspertas) argumentai už:</b> Laivams kurie dėl nenumatytų aplinkybių negalėjo pakeisti balastinio vandens kaip reikalauja taisyklės, suteikiama galimybė nekeisti paskirties uosto, nes uostas gali suteikti balastinio vandens priėmimo paslaugą	
3.	Kurie iš žemiau išvardintų veiksnių būtų svarbiausi Klaipėdos uostui, priimant sprendimą dėl balastinio vandens priėmimo įrenginių įsigijimo (argumentai „prieš“)	- Balastinio vandens valymo įrenginių montavimas laivuose. Jei daugumoje laivų tokios sistemos bus sumontuotos, investicijos į sistemas uostuose bus nerentabilios	6
		- Daugeliu atveju būtina pertvarkyti laivuose esančias balastinio vandens sistemas, numatant galimybę jas sujungti su uosto priėmimo įrenginiu	5
		- Logistiniai trukdžiai: vienu įrenginiu ne visada gali būti įmanoma aptarnauti keletą laivų, dėl ko laivai uoste gali būti gaisinami	5
		- Nesant panašių iniciatyvų kituose uostuose, laivybos bendrovės tai gali vertinti kaip žinią, jog vienintelis kelias įvykdyti Konvencijos reikalavimus	2
		- Priėmimo įrenginiui įrengti (ar tai būtų stacionarus, ar mobilus/baržos tipo) reikalingos didelės investicijos	1
		- Techniniai ir eksploataciniai sunkumai įrengiant priėmimo įrenginius uoste bei juos eksploatuojant	1
		<b>KITI (suformulavo klausimą pildęs ekspertas) argumentai prieš:</b> -Vertinant laivybos Klaipėdos uoste specifiką, akivaizdu, kad laivų, kurie vykdo linijinius reiserus į Klaipėdos uostą skaičius labai didelis, o „Panamax“ tipo laivai dažniausiai atplaukia arba pakrauti be balasto, arba tiesiog iš greta esančių uostų, kurių balastinio vandens taisyklės keisti nereikalauja	
		- Balastinio vandens priėmimo įrenginiai Klaipėdos uoste neišspręstą globalios balastinio vandens problemą, tai nebus priežastis laivams atvykti į Klaipėdos uostą	
4.	Jei vis dėlto būtų apsispręsta Klaipėdos uoste turėti balastinio vandens priėmimo įrenginį, kurį variantą rekomenduotumėte?	Stacionarus	1
		Mobilus (barža)	7
		Mobilus (sumontuota konteineriye ant ratų)	2

## 15 priedas. Laivų balastinio vandens mėginių ėmimo ir jų tyrimų tvarkos aprašas

### I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Laivų balastinio vandens mėginių ėmimo, ir jų tyrimų tvarkos aprašas (toliau – Tvarkos aprašas) nustato reikalavimus metodikoms, reikalavimus mėginių ėmimui laive ir reikalavimus mėginių tyrimams.

2. Šiame Tvarkos apraše vartojamos sąvokos:

**Metodika** – detali tiek pirminiam tiek išsamiam tyrimui atlikti taikoma nuosekliai aprašyta balastinio vandens mėginio tyrimo procedūra arba balastinio vandens mėginio ėmimo metodas, kuriais vadovaujasi laboratorija ar įstaiga, imdama balastinio vandens mėginį ir jį tirdami.

**Mėginys** – santykinai mažas kiekis laivo balastinėse talpyklose esančio turinio, kuriuo siekiama parodyti kokia yra didelio kiekio turinio sudėtis.

**Tyrimas** – matavimų ir įvertinimų procedūra, kurios metu nustatomos mėginyje esančių organizmų ir/ar cheminių medžiagų sudėtis ir koncentracijos.

Kitos šiame Tvarkos apraše vartojamos sąvokos atitinka 2004 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl balastinio vandens ir nuosėdų kontrolės ir valdymo (toliau – Konvencija), Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklėse, patvirtintose 2004 m. sausio 15 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-23 vartojamas sąvokas.

