
***HELCOM* rokasgrāmata par sadarbību jūras piesārņojuma
seku likvidācijā Konvencijas par Baltijas jūras reģiona jūras
vides aizsardzību (Helsinku konvencijas) ietvaros**

1. sējums



Sākotnējais izdevums izdots 2001. gada septembrī (pēdējo reizi atjaunināts 2013. gada oktobrī)

HELSINKU KOMISIJAI
Baltijas jūras vides aizsardzības komisija
Katajanokanlaituri 6 B FI-00160 HELSINKI
Somija

Tālrunis: +358 207 412 649
Fakss: +358 207 412 645
Interneta vietne: www.helcom.fi

SATURA RĀDĪTĀJS

HELCOM rokasgrāmata par sadarbību jūras piesārņojuma seku likvidācijā

1. sējums

Satura rādītājs	Atjaunināts 2013. gada oktobrī
Priekšvārds	Atjaunināts 2005. gada novembrī
Ievads	Atjaunināts 2005. gada novembrī

1. Līgumslēdzēju pušu sniegtā informācija

1.1	Dānija (DK) Atjaunināts 2011. gada martā
1.2	Igaunija (EE) Atjaunināts 2012. gada novembrī
1.3	Eiropas Savienība (ES) Atjaunināts 2010. gada martā
1.4	Somija (FI) Atjaunināts 2009. gada oktobrī
1.5	Vācija (DE) Atjaunināts 2007. gada oktobrī
1.6	Latvija (LV) Atjaunināts 2011. gada septembrī
1.7	Lietuva (LT) Atjaunināts 2009. gada jūnijā
1.8	Polija (PL) Atjaunināts 2013. gada maijā
1.9	Krievija (RU) Atjaunināts 2013. gada maijā
1.10	Zviedrija (SE) Atjaunināts 2013. gada maijā

2. Atbildības rajoni Atjaunināts 2012. gada novembrī

3. Ziņošanas procedūra Atjaunināts 2009. gada decembrī

3.1	Baltijas ziņojums par piesārņojumu (<i>POLREP BALTIC</i>). Sistēmas apraksts
3.2	Baltijas ziņojums par piesārņojumu (<i>POLREP BALTIC</i>). Sīkāka informācija par sistēmu
3.3	Starptautiskā agrīnās brīdināšanas ziņošanas sistēma par piesārņojumu, ko izraisa aļģu ziedēšana (<i>ALGPOLREP</i>)

4. Palīdzības lūgšana un sniegšana Atjaunināts 2010. gada maijā

4.1	Lūdzēja puse
4.2	Palīdzētāja puse
4.3	Līdzekļu nosūtīšana
4.4	Palīdzības izbeigšana
4.5	Patvēruma vietas lūgšana

5. Operatīva sadarbība Atjaunināts 2005. gada jūnijā

5.1	Vispārīgie principi
5.2	Operatīvā vadība

-
- 5.3 Vadības struktūra
 - 5.4 Saziņa

6. Naftas produktu paraugu ņemšana Sākotnējā redakcija, 2001. gada septembris

- 6.1 Ievads
- 6.2 Piemērošanas joma
- 6.3 Paraugu ņemšanas kontrolsaraksts Pielikums

7. Sadarbība Baltijas jūras reģiona novērošanai no gaisa

- 7.1 Ievads Atjaunināts 2008. gada decembrī
- 7.2 Iesaisītās valstis Oriģināls, 2001. gada septembris
- 7.3 Sadarbība Atjaunināts 2008. gada decembrī
- 7.4 Lidojuma veidi Atjaunināts 2008. gada decembrī
- 7.5 Vadlīnijas valsts veiktai Baltijas jūras reģiona novērošanai no gaisa Atjaunināts 2008. gada decembrī
- 7.6 Vadlīnijas Baltijas jūras reģiona satelītnovērošanai Atjaunināts 2008. gada decembrī
- 7.7 Ziņošana Atjaunināts 2010. gada martā
- 7.8 Pieejamie lidaparāti un lidojumu laiki Atjaunināts 2008. gada decembrī
- 7.9 Kompetento iestāžu saraksts Atjaunināts 2009. gada oktobrī
- 7.10 Kontaktpunktu saraksts. Apvienotā novērošana no gaisa Baltijā Atjaunināts 2009. gada oktobrī
- 7.11 Atskaites punktu saraksts Atjaunināts 2008. gada decembrī

8. Administratīvie un organizatoriskie aspekti Sākotnējā redakcija, 2001. gada septembris

- 8.1 Valstij piederošu lidaparātu, kuģu un transportlīdzekļu, personāla un aprīkojuma, kā arī valsts līguma ietvaros privāti piederošu līdzekļu pārrobežu kustība
- 8.2 Muitas lietas
- 8.3 Īpašie nodokļi un transporta nodevas, kas piemērojami transportlīdzekļiem, kurus izmanto palīdzības sniegšanai
- 8.4 Darba apstākļi
- 8.5 Personāla apdrošināšana
- 8.6 Civiltiesiskā atbildība par traumām vai bojājumiem
- 8.7 Izmitināšana un ēdināšana
- 8.8 Medicīniskā aprūpe
- 8.9 Aprīkojums un remontdarbi
- 8.10 Transportēšana caur trešās valsts teritoriju
- 8.11 Palīdzības grupu vadība un autonomija

9. Finansiālie aspekti Sākotnējā redakcija, 2001. gada septembris

- 9.1 Palīdzības izmaksu atlīdzināšana
- 9.2 Informācija par piesārņojuma radītā kaitējuma atlīdzināšanu
- 9.3 Atlīdzības aprēķins un kompensācijas prasība
- 9.4 Izmaksu kalkulācija par sniegto palīdzību
- 10. Mācības un ar tām saistītās vadlīnijas** Atjaunināts 2002. gada decembrī, 2005. gada jūnijā

- 10.1 Mācību veidi

-
- 10.2 Mācību procedūras
 - 10.3 Mācību pārskats
 - 10.4 To administratīvo un organizatorisko problēmu kontrolsaraksts, kuras varētu rasties operatīvo mācību (*Balex Charlie* vai *Delta*) laikā
 - 10.5 *Balex Delta* mācību plānošana un novērtēšana

