

MOTYVUOTA IŠVADA

DĖL KORUPCIJOS PASIREIŠKIMO TIKIMYBĖS NUSTATYMO VĮ KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJOJE

1. BENDRA INFORMACIJA

Vykdamas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2019 m. balandžio 4 d. įsakymu Nr. 3-167 patvirtinto Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui priskirtų valdymo sričių korupcijos prevencijos programos įgyvendinimo priemonių 2019–2020 m. plano (toliau – Planas) 1.4.5 papunktį ir vadovaujantis LR korupcijos prevencijos įstatymo 6 straipsniu, LR Vyriausybės nutarimu Nr. 1601 „Dėl korupcijos rizikos analizės atlikimo tvarkos patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnybos direktoriaus 2011-05-13 įsakymu Nr. 2-170 „Dėl valstybės ar savivaldybės įstaigų veiklos sričių, kuriose egzistuoja didelė korupcijos pasireiškimo tikimybė, nustatymo rekomendacijų patvirtinimo“, buvo nustatyta korupcijos pasireiškimo tikimybė (KPT) sprendimų dėl laivo įleidimo ir (arba) išleidimo iš uosto ir pastatymo prie krantinės priėmimo valstybės įmonės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijoje (toliau – Uosto direkcija) srityje.

Analizuojamas laikotarpis: 2018-07-01 – 2019-08-15. Korupcijos pasireiškimo tikimybę nustatė, vertino ir aprašė Uosto direkcijos Prevencijos ir rizikos valdymo skyriaus viršininkas Dainius Noreika.

KPT nustatymo sritis – **sprendimų dėl laivo įleidimo ir (arba) išleidimo iš uosto ir pastatymo prie krantinės priėmimas Uosto direkcijoje** – pasirinkta atsižvelgiant į jos atitikimą Korupcijos prevencijos įstatymo 6 straipsnio 4 dalyje nustatytiems kriterijams.

LR Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme yra išaiškintos sąvokos:

Uosto infrastruktūra – hidrotechninių ir inžinerinių įrenginių ir statinių, navigacinių įrenginių, taip pat kelių bei privažiuojamųjų geležinkelio kelių kompleksas;

Krantinė – nustatyto ilgio, pločio ir leistinų apkrovų hidrotechninis įrenginys, skirtas laivams švartuoti ir krauti, keleiviams įlaipinti ar išlaipinti;

Uosto akvatorija – Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytų ribų vandens plotas, kuriame yra laivybos kanalas, plūdrieji statiniai ir vidinis bei išorinis reidai;

Uosto rinkliava – laivų savininkų (valdytojų) mokamos privalomosios įmokos už naudojimąsi uostu;

Linijinis laivas – laivas, plaukiantis laivybos linijoje, kurios operatoriui yra išduotas laivybos linijos įregistravimo pažymėjimas, tarp dviejų ar daugiau paskelbtų uostų pagal nuolatinį grafiką;

Naudojimosi uostu tvarka nustato Uosto direkcijos teikimu susisiekimo ministro patvirtintos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklės ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklės, kuriose naudojamos pagrindinės sąvokos;

Laivybos uoste valdymo informacinė sistema (toliau – LUVIS) – elektroninė duomenų apdorojimo ir perdavimo informacinė sistema, skirta laivybos procesams valdyti, uosto rinkliavoms apskaityti ir elektroninėms paslaugoms laivų savininkams (valdytojams) ir laivų agentams teikti;

Laivo valdytojo civilinės atsakomybės draudimas – laivo valdytojo prievolių dėl reikalavimų, kuriems pagal 1976 m. tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo ir 1996 m. Protokolą, iš dalies keičiantį 1976 m. Konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo, taikomas atsakomybės ribojimas, įvykdymo užtikrinimo priemonė;

Uosto krantinės naudotojas – uosto žemės naudotojas, kuriam uosto žemės nuomos sutartimi yra suteikta teisė naudotis krantine (krantinės dalimi).