3. Šis Tvarkos aprašas taikomas į Lietuvos jūrų uostus ir terminalus įplaukusiems laivams, kuriems pagal Konvencijos reikalavimus gali būti imamas mėginys.

4. Laivų balastinio vandens mėginių ėmimas ir jų tyrimai atliekami vadovaujantis Konvencija, šiuo Tvarkos aprašu, Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklėmis, patvirtintomis 2004 m. sausio 15 d. Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-23, Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklėmis, patvirtintomis 2004 m. sausio 8 d. Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-06, kitais Lietuvos Respublikos teisės aktais, Tarptautinės jūrų organizacijos (toliau – TJO) Gairėmis dėl balastinio vandens mėginių ėmimo ir tyrimų (G2), patvirtintomis 2008 m. spalio 10 d. rezoliucija MEPC.173(58) (žr. Tarpinės ataskaitos 4 išnašą) su vėliausiais galiojančiais pakeitimais (toliau – G2 gairės) bei TJO patvirtintomis bandomajam naudojimui pagal Konvencijos ir G2 gairių nuostatas skirtomis nuorodomis dėl balastinio vandens mėginių ėmimo ir tyrimų (2013 m. gegužės 24 d. TJO aplinkraštis BWM.2/Circ.42, įskaitant vėliausius šio aplinkraščio pakeitimus). TJO priėmus kitus normatyvinius dokumentus, kuriuose pateikiamos rekomendacijos balastinio vandens ir mėginių ėmimui ir šių mėginių tyrimui, jais turi būti vadovujamasi tiek, kiek pastarųjų nuostatos neprieštaruja Tvarkos aprašui.

5. Laivo balastinio vandens mėginių ėmimas ir jų tyrimai atliekami siekiant įsitikinti, ar laivas atitinka Konvencijos reikalavimus, kaip tai numatyta Konvencijos 9 straipsnyje „laivų patikrinimai“.

6. Laivo balastinio vandens mėginių ėmimo ir mėginių tyrimų standartai neturi būti griežtesni nei nuostatos, taikomos suteikiant tipo patvirtinimą laive įrengtoms balastinio vandens valdymo sistemoms.

7. Mėginių ėmimas turi būti vykdomas naudojant laivui, jo įgulai, kitiems laive esantiems žmonėms saugias metodikas. Mėginių ėmimo procedūros turi būti paprastos, lengvai ir operatyviai atliekamos. Jas turi būti įmanoma taikyti balastinio vandens išleidimo taške.

## II. REIKALAVIMAI METODIKOMS

8. Mėginių ėmimas laivuose ir jų tyrimai atliekami naudojant visuotinai pripažintas tarptautines metodikas, kurias yra paskelbusi TJO. Nesant tokių tarptautinių metodikų, gali būti naudojamos nacionalinės Aplinkos ministerijos patvirtintos nacionalinės metodikos.

9. Aplinkos ministerija nacionalines metodikas tvirtina vadovaudamasi šiuo tvarkos aprašu, Konvencija, G2 gairėmis bei TJO priimtomis bandomajam naudojimui pagal Konvencijos ir G2 gairių nuostatas skirtomis nuorodomis dėl balastinio vandens mėginių ėmimo ir tyrimų (2013 m. gegužės 24 d. TJO aplinkraštis BWM.2/Circ.42, įskaitant vėliausius šio aplinkraščio pakeitimus).

## III. REIKALAVIMAI MĖGINIŲ ĖMIMUI LAIVE

10. Sprendimą imti mėginį laive priima, mėginio ėmimą laive atlieka ir šio mėginio tyrimų atlikimą organizuoja Klaipėdos regioninis aplinkos apsaugos departamentas ir Klaipėdos visuomenės sveikatos centras.

11. Balastinio vandens mėginių ėmimas ir jų tyrimai organizuojami taip, kad tai nebūtų pagrindas be reikalo gaišinti laivo veiklos, trukdyti jo judėjimui ar išplaukimui.