11. Reaģēšanas pasākumi ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai Sākotnējā redakcija, 2009. gada decembris

12. Helsinku konvencija Sākotnējā redakcija, 2001. gada septembris

- 12.1 1992. gada Helsinku konvencija

13. HELCOM rekomendācijas un ar tām saistītas vadlīnijas Atjaunināts 2013. gada oktobrī

- 13.1 Spēkā esošo *HELCOM* rekomendāciju un ar tām saistīto vadlīniju saraksts
- 13.2 Spēkā esošas *HELCOM* rekomendācijas un ar tām saistītas vadlīnijas

**HELCOM rokasgrāmata par sadarbību jūras piesārņojuma seku
likvidācijā**
**Helsinku konvencijas par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību
(Helsinku konvencijas) ietvaros**

1. sējums

PRIEKŠVārds

Rokasgrāmata

HELCOM rokasgrāmatu par sadarbību jūras piesārņojuma seku likvidācijā (turpmāk – rokasgrāmata) izmanto Baltijas jūras valstu operatīvajā sadarbībā, novērošanas pasākumos un piesārņojuma seku likvidācijas mācībās kopš 1983. gada. Pašreizējā rokasgrāmatā ir divi sējumi: 1. sējums, kurā vispārīgi apskatīta sadarbība jūras piesārņojuma seku likvidācijā, un 2. sējums, kurā apskatīta šāda sadarbība ķīmikāliju noplūdes gadījumos.

Rokasgrāmatu ir ieteicams izmantot kā vadlīnijas gadījumos, kad divas vai vairākas Helsinku konvencijas Līgumslēdzējas puses kopīgi rīkojas, reaģējot uz naftas un citu kaitīgo vielu, t. i., ķīmikāliju, noplūdi.

Rokasgrāmata ir noderīgs dokuments *OPRC* konvencijas praktiskai īstenošanai.

1. sējums

No 1. līdz 6. nodaļai ir aplūkoti operatīvās darbības jautājumi un ietverta informācija, kas ir noderīga piesārņojuma seku likvidācijas operācijas laikā. Līgumslēdzējām pusēm sniegta informācija par kontaktpunktiem, par palīdzību, kas iegūstama no pārējām Līgumslēdzējām pusēm, par palīdzības saņemšanas nosacījumiem, kā arī informācija par atbildības rajonu robežām starp Līgumslēdzējām pusēm, par veidu, kādā iestādes, kas nodarbojas ar piesārņojuma seku likvidāciju, savstarpēji apmainās ar informāciju par piesārņojuma gadījumu / radīto apdraudējumu, par reālo operatīvo sadarbību, tostarp vadības un komunikācijas struktūrām, kā arī par vadlīnijām naftas produktu paraugu ņemšanai.

No 7. līdz 12. nodaļai ir aplūkoti administratīvās darbības jautājumi. Tajās sniegta informācija par sadarbību novērošanā no gaisa, par operatīvās sadarbības organizatoriskajiem un finansiālajiem aspektiem, informācija par piesārņojuma seku likvidācijas mācībām, nozīmīgi izvilkumi no Helsinku konvencijas, kā arī attiecīgās *HELCOM* rekomendācijas un vadlīnijas.

2. sējums

2. sējumā aplūkoti tikai ķīmikāliju noplūdes gadījumi. Šis sējums ir paredzēts izmantošanai komandierim notikuma vietā.

Nelikumīgas noplūdes atklāšana

Jautājumus, kas saistīti ar sadarbību, izmeklējot pretpiesārņojuma noteikumu pārkāpumus, izskata Helsinku Komisija. Lai gan novērošana no gaisa neietilpst sadarbībā jūras piesārņojuma seku likvidācijai, viens no tās galvenajiem mērķiem ir atklāt nelikumīgas noplūdes un iegūt pierādījumus, lai uzsāktu kriminālprocesu pret aizdomās turētiem likumpārkāpējiem. Sīkāka informācija par šo jautājumu ir dokumentā "Vadlīnijas veiksmīgai jūras pretpiesārņojuma noteikumu pārkāpēju sodīšanai" (Baltijas jūras vides tiesvedība Nr. 78, 2000).

Rokasgrāmatas atjaunināšana

Rokasgrāmata ir saglabāta teksta dokumenta formātā un izdalīta lietotājiem mapēs un disketēs. Turklāt rokasgrāmatas 1. un 2. sējuma daļas ir pieejamas *HELCOM* tīmekļa vietnē (<http://www.helcom.fi>).

Par rokasgrāmatas atjaunināšanu saskaņā ar informāciju, kas saņemta no Līgumslēdzējām pusēm par izmaiņām piesārņojuma seku likvidācijas iestāžu organizācijā un/vai uzlabojumiem valsts spējās likvidēt jūras piesārņojuma sekas, vai saskaņā ar norādēm (ciktāl tās nav saistītas ar būtisku teksta pārskatīšanu), ko sniegusi darba grupa jūras piesārņojuma jautājumos, vai Helsinku Komisijas lēmumiem, ir atbildīgs Helsinku Komisijas sekretariāts. Līgumslēdzējas puses iesniedz grozījumus *HELCOM SEA* sanāksmēs. Sekretariāts izplata grozījumus divu mēnešu laikā. Ja kādā rokasgrāmatas nodaļā teksts ir pārskatīts, tas tiek izsūtīts adresātiem kopā ar pārskatīto satura radītāju, kurā norādīta aktuālā atsauce uz katru nodaļu. Tomēr Līgumslēdzējai pusei ir nekavējoties jāpaziņo pārējām Līgumslēdzējām pusēm un sekretariātam par tādām būtiskām izmaiņām savas valsts organizācijā un kontaktpunktos, kas iespaido palīdzības sniegšanu un lūgšanu un informācijas apmaiņu.

Saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 11. noteikumu Līgumslēdzējas puses vienojas par rokasgrāmatā norādīto principu un noteikumu piemērošanu, cik vien tas praktiski iespējams.