Uosto veiklą, susijusią su laivyba, užtikrina uosto kapitonas. Uosto kapitoną skiria ir atleidžia Uosto direkcijos vadovas. Uosto kapitono pareigas gali eiti laivavedys, mokantis valstybinę ir anglų kalbas bei turintis aukštąjį jūrinį išsilavinimą ir ne mažesnę kaip penkerių metų plaukiojimo jūrų laivo, kurio bendroji talpa 3 000 ir daugiau tonų, kapitonu stažą. Uosto kapitono

veiklą nustato Lietuvos Respublikos jūrų uosto įstatymas, Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas bei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kapitono nuostatai (toliau – Uosto kapitono nuostatai). Uosto kapitono nuostatus, suderintus su Lietuvos transporto saugos administracija, tvirtina Uosto direkcijos vadovas.

Uosto direkcija teikia viešąsias paslaugas eksploatuodama Klaipėdos valstybinį jūrų uostą bei valdydama uoste esančius valstybės nuosavybės teise priklausančius objektus, užtikrindama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto funkcionavimą ir konkurencingumą. Uosto direkcija atlieka LR Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme Uosto direkcijai numatytas funkcijas. Viena iš pagrindinių Uosto direkcijos funkcijų yra užtikrinti uosto kapitono veiklą ir saugią laivybą uoste.

Uosto žemė, akvatorija, hidrotechniniai įrenginiai, krantinės, navigacijos keliai ir kanalai, navigaciniai įrenginiai ir kiti uosto infrastruktūros objektai yra valstybės nuosavybė. Uosto akvatoriją, žemę, uosto infrastruktūros objektus ir kitą priskirtą ar sukurtą turtą Uosto direkcija valdo, naudoja ir juo disponuoja turto patikėjimo teisėmis, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos įstatymais.

Vienas iš Uosto direkcijos veiklos tikslų – uosto, miesto ir valstybės pridėtinės vertės augimą sąlygojančios laivybos valdymo sistemos sukūrimas ir plėtra. Įgyvendindama šį tikslą, Uosto direkcija tobulina ir gerina esamą laivybos valdymo sistemą, atsižvelgdama į uosto operatorių prognozuojamo krovos masto augimą, konkurentų veiksmus ir rinkos analizę.

Pateikiamas analizės objektas – pasirinkta veiklos sritis, kurioje egzistuoja didelė korupcijos tikimybė, analizės tikslas, analizės laikotarpis, nurodoma, kas atliko analizę.

2. ANALIZĖS REZULTATAI

2.1. Analizuotų ir vertintų teisės aktų ar kitų dokumentų sąrašas:

- 1) Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas.
- 2) Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas.
- 3) Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklės.
- 4) Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklės.
- 5) Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kapitono nuostatai, patvirtinti Uosto direkcijos generalinio direktoriaus 2013 m. balandžio mėn. 8 d. įsakymu Nr. V-95.
- 6) Pranešimo formalumų, taikomų į Lietuvos Respublikos jūrų uostus atplaukiantiems ir iš jų išplaukiantiems laivams, vykdymo tvarkos aprašas, patvirtintas susisiekimo ministro 2009 m. lapkričio 19 d. įsakymu Nr. 3-592.
- 7) Leidimų plaukioti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijoje be locmano išdavimo linijinių laivų ir (ar) laivų, kurie veža vienaarūšius krovinius, kapitonams ir atsisakymo juos išduoti, šių leidimų galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo, galiojimo panaikinimo ir linijinių laivų ir (ar) laivų, kurie veža vienaarūšius krovinius, kapitonų egzaminų komisijos sudarymo ir egzaminų organizavimo tvarkos aprašas, patvirtintas susisiekimo ministro 2016 m. birželio 15 d. įsakymu Nr. 3-194(1.5E).
- 8) Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių liekanų tvarkymo nuostatai, patvirtinti susisiekimo ministro ir aplinkos ministro 2003 m. liepos 9 d. įsakymu Nr. 3-414/346.
- 9) Laivybos uoste valdymo informacinės sistemos (LUVIS) naudojimo sąlygos, patvirtintos Uosto direkcijos generalinio direktoriaus 2014 m. vasario 27 d. įsakymu Nr. V-51.

Pateikiami veiklos sritį reglamentuojantys teisės aktai ar kiti dokumentai

2.2. Vertinimo metodika

Atliekant KPT nustatymą buvo vykdoma Uosto direkcijos apklausa, buvo atlikta lyginamoji dokumentų analizė bei atlikta teisės aktų ir procedūrų peržiūra ir vertinimas.