12. Mėginys imamas siekiant nustatyti, ar iš laivo išleidžiamas balastinis vanduo atitinka tikrinamam laivui taikomus Konvencijos reikalavimus:

12.1. Jei laivui taikomi balastinio vandens keitimo reikalavimai (Konvencijos D-1 ir B-4 taisyklės), imamas balastinio vandens mėginys druskingumui iširti.

12.2. Jei laivui taikomi balastinio vandens veiksmingumo standartai (Konvencijos D-2 taisyklė), imamas mėginys balastinio vandens atitikčiai šiems standartams iširti.

13. Mėginys turi būti imamas tokiu būdu, kad juo būtų galima pasinaudoti atliekant pirminį tyrimą ir, prireikus, išsamų tyrimą.

14. Balastinio vandens mėginio ėmimas laive atliekamas:

14.1. Lietuvos saugios laivybos administracijos (toliau – Administracijos) inspektoriumi vykdant Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų vėliavos valstybinę kontrolę arba užsienio laivų valstybinę kontrolę uoste, esant šią kontrolę vykdančio Administracijos inspektoriaus siūlymui. Šiuo atveju mėginys imamas dalyvaujant Administracijos inspektoriumi. Apie siūlymą inspektuojamame laive imti balastinio vandens mėginį Administracijos inspektorius ryšio priemonėmis informuoja Klaipėdos regioninio aplinkos apsaugos departamento ir Klaipėdos visuomenės sveikatos centro atsakingus asmenis, kurie operatyviai atvyksta į inspektuojamą laivą imti mėginio.

14.2. Klaipėdos regioninio aplinkos apsaugos departamento, Klaipėdos visuomenės sveikatos centro sprendimu, esant poreikiui įvertinti laive esančio balastinio vandens būklę, jo keliamą pavojų jūros aplinkai, jei tas vanduo būtų išleidžiamas iš laivo.

15. Klaipėdos regioninis aplinkos apsaugos departamentas, Klaipėdos visuomenės sveikatos centras paskiria asmenis, atsakingus už balastinio vandens mėginių ėmimą laivuose. Apie šiuos asmenis ir jų kontaktinius duomenis šios institucijos informuoja Administraciją.

#### IV. REIKALAVIMAI MĖGINIŲ TYRIMAMS

16. Mėginio tyrimas atliekamas pagal metodikoje, atitinkančioje šio Tvarkos aprašo 8 punkto reikalavimus, nustatytą tvarką.

17. Paėmus mėginį balastinio vandens druskingumui iširti, atliekamas balastinio vandens druskingumo tyrimas.

18. Paėmus mėginį balastinio vandens atitikčiai balastinio vandens veiksmingumo standartams iširti, pirmiausiai atliekamas jo pirminis tyrimas. Jei atlikus pirminį mėginio tyrimą nustatoma, kad balastinio vandens parametrai viršija Konvencijos D-2 taisyklėje numatytus standartus verte, atitinkančia ribinę vertę, nustatytą tyrimui taikytoje metodikoje, atliekamas mėginio išsamus tyrimas.

19. Paėmus mėginį ir jį ištyrus, pildomas laivo balastinio vandens mėginio ėmimo ir jo tyrimų protokolą (Laivų balastinio vandens mėginių ėmimo ir jų tyrimų tvarkos aprašo priedas).

20. Apie atliktų mėginių tyrimų rezultatus nedelsiant raštu informuojamas laivą inspektuojantis Administracijos inspektorius, kuris šiais tyrimų rezultatais vadovaujasi inspektuodamas laivą.