Helsinku Komisija pieņēma rokasgrāmatu savā 17. sanāksmē 1996. gada martā saskaņā ar *HELCOM* rekomendāciju 17/13. Pārskatītu 1. sējuma versiju *HELCOM SEA* 3/2001 apstiprināja 2001. gada maijā un 2. sējuma jauno versiju *HELCOM RESPONSE* 1/2002 apstiprināja 2002. gada oktobrī.

IEVADS

Operatīvās un vispārīgās vadlīnijas sadarbībai

Sadarbība naftas un citu kaitīgu vielu noplūdes seku likvidācijā Baltijas jūras reģionā ir balstīta uz Helsinku konvenciju un Helsinku Komisijas pieņemtajām *HELCOM* rekomendācijām piesārņojuma seku likvidācijas jautājumos.

Saskaņā ar Helsinku konvenciju Līgumslēdzējām pusēm jābūt spējīgām reaģēt uz naftas un citu kaitīgu vielu noplūdi, kas apdraud Baltijas jūras reģiona jūras vidi. Tas nozīmē, ka Līgumslēdzējām pusēm ir jānodrošina atbilstīgas iekārtas, kuģi un personāls, kas sagatavots darba veikšanai gan piekrastes ūdeņos, gan arī atklātā jūrā.

Saskaņā ar Helsinku konvenciju Līgumslēdzējas puses divpusēji vai daudzpusēji vienojas par to, kuros Baltijas jūras reģionos katrai no tām būtu jāveic novērošana no gaisa un piesārņojuma seku likvidācijas vai vides glābšanas pasākumi, kad ir notikusi vai var notikt naftas vai citu kaitīgu vielu būtiska noplūde vai jebkurš cits incidents, kas izraisa vai varētu izraisīt piesārņojumu Baltijas jūras reģionā.

Gadījumos, kad Līgumslēdzēja puse nespēj tikt galā ar noplūdi, izmantojot tikai savu personālu un aprīkojumu, attiecīgā Līgumslēdzēja puse ir tiesīga lūgt citām Līgumslēdzējām pusēm palīdzību seku likvidācijai, vispirms vēršoties pie tām valstīm, kuras, iespējams, arī skar šī noplūde.

Līgumslēdzējām pusēm ir ieteicams papildus izmantot arī Bonnas nolīguma rokasgrāmatu "Naftas piesārņojums jūrā" par pierādījumu nodrošināšanu attiecībā uz noplūdēm no kuģiem, jo tajā ir daudz vērtīgas informācijas, kas palīdz atklāt un identificēt naftas noplūdes, kā arī noteikt to apmēru. Lai nodrošinātu un sekmētu likumpārkāpēju veiksmīgu notiesāšanu, ir norādīta atsauce uz *HELCOM* rekomendāciju 19/16 "Sadarbība pārkāpumu vai iespējamu pārkāpumu izmeklēšanā attiecībā uz atkritumu izgāšanu un saistītie noteikumi kuģiem, kā arī noteikumi par piesārņojumu un degšanas atkritumiem" un *HELCOM* "Vadlīnijām veiksmīgai jūras pretpiesārņojuma noteikumu pārkāpēju sodīšanai" (Baltijas jūras vides tiesvedība Nr. 78), kur aprakstīta izmeklēšanas sadarbība starp Līgumslēdzējām valstīm, ja ir radušās aizdomas par pārkāpumiem. Turklāt atbildīgajai rīcības vadības iestādei ir ļoti būtiski noskaidrot, kas ir piesārņotājs, ja ir jāsedz dārgas attīrīšanas izmaksas un/vai nodarīts būtisks kaitējums jūras videi.

Turpmākajās nodaļās ir apskatīts, kā uzlabot sadarbību jūras piesārņojuma seku likvidācijā Baltijas jūras reģionā. Šī informācija ir paredzēta gan koordinatoriem un komandieriem notikuma vietā, kuri vada starptautiskas reaģēšanas operācijas, gan iestādēm, kas izstrādā avārijas rīcības plānus valsts un reģionālā mērogā.

1. Līgumslēdzēju pušu sniegtā informācija

1.1 DĀNIJA (DK)

Valsts kontaktpunkti

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī)	
Publiski pieejami neatliekamās palīdzībastālruņa numuri	
Dežūrējošā amatpersona	Tālr.: +45 89 43 32 03
Dānijas Karaliskās flotes galvenā pārvalde	Fakss: + 45 89 43 32 30 E-pasts: opscent@sok.dk
Operatīvais kontaktpunkts , pieejams 24 stundas diennaktī	
Jūras palīdzības dienests Dānijas Karaliskās flotes galvenā pārvalde	Tālr.: : +45 89 43 32 11 Fakss: + 45 89 43 32 30 E-pasts: mas@sok.dk
Uzziņas (iestādes darba laikā)	
<u>Administratīvais kontaktpunkts</u>	
Jūras vide Dānijas Karaliskās flotes galvenā pārvalde Soedalsparken 20 P O Box 1483 DK-8220, Brabranda	Tālr.: +45 89 43 34 05 Fakss: +45 89 43 34 27 E-pasts: pol.con.den@sok.dk

Lai iegūtu sīkāku informāciju par atbildību par pretpiesārņojuma pasākumiem jūrā un uz sauszemes, kā arī par naftas savākšanas iekārtām, lūdzu, apmeklējiet saiti:
<http://www.cis.forsvaret.dk/>.