Nurodomas pasirinktas vertinimo būdas (atliktas vidinis tyrimas, atlikta apklausa, atlikta lyginamoji, sisteminė dokumentų analizė, teisės aktų ar procedūrų peržiūra / vertinimas ar kt.)

2.3. Analizės rezultatas

Atliekant analizę buvo atsižvelgta į tai, kad sprendimų dėl laivo įleidimo ir (arba) išleidimo iš uosto ir pastatymo prie krantinės priėmimas yra sudėtinė laivybos valdymo ir organizavimo proceso dalis, todėl didesnis dėmesys atliekant analizę buvo skirtas minėtų sprendimų priėmimo procesui.

Sprendimų dėl laivo įleidimo ir (arba) išleidimo iš uosto ir pastatymo prie krantinės priėmimo proceso aprašymas :

1) Į uostą plaukiantis laivas privalo pasikeisti balastinius vandenį, kaip tai numatyta Laivų balastinių vandenų ir nuosėdų valdymo ir kontrolės priemonių, skirtų išvengti kenksmingųjų ir ligas sukeliančių vandens organizmų, apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2013 m. lapkričio 14 d. įsakymu Nr. 3-577/D1-841/V-1038;

2) Ne vėliau kaip prieš 24 valandas iki laivui atplaukiant į uostą, laivo kapitonas arba kitas laivo kapitono ar laivo valdytojo įgaliotas asmuo teikia per LUVIS išankstinį pranešimą apie laivo atvykimą ir laivo apsaugos lygį pagal Tarptautinį laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksą ir informuoja terminalus, į kuriuos laivas turi atvykti. Jeigu reisas trunka mažiau nei 24 valandas, išankstinis pranešimas apie laivo atvykimą ir laivo apsaugos lygį teikiamas ir terminalai informuojami ne vėliau kaip prieš laivui išplaukiant iš ankstesniojo uosto. Laivo kapitonui arba kitam laivo kapitono ar laivo valdytojo įgaliotam asmeniui nustatytu laiku nepateikus išankstinio pranešimo per LUVIS apie laivo atplaukimą ir laivo apsaugos lygį pagal Tarptautinį laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksą ir neinformavus terminalų, šio laivo įplaukimas į uostą atidedamas, kol bus pateiktas išankstinis pranešimas. Kai šiame punkte nurodytą išankstinį pranešimą pateikia laivo agentas, jis patvirtina, kad yra sudaryta laivų agentavimo sutartis su laivo savininku, frachtuotoju ar kitu teisėtu laivo valdytoju dėl laivo agentavimo paslaugų teikimo uoste ir atstovavimo Lietuvos Respublikos valstybinėse institucijose;

3) Jeigu LUVIS neveikia, išankstinio pranešimo duomenys UPS pateikiami elektroniniu paštu arba faksu;

4) Likus 2 val. iki atplaukimo, laivo kapitonas UTB 9 kanalu (šaukinys „Klaipėda radio-5“) praneša Uosto direkcijos Laivų eismo tarnybai (toliau – LET) laivo pavadinimą, faktinę grimzlę, taip pat pateikia informaciją apie laivų įrangos darbinę būklę. Pateikęs tokį pranešimą, laivo kapitonas privalo nuolat palaikyti ryšį su LET, teikti operatyvinę informaciją apie laivybos ypatumus ir vykdyti LET nurodymus;

5) Laivui atplaukiant, laivo kapitonas arba kitas laivo kapitono ar laivo valdytojo įgaliotas asmuo užsako vilkikus ir švartuotojus vilkimo ir švartavimo paslaugas teikiančiose įmonėse, o locmaną užsako per uosto dispečerį ir nurodo laivo švartavimo vietą, suderintą su uosto krantinės naudotoju, pas kurį atplaukia laivas, ir švartavimo ir vilkimo paslaugas teikiančių įmonių pavadinimus;

6) Jeigu nėra leidimo laivui įplaukti į uostą, LET operatorius nurodo inkaravimo rajoną;

7) Laivo, kurio ilgis daugiau kaip 200 metrų, kapitonas arba kitas laivo kapitono ar laivo valdytojo įgaliotas asmuo privalo iš anksto gauti rašytinį uosto kapitono leidimą įplaukti į uostą. Uosto kapitonas nustato didžiausią leistiną atplaukiančių laivų ilgį tose uosto akvatorijos vietose, kur laivų manevravimo sąlygos yra sudėtingos;