21. Jei atlikus išsamų mėginio tyrimą nustatoma, kad balastinio vandens parametrai viršija Konvencijos D-2 taisyklėje numatytus standartus verte, atitinkančia ribinę vertę, nustatytą tyrimui taikytai metodikai, ir nustatoma, kad laivas kelia pavojų aplinkai, žmogaus sveikatai, Klaipėdos regioninis aplinkos apsaugos departamentas ir Klaipėdos visuomenės sveikatos centras teisės aktų nustatyta tvarka taiko administracinio poveikio priemones ir/arba priima sprendimą sustabdyti laivo balastinio vandens išleidimą, kol bus pašalinti minėti pavojai ir grėsmės. Šiuo tikslu laivui gali būti nurodoma:

21.1. Neišleisti balastinio vandens į jūros aplinką;

21.2. Jei laive įrengta balastinio vandens valdymo sistema ir ji neveikia, taisyti šią sistemą;

21.3. Leisti laivui plaukti pasikeisti balastinio vandens į vietas, atitinkančias Konvencijoje nustatytus atstumo nuo kranto ir gylis reikalavimus;

21.4. Leisti laivui perpumpuoti balastinį vandenį į kitą laivą arba į balastinio vandens priėmimo įrenginį.

**LAIVO BALASTINIO VANDENS MĖGINIO ĖMIMO IR TYRIMO  
PROTOKOLAS**

20 \_\_\_\_ m. \_\_\_\_\_ d. \_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_  
(laikas)

\_\_\_\_\_  
(vietos rekvizitai)

**Duomenys apie laivą:**

Pavadinimas \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Valstybė \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Registracijos uostas ir Nr. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Protokolo sudarytojo pavadinimas:** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Mėginio ėmimo vietos aprašymas: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Paimto mėginio kiekis, ltr.: \_\_\_\_\_

Mėginio paėmimo prietaisai: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Mėginio ėmimo paskirtis: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Balastinio vandens mėginio tyrimų rezultatai: \_\_\_\_\_

---

---

Išrašas/duomenys iš laivo balastinio vandens valdymo registravimo žurnalo: \_\_\_\_\_

---

---

Kitos pastabos: \_\_\_\_\_

---

---

Mėginius paėmė/druskingumą tyrė: \_\_\_\_\_

---

(institucija, pareigos, parašas, vardas, pavardė)

**16 priedas. Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-1 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams**

<b>Rodiklis</b>	<b>Nustatymo būdas</b>	<b>Tyrimo trukmė</b>	<b>Prietaiso mobilumas</b>	<b>Tyrėjo kvalifikacija</b>	<b>Pastabos</b>
Druskingumas	Konduktometras	Momentinis	Mobilus	Gali atlikti techninis darbuotojas	Tikslus, efektyvus metodas
Druskingumas	Refraktometras	Momentinis	Mobilus	Gali atlikti techninis darbuotojas	Efektyvus, bet mažiau tikslus negu konduktometras
Organizmų analizė	Vizualinė identifikacija (stereomikroskopo pagalba)	Kelios valandos	Mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Rezultatai gali būti klaidingi, kadangi balastiniame vandenyje gali atsirasti organizmai, kurie išsiritę iš cistų (ar kitų ramybės stadijoje esančių stadijų), kurios liko anksčiau balastiniame tanke buvusiam vandenyje



**17 priedas. Pirminio tyrimo mėginių analizės metodai, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatyto standarto reikalavimams**