1.2 IGAUNIJA (EE)

Valsts kontaktpunkti

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī)	
Vienotais meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (<i>JRCC TALLINN</i>) Sūsta 15 EE-11712, Tallina	Tālr.: +372 619 1224 (pieejams 24 stundas diennaktī) +372 692 2500 (pieejams 24 stundas diennaktī) Fakss: +372 692 2501 E-pasts: jrcc@politsei.ee Inmarsat-C: 581 492480040
Uzziņas (iestādes darba laikā)	
Igaunijas Vides inspekcija Kopli 76 EE-10416, Tallina	Tālr.: +372 696 2236 Fakss: +372 696 2237 E-pasts: valve@kki.ee

Kontaktpunkti

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī, 7 dienas nedēļā)	
MONITORINGA UN INFORMĀCIJAS CENTRS (MIC) Eiropas Komisija Vides ģenerāldirektorāts BU-9 2/177 B-1049 Brisele	Dežūrējošā amatpersona, GSM: +32 2292 2222 Dežūrējošā amatpersona, fakss: +32 2299 0525 Dežūrējošā amatpersona, e-pasts: ENV-MIC@ec.europa.eu
Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) Cais do Sodré 1249-206, Lisabona, Portugāle	Jūras atbalsta dienests (MSS) dežūrējošā amatpersona, Tālr.: +351 21 1209 415 Dežūrējošā amatpersona, fakss: +351 21 1209 480 Dežūrējošā amatpersona, e-pasts: MaritimeSupportServices@Emsa.europa.eu
Uzziņas (iestādes darba laikā)	
Eiropas Komisija Vides ģenerāldirektorāts Pia Bučella [<i>Pia Bucella</i>] Vides ģenerāldirektorāta Civilās aizsardzības nodaļas vadītāja BU-9 2/177 B-1049 Brisele	Tālr.: +32 2 295 70 99/+32 2 295 14 43 Fakss: +32 2 299 03 14 E-pasts: pia.bucella@ec.europa.eu .

Sīkāka informācija par *EMSA* naftas savācēju un *CleanSeaNet* satelīta monitoringa pakalpojumiem ir atrodama *EMSA* tīmekļa vietnē sadaļā "Gatavība un reaģēšana piesārņojuma gadījumā" <http://www.emsa.europa.eu/end185d014.html>.

Vides ģenerāldirektorāta Kopienas informācijas sistēmas (*CIS*) lietotāji var piekļūt šai informācijai, izmantojot novirzi no *CIS* mājas lapas http://ec.europa.eu/environment/civil/marin/cis/cis_index.htm.

EIROPAS KOPIENA

Reaģēšana nejauša vai apzināta jūras piesārņojuma gadījumā

Vispārīga informācija

Eiropas Kopienas pasākumi jūras piesārņojuma seku likvidācijai pirmo reizi tika noteikti pēc **Padomes 1978. gada 26. jūnija rezolūcijas** pieņemšanas, izstrādājot Eiropas Kopienas rīcības programmu, lai kontrolētu un samazinātu piesārņojumu, ko rada ogļūdeņražu emisijas jūrā. Šī programma vēlāk tika papildināta tā, lai tajā iekļautu arī citas kaitīgās vielas.

Eiropas Kopienas atbildība tika pastiprināta, kad Eiropas Parlaments un Padome 2000. gada 20. decembrī pieņēma Lēmumu Nr. 2850, ar ko izveido **Kopienas sadarbības shēmu nejaušas vai apzinātas jūras piesārņošanas jomā**. Šī shēma tika izveidota laikposmam no 2006. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim, un tās mērķi bija šādi:

- veicināt un atbalstīt dalībvalstu pūles valsts, reģionālā un vietējā līmenī **aizsargāt jūras vidi**, piekrastes līnijas un cilvēku veselību no riska, kas saistīts ar nejaušu vai apzinātu jūras piesārņošanu;
- **palielināt dalībvalstu spēju** reaģēt situācijās, kad notikuši negadījumi;
- veicināt efektīvu **savstarpējas palīdzības un sadarbības** attīstību starp dalībvalstīm šajā jomā un stiprināt tās nosacījumus;

veicināt dalībvalstu sadarbību, lai paredzētu **kaitējuma atlīdzību** saskaņā ar principu "maksā piesārņotājs".

Eiropas Komisija – Vides ģenerāldirektorāts / Civilās aizsardzības vienība – ar Jūras piesārņojuma pārvaldības komitejas palīdzību ievieš Kopienas sadarbības shēmu nejaušas vai apzinātas jūras piesārņošanas jomā, izmantojot:

- **Kopienas informācijas sistēmu (CIS) (Community Information System)**, kas pieejama internetā;
- **trīs gadu mainīgo plānu**, kas ietver vairākus pasākumus, piemēram, mācības, izmēģinājuma projektus utt.

Eiropas Kopienai kā Līgumslēdzējai pusei ir arī noteicošā nozīme starp dalībvalstīm saistībā ar visām reģionālajām konvencijām un nolīgumiem, kas attiecas uz jūras reģioniem visā Eiropā, piemēram, 1992. gada Helsinku konvenciju par Baltijas jūras aizsardzību, 1983. gada Bonnas nolīgumu par Ziemeļjūras aizsardzību, 1976. gada Barselonas konvenciju par Vidusjūras aizsardzību un (vēl neratificēto) Lisabonas nolīgumu par Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas aizsardzību.

Kopienas rīcības programma reaģēšanai uz ārkārtējiem jūras piesārņošanas gadījumiem tika pastiprināta pēc tam, kad Padome 2001. gada 23. oktobrī pieņēma Lēmumu, **ar ko izveido Kopienas mehānismu pastiprinātas sadarbības veicināšanai civilās aizsardzības palīdzības intervenču jomā**.

Turklāt, kopš 2004. gada 19. maija, kad spēkā stājās Regula Nr. 724/2004, Eiropas Jūras drošības aģentūrai (*EMSA*) ir piešķirta īpaša atbildība saistībā ar reaģēšanu uz kuģu radīto piesārņojumu Kopienā.

A- Kopienas reaģēšana uz ārkārtējiem jūras piesārņošanas gadījumiem

Kopienas rīcības programma reaģēšanai uz ārkārtējiem jūras piesārņošanas gadījumiem tika pastiprināta pēc tam, kad Padome 2001. gada 23. oktobrī pieņēma Lēmumu, ar ko izveido Kopienas mehānismu pastiprinātas sadarbības veicināšanai civilās aizsardzības palīdzības intervenču jomā. Šis dokuments aptver gan civilo aizsardzību, gan ārkārtējus jūras piesārņošanas gadījumus.