8) Prieš laivui atplaukiant į uostą ir prieš išplaukiant iš jo dokumentai pateikiami pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtinto Pranešimo formalumą, taikomų į Lietuvos Respublikos jūrų uostus atplaukiantiems ir iš jų išplaukiantiems laivams, vykdymo tvarkos aprašo reikalavimus. Dokumentus, kurių reikia laivo atplaukimui į Klaipėdos uostą įregistruoti, laivo kapitonas arba kitas laivo kapitono ar laivo valdytojo įgaliotas asmuo privalo pateikti per LUVIS ne vėliau kaip per 6 valandas nuo laivo prisišvartavimo prie krantinės, o jeigu laivo buvimo uoste terminas trumpesnis – laivui prisišvartavus prie krantinės. Dokumentus, kurių reikia laivo

išplaukimui iš Klaipėdos uosto įregistruoti, išskyrus laivo deklaraciją, laivo kapitonas arba kitas laivo kapitono ar laivo valdytojo įgaliotas asmuo privalo pateikti per LUVIS iki užsakant pasienio ir muitinės patikrinimą. Laivo deklaracija privalo būti pateikta per LUVIS ne vėliau kaip po 2 valandų nuo laivo atsišvartavimo nuo krantinės;

9) Laivams iš uosto leidžiama išplaukti tik atidavus visas laivuose susidarančias atliekas, kaip tai numatyta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro patvirtintuose Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių liekanų tvarkymo nuostatuose ir Uosto direkcijos generalinio direktoriaus patvirtintame Klaipėdos valstybinio jūrų uosto atliekų tvarkymo plane. Ne vėliau kaip prieš 12 valandų iki išplaukimo, o tuo atveju, jeigu laivo buvimo uoste terminas trumpesnis nei 12 valandų, laivui prisišvartavus prie krantinės laivo kapitonas arba kitas laivo kapitono ar laivo valdytojo įgaliotas asmuo per LUVIS privalo pateikti atliekų atidavimo užsakymą dėl užterštų vandenų, šiukšlių ir kitų atliekų priėmimo ir atiduoti užsakyme nurodytas atliekas iki laivo išplaukimo įregistravimo;

10) Kruizinio laivo agentas privalo ne vėliau kaip iki kiekvienų metų vasario 25 d. pateikti uosto kapitonui einamųjų metų kruizinio laivo atvykimo grafiką, suderintą su kruizinių laivų terminalo operatoriumi. Apie kruizinio laivo atvykimo grafiko pasikeitimus laivo agentas ne vėliau kaip per 1 darbo dieną informuoja uosto kapitoną;

11) Uosto kapitonas, nustatęs, kad laive nėra laivo valdytojo civilinės atsakomybės draudimą patvirtinančio dokumento arba pasibaigęs jo galiojimas, arba gavęs šią informaciją iš Administracijos ir nepažeisdamas Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklių, tvirtinamų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu, nuostatų dėl laivo sulaikymo, gali priimti sprendimą išsiųsti laivą iš uosto. Apie priimtą sprendimą išsiųsti laivą iš uosto uosto kapitonas nedelsdamas informuoja Lietuvos transporto saugos administraciją (toliau – Administracija), kuri apie laivo išsiuntimą iš uosto praneša Europos Komisijai, kitoms Europos Sąjungos valstybėms narėms ir atitinkamai laivo vėliavos valstybei. Uosto kapitono sprendimas dėl laivo išsiuntimo gali būti skundžiamas Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka;

12) Laivams, kuriuose nėra laivo valdytojo civilinės atsakomybės draudimą patvirtinančio dokumento, jo galiojimas pasibaigęs arba dėl laivų išsiuntimo priimtas sprendimas, draudžiama įplaukti į Lietuvos Respublikos jūrų uostus tol, kol laivo valdytojas pateikia nurodytuosius dokumentus;

13) Locmanas, sužinojęs, kad laive yra gedimas ar kad laivas neatitinka jam keliamų reikalavimų, dėl ko gali kilti grėsmė žmonėms, materialiajam turtui ar aplinkai, nedelsdamas privalo apie tai informuoti LET. LET operatorius nedelsdamas privalo apie tai informuoti Administraciją ir elektroniniu būdu perduoti informaciją apie laivą (pavadinimą, TJO identifikavimo numerį, šaukinį, vėliavą), maršrutą (paskutinį įplaukimo uostą, paskirties uostą), taip pat laive nustatytų akivaizdžių defektų aprašymą. LET operatorius apie tai informuoja uosto kapitoną ir privalo uždrausti įplaukti (išplaukti) tokiam laivui į uostą (iš uosto) iki atskiro uosto kapitono nurodymo.