Rodiklis	Nustatymo būdas	Ištyrimo laikas	Prietaiso mobilumas	Tyrėjo kvalifikacija	Pastabos
Bakterijų kiekis Entokokai	Fluorometriniai diagnostiniai rinkiniai	Minimalus inkubacijos laikas 6 val.	Mobilus/stacionarus	Gali atlikti techninis darbuotojas	Nustato bakterijos buvimą/nebuvimą, bet ne jų gyvybingumą
Bakterijų kiekis <i>Escherichia coli</i>	Fluorometriniai diagnostiniai rinkiniai	Minimalus inkubacijos laikas 6 val.	Mobilus/stacionarus	Gali atlikti techninis darbuotojas	Nustato bakterijos buvimą/nebuvimą, bet ne jų gyvybingumą
Bakterijų kiekis <i>Vibrio cholerae</i> (O1 ir O139)	Nustatymo rinkiniai	Santykinai greitas	Mobilus/stacionarus	Gali atlikti techninis darbuotojas	
Gyvi organizmai $\geq 10 \mu\text{m}$ ir $< 50 \mu\text{m}$	Nukleorūgščių ATF matavimai	ir Minimalus tyrimo laikas – 2-3 dienos	Stacionarus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Metodas efektyvus, jeigu mėginyje nerandama šių medžiagų. Tačiau šis metodas neleidžia nustatyti organizmų gyvybingumo ir dydžio. Labai brangus
	Fluorimetrija ( <i>chlorofilo a</i> koncentracija)	Santykinai greitas	Gali būti mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Metodas skirtas fitoplanktono buvimui nustatyti, bet netinka zooplanktonui ir neįmanoma nustatyti organizmo dydžio. Metodas efektyvus, jeigu mėginyje nerandama <i>chlorofilo a</i> .
	Pulso-amplitudės moduluotas fluorometras ( <i>angl. pulse-amplitude modulated fluorometer</i> )	–	Santykinai greitas	Gali būti mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija

*PAM)*

	Floucitolmetras	Minimalus tyrimo laikas – 2-3 dienos	Gali būti mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Paprastesnės sistemos negali atskirti organizmų iš sedimentų ir gyvų organizmų nuo negyvų. Pažangesnės sistemos gali atskirti gyvus fitoplanktono organizmus, naudojant specialius dažus. Sistema turi būti pastatyta idealiai horizontaliai ir nebūti jokios vibracijos. Labai brangus
Gyvi organizmai ≥ 50 μm	Vizuali analizė	Kelios valandos	Mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Efektyvus, kai organizmų dydis ≥ 1000 μm
	Vizuali analizė (mikroskopo pagalba)	Kelios valandos	Mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Organizmų gyvybingumas nustatomas pagal jų judrumą
	Nukleorūgščių ir ATF matavimai	Minimalus tyrimo laikas – 2-3 dienos	Nemobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Metodas efektyvus, jeigu mėginyje nerandama šių medžiagų. Tačiau šis metodas neleidžia nustatyti organizmų gyvybingumo ir dydžio. Labai brangus
	Floucitolmetras	Minimalus tyrimo laikas – 2-3 dienos	Gali būti mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Paprastesnės sistemos negali atskirti organizmų iš sedimentų ir gyvų organizmų nuo negyvų. Pažangesnės sistemos gali atskirti gyvus fitoplanktono organizmus, naudojant specialius dažus. Sistema turi būti pastatyta idealiai horizontaliai ir nebūti jokios vibracijos. Labai brangus

## 18 priedas. Išsamaus tyrimo mėginių analizės metodai, siekiant įvertinti balastinio vandens atitiktį Konvencijos D-2 taisyklėje nustatytojo standarto reikalavimams

Rodiklis	Nustatymo būdas	Ištyrimo laikas	Prietaiso mobilumas	Tyrėjo kvalifikacija	Pastabos
Bakterijų kiekis Entrokokai	Tarptautiniai bakteriologinių indikatorių standartai ISO 7899-1 arba 7899-2	Minimalus inkubacijos laikas 44 val. Standartinis inkubacijos metodas 9230	Stacionarus	Reikia specifinių žinių	Tyrimas turi būti atliekamas specializuotoje laboratorijoje
Bakterijų kiekis <i>Escherichia coli</i>	Tarptautiniai bakteriologinių indikatorių standartai ISO 9308-3, ISO 9308-1	Minimalus inkubacijos laikas 24 val. Standartinis inkubacijos metodas 9213D	Stacionarus	Reikia specifinių žinių	Tyrimas turi būti atliekamas specializuotoje laboratorijoje
Bakterijų kiekis <i>Vibrio cholerae</i> (O1 ir O139)	Tarptautiniai bakteriologinių indikatorių standartai ISO/TS 21872-1/13	Minimalus inkubacijos laikas 24-48 val. Standartinis inkubacijos metodas 9213D	Stacionarus	Reikia specifinių žinių	Turi būti perfiltruota 100 ml balastinio vandens ir inkubuojama pagal standartą ISO/TS 21872-1. Tyrimas turi būti atliekamas specializuotoje laboratorijoje
Bakterijų kiekis Entrokokai <i>Escherichia coli</i> <i>Vibrio cholerae</i>	Auginimas ir fluorescencinė <i>in situ</i> hibridizacija (FISH)	Kiekybiniai ir kokybiniai rezultatai gaunami po 8 val.	Stacionarus	Reikia specifinių žinių	Tyrimas turi būti atliekamas specializuotoje laboratorijoje