Vispārējais mehānisma mērķis ir, saņemot lūgumu, sniegt atbalstu ārkārtējā situācijā un veicināt uzlabotu palīdzības intervences koordinēšanu, ko nodrošina dalībvalstis un Kopiena. Kopienas civilās aizsardzības mehānisms ļauj reaģēt uz jebkuru lielu katastrofu Eiropas Savienībā un ārpus tās, koordinējot lūgumus un piedāvājot palīdzību 30 iesaistītajām valstīm: 25 ES valstīm, trim EEZ valstīm (Norvēģijai, Īslandei un Lihtenšteinai), kā arī Bulgārijai un Rumānijai.

Mehānismā ir vairāki elementi un darbības, jo īpaši attiecībā uz gatavību ārkārtējai situācijai un reaģēšanai uz to:

- Monitoringa un informācijas centra (*MIC*) (*Monitoring and Information Centre*) izveide un vadība;
- kopējas ārkārtējo situāciju sakaru un informācijas sistēmas (*CECIS*) (*Common Emergency Communication and Information System*) izveide un vadība ;
- dalībvalstīs pieejamo palīdzības vienību un cita intervences atbalsta identificēšana, lai palīdzētu ārkārtējā situācijā.

Monitoringa un informācijas centru (*MIC*) vada Eiropas Komisija Briselē, un tas ir pieejams 24 stundas diennaktī. Ar *MIC* starpniecību Komisija ir gatava sniegt operatīvu atbalstu ārkārtējā situācijā un atvieglot palīdzības sniegšanu. Jebkura valsts – Eiropas Savienībā vai ārpus tās –, kuru skārusi liela katastrofa, ar *MIC* starpniecību var lūgt palīdzību. *MIC* nekavējoties pārsūta palīdzības lūgumu valstu kontaktpunktu tīklā 30 iesaistītajām valstīm. Tad katrai valstij jālemj, vai tā ir gatava piedāvāt palīdzību. *MIC* apkopo atbildes un informē lūdzēju valsti par pieejamo palīdzību. Skartā valsts izvēlas tai vajadzīgo palīdzību un nodibina tiešu kontaktu ar palīdzētājām valstīm. Tādējādi *MIC* nodrošina centralizētu palīdzību, kas ļauj valsts iestādēm ietaupīt laiku, un tas ir ļoti būtiski, cīnoties ar katastrofas radītajām sekām.

Civilās aizsardzības monitoringa un informācijas centrā ir jāvēršas, izmantojot Komisijas kontaktpunktu, proti, Drošības biroju. Valsts kontaktpunktā ir pieejama kontaktinformācija

Eksperti notikuma vietā

Negadījumu vietās eksperti pilda dažādas funkcijas – ir tehniskie eksperti, sadarbības

koordinatori un valstu novērotāji.

Ja skartā valsts lūdz, *MIC* dažu stundu laikā var mobilizēt un nosūtīt **tehniskos ekspertus**, lai sniegtu zinātniskas un tehniskas konsultācijas par reaģēšanas stratēģiju. Papildus citiem pienākumiem ekspertiem jānovērtē specifiskās vajadzības konkrētajā negadījuma vietā. Komisija sedz izmaksas, kas saistītas ar ekspertu operatīvās grupas intervenci, tostarp arī dzīvības apdrošināšanu un apdrošināšanu pret nelaimes gadījumiem.

Sadarbības koordinatori var darboties kā notikuma vietas koordinatori starp skarto dalībvalsti un dalībvalstīm, kas piedāvā palīdzību, lai nodrošinātu to, ka palīdzība tiek izmantota vislabākajā iespējamā veidā. Komisija sedz izmaksas, kas saistītas ar sadarbības koordinatoru darbu.

Avārijas gadījumā dalībvalstis parasti ir ieinteresētas uz notikuma vietu sūtīt **novērotājus**. Eiropas Komisija var darboties kā koordinators, ja ir vajadzība organizēt valstu kompetento iestāžu novērotāju kopīgas misijas. Eiropas Komisija parasti uzņemas segt izdevumus par sadarbības koordinatoru, kas ir atbildīgs par vizītes organizēšanu un darba virzību, savukārt katra novērotāja izmaksas sedz attiecīgā dalībvalsts.

Satelītuuzņēmumi

Monitoringa un informācijas centram ir iespēja pieprasīt satelītuuzņēmumus no avārijas vietas saistībā ar Hartu par kosmosa jomu un liela mēroga katastrofām.

B- Kopienas informācijas sistēma

Kopienas informācijas sistēma (*CIS*) ir izveidota, lai apmainītos ar datiem par sagatavotību un reaģēšanu uz jūras piesārņojumu. *CIS* veido Kopienas mājas lapa un valstu mājas lapas.

Kopienas mājas lapa *inter alia* iepazīstina ar *CIS* vēsturi, juridisko pamatu, naftas īpašību kopsavilkumu, atsaucēs sistēmu un ārkārtas procedūrām Kopienas līmenī.

Katrā valsts mājas lapā sniegts valsts apraksts, norādīta attiecīgo organizāciju atbildības joma jūras piesārņojuma gadījumā, noliktavu atrašanās vieta, lidaparāti un kuģi, kas nodarbojas ar jūras piesārņojuma problēmu risināšanu, galveno līdzekļu krājumi, nosacījumi to iznomāšanai un cita būtiska informācija, ko ievietojušas valsts atbildīgās iestādes.

C- Trīs gadu mainīgais plāns

Katru gadu Komisija kopā ar dalībvalstīm nosaka pašreizējās un nākotnes prioritātes, kas jāņem vērā trīs gadu mainīgajā plānā.