Visi uoste esantys asmenys, sužinoję, kad uoste esančiuose laivuose yra gedimų ar kad jie neatitinka saugios laivybos reikalavimų, dėl ko gali kilti grėsmė žmonėms, aplinkai, materialiajam turtui, nedelsdami privalo informuoti Uosto priežiūros skyrių (toliau – UPS). UPS inspektorius nedelsdamas apie tai informuoja uosto kapitoną ir Administraciją. Apie atvejus, kai gali kilti grėsmė aplinkai, UPS inspektorius nedelsdamas privalo informuoti Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentą. Apie švartavimosi metu pastebėtus ar įvykusius krantinės pažeidimus laivo kapitonas privalo nedelsdamas pranešti UPS;

14) Laivų leistina grimzlė esant nuliniam vandens lygiui nustatoma uosto kapitono įsakymu pagal Uosto direkcijos generalinio direktoriaus įsakymu patvirtintą tvarką;

15) LET pareikalavus laivo kapitonas privalo pranešti faktinę laivo grimzlę gėlame vandenyje metrais ir jų dešimtosiomis dalimis ir atsako už šių duomenų tikslumą;

16) Duomenis apie pakeistą navigacinių įrenginių išdėstymą ir vandens lygį uosto akvatorijoje LET teikia telefonu arba UTB siųstuvu;

17) UPS inspektoriai ir LET locmanai, siekdami užtikrinti, kad laivas nebūtų perkrautas, privalo nuolat kontroliuoti išplaukiančių laivų grimzlę, taip pat, atsižvelgdami į faktinį vandens lygį uoste, kontroliuoti nustatytą maksimalią leistiną laivų grimzlę;

18) Visoje uosto akvatorijoje nustatytas ne didesnis kaip 8 mazgų laivų greitis arba toks greitis, kad būtų galima saugiai valdyti laivą. Praplaukiant vietas, kur laivo sukeltos bangos yra pavojingos, privaloma plaukti tokiu minimaliu greičiu, kad laivą dar būtų galima valdyti. Siekiant užtikrinti saugios laivybos reikalavimus, LET budinčio operatoriaus nurodymu gali būti pakeistas didžiausias leistinas laivo greitis;

19) Pučiant stipresniam kaip 15 m/s vakarų krypties vėjui, laivai, kuriems pagal laivo kapitono pranešimą dėl techninių savybių yra nesaugu manevruoti atviroje jūroje, turi pirmumo teisę plaukti į uostą;

20) Pučiant stipresniam kaip 20 m/s vėjui, be atskiro uosto kapitono leidimo draudžiama uosto akvatorija plaukioti bet kokiems laivams, juos švartuoti, atšvartuoti ir peršvartuoti;

21) Uosto akvatorijoje laivai privalo plaukioti su locmanu, išskyrus Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 20¹ straipsnio 1 dalyje nurodytus atvejus;

22) Vedant laivą į plaukiojantį doką ir paėmus iš doko pirmą švartavimo lyną, uosto locmano įgaliojimus perima doko meistras. Išvedant laivą iš plaukiojančio doko ir atidavus visus doko švartavimo lynus, doko meistro įgaliojimus perima uosto locmanas;

23) LET valdo laivų eismą visoje uosto akvatorijoje ir laivybos kanale iki plūdūro Nr. 1. Bet koks laivų judėjimas leidžiamas tik su LET leidimu. LET dirba 24 valandas per parą, šaukinys – „Klaipėda radio-5“ UTB 9 kanalu;

24) Laivo, kuris naudojami LET paslaugomis, kapitonas privalo užtikrinti patikimą ryšį su LET UTB 9 kanalu (jeigu LET nenurodė kito kanalo). Visi laivo ir LET pokalbiai bei situacija uosto akvatorijoje yra įrašomi, garso ir vaizdo įrašai saugomi 30 parų;