(O1 ir O139)

Gyvi organizmai $\geq 10 \mu\text{m}$ ir $< 50 \mu\text{m}$ $\mu\text{m}$ ir $\geq 50 \mu\text{m}$	Vizualinė identifikacija (stereomikrosko po pagalba)	Kelios valandos	Gali būti mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Rezultatai gali būti klaidingi, kadangi balastiniame vandenyje gali atsirasti organizmai, kurie išsiritę iš cistų (ar kitų ramybės stadijoje esančių stadijų), kurios liko anksčiau balastiniame tanke buvusiam vandenyje
	Invertuoti mikroskopai	Kelios valandos	Gali būti mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Naudojami analizuojant organizmus morfologiškai, taip pat jų judrumui nustatyti.
	Fluorescenciniai mikroskopai	Kelios valandos	Gali būti mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija	Identifikuoja tik fitoplanktoną (tiek gyvą, tiek negyvą), bet neįmanoma nustatyti organizmo dydžio
	Fluocitometras	Minimalus tyrimo laikas – 2-3 dienos		Gali būti mobilus	Reikalinga aukšta tyrėjo kvalifikacija

## 19 priedas. Pranešimo apie laivo sulaikymą forma



### LIETUVOS SAUGIOS LAIVYBOS ADMINISTRACIJA

J. Janonio g. 24, 92251 Klaipėda, Lietuva

Tel. +370 46 469 602, faks. +370 46 469 600, el. paštas msa@msa.lt

### PRANEŠIMAS

Laivo kapitonui

Jūsų laivas sulaikytas uoste kaip netinkamas plaukioti. Pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003-01-23 nutarimą Nr. 89 išlaidas, susijusias su laivo patikrinimu po jo sulaikymo, apmoka laivo savininkas (valdytojas).

Išlaidų sumą sudaro..... Lt

Jūs galite pervesti nurodytą sumą į Valstybės biudžeto sąskaitą banke AB „Swedbank“ LT24 7300 0101 1239 4300, banko kodas 73000, Valstybės mokesčių inspekcijos kodas 188659752, nurodant valstybės rinkliavos punktą 4.447, įmokos kodą 5710, laivo pavadinimą ir TJO Nr.

Valstybės rinkliavos sumokėjimą patvirtina pateikti mokėjimo pavedimai su bankų žymomis arba kvitai (gali būti pateikti elektroniniu paštu arba faksu).

Jūs galite pateikti priimtinas Lietuvos saugios laivybos administracijai garantijas, kad visos išlaidos, susijusios su laivo patikrinimu dėl jo sulaikymo, bus apmokėtos laivui išplaukus.

Apmokėjimas grynaisiais negalimas.

Viena inspektoriaus darbo valanda kainuoja 130 Lt.

Inspektoriaus(-ių) darbo trukmė, susijusi su laivo patikrinimu, Jūsų laive sudaro

..... val.

Laivo pavadinimas, TJO numeris

Laivo savininkas (valdytojas)

Kapitonas (vardas, pavardė)

Agentas (vardas, pavardė)

Laivo kapitonas.....  
(parašas, data)

Administracijos  
specialistas.....  
(parašas, data)