Trīs gadu mainīgais plāns paredz šādus darbību veidus:

a. kursu un semināru organizēšanu dalībvalstu valsts, reģionālā un vietējā līmeņa ierēdņiem un citām iesaistītajām personām, lai nodrošinātu, ka atbildīgie dienesti reaģē ātri un efektīvi;

b. ekspertu apmaiņu – ekspertu norīkošanu uz citām dalībvalstīm, lai eksperti gūtu papildu pieredzi un lai novērtētu dažādās metodēs, ko izmanto citi avārijas dienesti vai citas attiecīgās iestādes, piemēram, nevalstiskās organizācijas, kas specializējušās nejaušas vai apzinātas jūras piesārņošanas jomā;

c. mācības – to mērķis ir salīdzināt metodes, veicināt sadarbību starp dalībvalstīm, atbalstīt un koordinēt valsts avārijas dienestu darbu un attīstību;

d. izmēģinājuma projektus – to mērķis ir paaugstināt dalībvalstu spēju reaģēt uz ārkārtēju situāciju un atjaunoties pēc avārijas. Šo projektu mērķis galvenokārt ir uzlabot izmantotos līdzekļus, paņēmienus un procedūras;

e. apsekojumus attiecībā uz negadījuma seku ietekmi uz vidi – šo apsekojumu mērķis ir novērtēt veiktos preventīvos un koriģējošos pasākumus un izplatīt gūtos rezultātus un pieredzi citām dalībvalstīm.

D-Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) (*European Maritime Safety Agency*) nozīme

Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) tika izveidota, saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1406/2002. Kopš 2004. gada 19. maijā stājās spēkā Regula Nr. 724/2004, aģentūrai ir piešķirtas īpašas pilnvaras saistībā ar reaģēšanu uz kuģu radīto piesārņojumu Kopienā.

EMSA pienākumi kuģu radīta piesārņojuma gadījumā ir izklāstīti turpmāk.

- Sniegt dalībvalstīm un Komisijai zinātnisku un tehnisku palīdzību jautājumos, kas attiecas uz kuģu nejauši vai apzināti radītu piesārņojumu, un pēc lūguma sniegt papildu ekonomiski izdevīgu palīdzību dalībvalstu reaģēšanas mehānismiem, neskarot piekrastes valstu atbildību uzturēt atbilstīgus mehānismus reaģēšanai uz piesārņojuma gadījumiem un ņemot vērā dalībvalstu pašreizējo sadarbību šajā jomā.
- Atbalstīt tādu Kopienas sadarbības sistēmu nejauša vai apzināta jūras piesārņojuma gadījumā, kuras pamatā ir Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 20. decembra Lēmums Nr. 2850/2000/EK, ar ko izveido Kopienas sadarbības shēmu nejauša vai apzināta jūras piesārņojuma gadījumā, un Kopienas mehānisms civilās aizsardzības palīdzības intervencēm (izveidots ar Padomes 2001. gada 23. oktobra lēmumu 2001/792/EK, Euratom, ar ko izveido Kopienas mehānismu pastiprinātas sadarbības veicināšanai civilās aizsardzības palīdzības intervenču jomā).
- Vajadzības gadījumā palīdzēt Komisijai veikt sagatavošanas darbus Kopienas tiesību aktu atjaunināšanai un izstrādāšanai jautājumos, kas saistīti ar kuģu radīto piesārņojumu, jo īpaši saskaņā ar attiecīgajiem starptautiskajiem tiesību aktiem.. Šis uzdevums ietver arī tādu pētniecības projektu analīzi, kas veikti kuģu radīta piesārņojuma novēršanas jomā un reaģēšanai uz šādu piesārņojumu.
- Palīdzēt Komisijai visā Kopienā efektīvi ieviest Kopienas tiesību aktus, kas attiecas uz reaģēšanu uz kuģu radīto piesārņojumu.

EMSA darbība jūras piesārņojuma likvidācijā ir aprakstīta Nacionālajā gatavības plānā naftas, bīstamo vai kaitīgo vielu piesārņojuma gadījumiem jūrā. Darbības galvenā

uzmanība ir pievērsta kuģu radītam piesārņojumam, kā noteikts 1990. gada *OPRC* un 2000. gada *OPRC HNS* protokolā, un tā tiek veikta trīs skaidri nodalītās jomās: operatīvā palīdzība, sadarbība un koordinācija un informācija.

Operatīvā palīdzība

Kopš 2006. gada *EMSA* var sniegt pusēm tehniskas konsultācijas un papildu līdzekļus, lai palīdzētu likvidēt piesārņojuma sekas jūrā.

Palīdzība tiek sniegta pēc attiecīgās puses lūguma, izmantojot Kopienas mehānismu.

Sadarbība un koordinācija

Būdamā EK delegācijas dalībniece reģionālo nolīgumu slēgšanas procesā, *EMSA* cieši sadarbojas ar tās darba grupām. *EMSA* arī cenšas koordinēt dažādas darbības ES, piemēram, izveidot mācību novērotāju apmaiņas sistēmu starp reģioniem, uzlabot reaģēšanas ķēdi, izveidot satelītuzņēmumu pakalpojumu centru utt.

Informācija

EMSA šobrīd dibina "zināšanu centru". Kad šis centrs sāks darbību, aģentūras nodaļa, kas izveidota reaģēšanai naftas piesārņojumu gadījumā, varēs vākt, analizēt un izplatīt paraugpraksi, paņēmienus un inovācijas reaģēšanai uz naftas piesārņojumu, jo īpaši naftas savākšanai apjomīgu naftas noplūžu laikā.

Kārtība, kādā lūgt palīdzību *EMSA* ārkārtēja piesārņojuma gadījumā

EMSA ir divas juridiskas saistības attiecībā uz piesārņojuma gatavību un reaģēšanu, kā noteikts *EMSA* regulā¹:

- "sniedz dalībvalstīm un Komisijai zinātnisku un tehnisku palīdzību jautājumos, kas attiecas uz kuģu nejauši vai apzināti izraisīto piesārņojumu;"
- "pēc lūguma sniedz papildu ekonomiski izdevīgu palīdzību dalībvalstu reaģēšanas mehānismiem."

Tā kā *EMSA* atbalsta Kopienas civilās aizsardzības mehānismu, ES dalībvalstīm, kandidātvalstīm un EBTA valstīm jālūdz *EMSA* palīdzība reaģēšanai uz ārkārtēja piesārņojuma gadījumu, izmantojot Eiropas Komisijas Monitoringa un informācijas centru (*MIC*). *MIC* pēc tam pārsūta *EMSA* ikvienu palīdzības pieprasījumu.