25) Švartuoti laivus uoste gali tik asmenys, turintys galiojantį švartuotojo pažymėjimą. Vykdydami švartavimo veiklą asmenys pildo švartavimo operacijų žurnalą;

26) Krantinę, skirtą laivui švartuoti, stovėti ir atsišvartuoti, ruošia uosto krantinės naudotojas, pas kurį atvyksta laivas. Uosto krantinės naudotojas turi užtikrinti, kad švartuotojai galėtų saugiai ir nekliudomi patekti į krantinę. Priešais švartuojamo (atšvartuojamo) laivo priekį ir laivagalį, ne mažiau kaip 25 metrų atstumu į abi puses, krantinėje neturi būti kranų, mechanizmų, statinių, už kurių gali užkliūti laivas. Tamsiuoju paros metu krantinė turi būti tinkamai apšviesta. Visa įranga, naudojama švartavimo operacijai vykdyti, turi būti tinkamai paruošta. Prie švartavimo stulpelių neturi būti jokių pašalinių daiktų, galinčių trukdyti švartuotis laiku ir saugiai;

27) Uosto krantinės naudotojas užtikrina, kad, likus ne mažiau kaip 15 minučių iki laivo atplaukimo prie krantinės, švartuotojų grupė būtų pasirengusi atlikti švartavimo darbus. Švartavimo operacijas atliekančių švartuotojų vardai ir pavardės turi būti įrašyti švartavimo žurnale, kuriame taip pat nurodomas laivo pavadinimas, švartuotojų paskirstymas (laivapriekyje, laivagalyje), švartavimo operacijos pradžios ir pabaigos data ir laikas, įvykę avariniai atvejai ir avarijos švartavimo metu;

28) Baigus laivo švartavimo darbus, švartuotojų grupės vadovas praneša uosto krantinės naudotojui apie švartavimo operacijos pradžios ir pabaigos laiką, laivo švartavimo eigą ir, jei buvo, apie įvykusius avarinius atvejus ir avarijas.

Visos aukščiau paminėtos laivybos operacijos vykdomos remiantis **Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklėmis**, esant optimaliai uosto ir uosto terminalų apkrovai. Kartais uoste susidaro nestandartinės situacijos (dažniausiai nulemtos blogų hidrometeorologinių sąlygų), kai tam tikrą laiką laivyba yra stabdoma ir nevyksta laivų įvedimo ir (ar) išvedimo operacijos. Laivybos stabdymo pasekmė – laivų sanaupta terminaluose ir inkaravietėje, kuri laukiama leidimo įplaukti ir (ar) išplaukti. Jeigu normaliomis uosto darbo sąlygomis laivai įvedami (išvedami) tokiu eiliškumu, koku registruojasi LUVIS, tai po laivybos stabdymo dėl nepalankių oro sąlygų, sprendimai priimami atsižvelgiant į objektyvius kriterijus, kurie nėra aprašyti uosto laivybos taisyklėse. Susidaro situacija, kai sprendimai priimami vadovaujantis darbuotojų asmeniniais (galimai subjektyviais) sprendimais ir lieka galimybė suteikti pirmenybę

vienam ar kitam laivui arba laivo agentui. Objektīvūs kriterijai, kuriais turi vadovautis darbuotojai priimdami sprendimus, esant laivų sankaupai uoste ir inkaravietėje, yra šie:

- Krantinių užimtumas krovos įmonėse (negalima įvesti laivo, nes nėra laisvos krantinės jam švartuoti);
- Laivų dydžiai (locmanų pamainos kvalifikacija yra skirtinga ir kiekvienas jų gali įvesti tik tam tikro dydžio laivus);
- Efektyvus locmanų katerio naudojimas;
- Prie kurios krantinės bus švartuojamas laivas (jeigu reikalingas laivo apukimo veiksmas prieš švartuojant, tai užima laiką priklausomai nuo laivo dydžio ir tuo metu toje vietoje laivyba nevyksta. Vykstant laivo apukimui prie pirmųjų uosto krantinių, jokie laivai negali nei įplaukti, nei išplaukti);
- Laivų, laukiančių leidimo įplaukti (išplaukti) (galima situacija, kai laivų skaičius inkaravietėje ar uosto įmonėse kardinaliai skiriasi, todėl būtina atsižvelgti į šį faktorių), skaičius;

Atnaujinus laivybą po nepalankių hidrometeorologinių sąlygų ir esant laivų sankaupai uoste ir inkaravietėje, vyr. locmanas gali priimti asmeninį sprendimą dėl papildomų locmanų pasitelkimo efektyvesniam darbui, tačiau tai nėra reglamentuota jokiais teisės aktais.