Ar *MIC* var sazināties, izmantojot šādus numurus:

***MIC* KONTAKTI ĀRKĀRTĒJOS GADĪJUMOS (pieejams 24 stundas diennaktī, 7 dienas nedēļā):**
Dežūrējošā amatpersona, GSM: +32 2292 2222
Dežūrējošā amatpersona, e-pasts: ENV-MIC@ec.europa.eu
Dežūrējošā amatpersona, fakss: +32 2299 0525

Ar Eiropas Jūras drošības aģentūru var sazināties, izmantojot arī šādus tālruna numurus:

EMSA KONTAKTI ĀRKĀRTĒJOS GADĪJUMOS (pieejams 24 stundas diennaktī, 7 dienas nedēļā):

Kuģošanas drošības dienesti (MSS) (Maritime Support Services) Dežūrējošā amatpersona, tālr.: +351 21 1209 415

Dežūrējošā amatpersona, fakss: +351 21 1209 480

Dežūrējošā amatpersona, e-pasts: pollution.emergency@emsa.europa.eu

Jāuzsver, ka līgumā starp naftas savācējkauģu piegādātājiem un EMSA ir noteikts, kā notiek savācējkauģu pieprasīšanas process. Tādējādi līgumslēdzēji uzņēmumi rīkojas tikai tad, kad saņem aģentūras izsniegtu rakstisku pilnvaru.

Sīkāka informācija par EMSA naftas savācējkauģiem un CleanSeaNet satelīta monitoringa pakalpojumiem ir atrodama EMSA tīmekļa vietnē sadaļā "Gatavība un reaģēšana piesārņojuma gadījumā" <http://www.emsa.europa.eu/end185d014.html>.

Vides ģenerāldirektorāta Kopienas informācijas sistēmas (CIS) lietotāji var piekļūt šai informācijai, izmantojot novirzi no CIS mājas lapas http://ec.europa.eu/environment/civil/marin/cis/cis_index.htm.

1 Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Regula (EK) Nr. 724/2004, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu.

1.4 SOMIJA (FI)

Valsts kontaktpunkti

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī)	
Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (<i>MRCC TURKU</i>) (<i>Maritime Rescue Coordination Centre</i>) MRCC / Apsardzes operāciju centrs P.O. Box 16 FI- 20101 Turku	Tālr.: +358 204 1000 (24 stundas diennaktī) Fakss: +358 71 872 7019 (24 stundas diennaktī)
Uzziņas (iestādes darba laikā)	
Somijas Vides institūts (<i>SYKE</i>) Dežūrējošā amatpersona P.O. Box 140 FI-00251, Helsinki	Tālr.: +358 20 610 123 (iestādes darba laikā) Fakss: +358 9 54 902 478 (iestādes darba laikā)

Lai iegūtu sīkāku informāciju par atbildību par pretpiesārņojuma pasākumiem jūrā un uz sauszemes, kā arī par naftas savākšanas iekārtām, lūdzu, apmeklējiet saiti:
<http://www.ymparisto.fi/oilspill/helcom/index.htm>.

Valsts kontaktpunkti

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī)	
Jūrniecības ārkārtas situāciju centrālā pavēlniecība (CCME) <i>Maritimes Lagezentrum Cuxhaven</i> (MLZ) c/o WSA Cuxhaven Am Alten Hafen 2 D-27472 Kukshāfene	Tālr.: +49 4721 567 485 / 567 392 Fakss: +49 4721 554 744 / 745 E-pasts: mlz@havariekommando.de
Uzziņas (iestādes darba laikā)	
Jūrniecības ārkārtas situāciju centrālā pavēlniecība (CCME) <i>Maritimes Lagezentrum Cuxhaven</i> (MLZ) c/o WSA Cuxhaven Am Alten Hafen 2 D-27472 Kukshāfene	Tālr.: +49 4721 567 485 / 567 392 Fakss: +49 4721 554 744 / 745 E-pasts: mlz@havariekommando.de

Lai iegūtu sīkāku informāciju par atbildību par pretpiesārņojuma pasākumiem jūrā un uz sauszemes, kā arī par naftas savākšanas iekārtām, lūdzu, apmeklējiet saiti:

<http://www.havariekommando.de/en/cis/index.html>.

Valsts kontaktpunkti

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī)	
Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (<i>MRCC Riga</i>) Meldru iela 5A, Rīga LV-1015	<p>Tālrunis: +371 67323103 (ārkārtējām situācijām)</p> <p>Tālrunis: +371 29476101</p> <p>Tālrunis: +371 67082070</p> <p>Fakss: +371 67320100</p> <p>Fakss: +371 29270690</p> <p>e-pasts: sar@mrcc.lv http://www.mrcc.lv</p> <p>Inmarsat-C: 581 -427518510</p> <p>SARNET radiosakari/DSC/radiotelekss:</p> <p>Sardze 24 stundas diennaktī uz 2182 kHz, VHF 16. kanāls, izsaukuma signāls: "Riga Rescue Radio" DSC selektīvais Nr. 002750100 uz 2187,5 kHz un VHF DSC 70. kanālā. Radioteleksta ARQ selektīvais numurs: 6060 RMRCC LV. Nepārtraukti skenē visas GMDSS ARQ avārijas un drošības frekvences.</p>
Uzziņas (iestādes darba laikā)	
Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde Voleru iela 2, Rīga LV-1007	<p>Tālrunis: +371 29464006 (24 stundas diennaktī)</p> <p>Tālrunis: +371 67469664 (iestādes darba laikā)</p> <p>Fakss: +371 67465888</p> <p>e-pasts: jiup@jiup.vvd.gov.lv</p> <p>http://www.vvd.gov.lv</p>
Latvijas Jūras administrācija, Trijādības iela 5 Rīga LV-1048	<p>Tālrunis: +371 67062101</p> <p>Fakss: +371 67860082</p> <p>e-pasts: lja@lja.lv</p> <p>http://www.jurasadministracija.lv</p>
Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs Brīvības iela 58, Rīga LV-1011	<p>Tālrunis: +371 67686271</p> <p>Tālrunis: +371 67288140</p> <p>Fakss: +371 67283339</p> <p>e-pasts: taiib@taiib.gov.lv</p> <p>http://www.taiib.gov.lv</p>