Per laikotarpį nuo 2017 m. liepos 1 d. iki 2018 m. rugpjūčio 15 d. Uosto direkcijoje buvo priimti 14 901 laivo įleidimo ir (arba) išleidimo iš uosto ir pastatymo prie krantinės sprendimas.

Pateikiami esamos situacijos analizės rezultatai ir įvardijamos priežastys, didinančios korupcijos pasireiškimo rizikos lygį, arba kita svarbi informacija.

Atliekant analizę reikalinga vadovautis Lietuvos Respublikos specialiuųjų tyrimų tarnybos direktoriaus 2011 m. gegužės 13 d. įsakymu Nr. 2-170 „Dėl valstybės ar savivaldybės įstaigų veiklos sričių, kuriose egzistuoja didelė korupcijos pasireiškimo tikimybė, nustatymo rekomendacijų patvirtinimo“¹, taip pat rekomenduojama atsižvelgti į Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. kovo 12 d. nutarimą Nr. 243 „Dėl Teisės aktų projektų antikorupcinio vertinimo taisyklių patvirtinimo“²

3. VEIKLOS SRITIES VERTINIMO METU NUSTATYTI KORUPCIJOS RIZIKOS VEIKSNIAI

1) Interesų konflikte esantis ar galimai veikdamas neteisėtai, darbuotojas priima sprendimą, suteikiantį pirmumo teisę įplaukti laivui.

2) Interesų konflikte esantis ar galimai veikdamas neteisėtai, darbuotojas priima sprendimą dėl laivo išplaukimo (įplaukimo) pirmumo pasibaigus nepalankioms hidrometeorologinėms sąlygoms.

Papunkčiui nurodomi nustatyti vertinimo metu nustatyti korupcijos rizikos veiksniai dėl teisinės bazės netobulumo/nebuvimo, neaiškių ar neskaidrios sprendimų priėmimo procedūrų, nuolatinio pobūdžio tam tikrų nustatytų procedūrų nesilaikymo, blogos organizacijos kultūros, netinkamos darbų ir procesų kontrolės ir priežiūros mechanizmų ir kt.

4. SIŪLYMAI DĖL KORUPCIJOS RIZIKOS VEIKSNIŲ NEIGIAMOS ĮTAKOS PANAIKINIMO AR SUMAŽINIMO

Pateikiamos siūlomos priemonės veiklos srities vertinimo metu nustatytiems korupcijos rizikos veiksniams mažinti ar panaikinti pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministru priskirtų valdymo sričių korupcijos prevencijos programos įgyvendinimo priemonių plano formą:

¹ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.399325>

² <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/f5fb2df0b02311e39a619f61bf81ad0a>

Eil. Nr.	Priemonė	Atsakingas vykdytojas (Istaigos pavadinimas)	Įvykdymo terminas	Laukiamas rezultatas
1.	Uosto kapitonas arba jo pavaduotojas periodiškai, pasirinktinai pasitelkiant LUVIS sutikrina paraiškos pateikimo ir faktinio laivo išplaukimo laiką. Apie tai turi būti surašytas tarnybinis pranešimas.	Uosto kapitonas arba jo pavaduotojas.	Iki kiekvieno pusmečio paskutinio mėn. 30 d.	Uosto laivybos organizavimo proceso optimizavimas ir neteisėtų sprendimų priėmimo užkardymas.
2.	Pakoreguoti LUVIS programos logiką taip, kad būtų privalomi papildomi įrašai LUVIS pastabose, kurie argumentuotų, kodėl priimtas konkretus sprendimas dėl laivo įvedimo (išvedimo) nesilaikant registracijos eiliškumo, siekiant efektyvesnio ir nenutrūkstamo uosto laivybos proceso užtikrinimo.	Technologijų skyrius, Uosto kapitono tarnyba, Laivų eismo tarnyba, Uosto priežiūros skyrius.	Iki 2019-12-31	Uosto laivybos organizavimo proceso optimizavimas ir neteisėtų sprendimų priėmimo užkardymas.