Lai iegūtu sīkāku informāciju par atbildību par pretpiesārņojuma pasākumiem jūrā un uz sauszemes, kā arī par naftas savākšanas iekārtām, lūdzu, apmeklējiet saiti:

<http://www.mrcc.lv>

1.7 LIETUVA (LT)

Valsts kontaktpunkti

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī)	
Lietuvas Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs Naujoji uosto str. 24 LT-92244 Klaipēda	Tālr.: +370 46 391257, +370 46 391258 Fakss: +370 46 391309 E-pasts: mrcc@mil.lt Radiosakari: VHF - 16. kanāls - Klaipēda MRCC MF - 2182 kHz - Klaipēda MRCC DSC - Visas ārkārtas ziņojumu frekvences MF un HF, 70. kanāls VHF - MMSI 002770330 Airband - 121,5 MHz - Klaipēda MRCC Inmarsat - B: Tālrunis: 327703310, Fakss: 327703312 Dati: 327703313 Inmarsat - C: 427799011
Uzziņas (iestādes darba laikā)	
Vides ministrijas Klaipēdas Reģionālais vides aizsardzības departaments Birutes str. 16 LT-92003 Klaipēda	Tālr.: +370 46 314547, +370 46 341607 Fakss: +370 46 380903, +370 46 341610 E-pasts: rastine@klrd.am.lt

Lai iegūtu sīkāku informāciju par atbildību par pretpiesārņojuma pasākumiem jūrā un sauszemes, kā arī par naftas savākšanas iekārtām, lūdzu, apmeklējiet saiti:

http://www.msa.lt/eng/helcom_information.htm.

1.8 POLIJA (PL)

Valsts kontaktpunkti

Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Gdynia) Jūras meklēšanas un glābšanas dienests ul. Hryniewickiego 10 P.O. Box Nr. 375 81-340 Gdiņa	Tālr./fakss: +48 58 620 55 51 Tālr./fakss: +48 58 621 68 11 Tālr./fakss: +48 58 661 01 96 Fakss: +48 660 76 40 Mobilais tālrunis: +48 505 050 971 E-pasts: polratok.1@sar.gov.pl
Sadarbības koordinācijas centrs (MRSC Świnoujście) ul. Władysława IV 7 72-600 Świnoujście	Tālr.: +48 91 321 49 17 Tālr./fakss: +48 91 321 59 29 Mobilais tālrunis: +48 505 050 969 e-pasts: polratok.2@sar.gov.pl
Radio kanālus uzrauga MRCC un	VHF kanāls 16, 11 – SAR sakaru sistēmas

MRSC	pakalpojumi (70 DSC), 74 (DSC) – SAR komunikācijas sistēmas
Jūrlietu birojs Ščecinā PL Batorego 4 70-207 Ščecina	ĀRKĀRTĒJĀS SITUĀCIJĀS Tālr. + 48 91 433 06 97 Tālr. + 48 91 440 35 10 Fakss: + 48 91 488 12 89 UZZIŅĀM: Tālr. + 48 91 440 34 00 Fakss: + 48 91 434 46 56 E-pasts: sekretariat@ums.gov.pl Tālr. + 48 91 440 35 33, + 48 91 440 34 85 Fakss: + 48 91 433 27 00 E-pasts: ios@ums.gov.pl
Jūras vides aizsardzības inspekcija Ul. Jana z Kolna 9, 71-603 Ščecina	
Jūrlietu birojs Gdiņā Ul. Chrzanowskiego 10 81-338 Gdiņa	ĀRKĀRTĒJĀS SITUĀCIJĀS (VTS ZATOKA): Tālr.: +48 58 3553610 Tālr.: +48 58 3553611 Tālr.: +48 58 3553612 Tālr.: +48 58 6216162 Fakss: +48 58 6205328 Fakss: +48 58 6205363 UZZIŅĀM: Tālr.: +48 58 620 6911 Fakss: +48 58 620 6743 E-pasts: umgdv@umgdv.gov.pl Tālr.: +48 58 3553345, +48 3553349; +48 58 3553347
Jūras vides aizsardzības inspekcija	
	Fakss: +48 58 620 6743 E-pasts: umgdv@umgdv.gov.pl , ios@umgdv.gov.pl
Jūrlietu birojs Slupskā ul. H. Sienkiewicza 18 76 - 200 Slupska	ĀRKĀRTĒJĀS SITUĀCIJĀS Tālr./fakss: +48 59 814 6204 UZZIŅĀM: Tālr.: +48 59 8474 256 Fakss: +48 59 8474 255 E-pasts: sekretariat@umsl.gov.pl Tālr.: +48 59 8474 214 Fakss: +48 59 8474 255 E-pasts: ios@umsl.gov.pl
Jūras vides aizsardzības inspekcija	
Satiksmes, būvniecības un jūras ekonomikas ministrija Jūras transporta un kuģniecības drošības departaments ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 VARŠAVA	Tālr.: +48 22 630 16 39 Fakss: +48 22 630 14 97 E-pasts: sekretariat_gt@transport.gov.pl

Lai iegūtu sīkāku informāciju par iestādēm, kas atbildīgas par pretpiesārņojuma pasākumiem jūrā un uz sauszemes, kā arī par naftas savākšanas iekārtām, lūdzu,

apmeklējiet saiti: <http://www.sar.gov.pl/SAR/sar.php?lng=uk>
<http://osc.ums.gov.pl/index.php>

1.9 KRIEVIJA (RU)

Valsts kontaktpunkti

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī)	
Federālais centralizētais valsts uzņēmums "Glābšanas un velkoņu pakalpojumi Baltijas jūrā" 1, Elevatornaya Ploshchadka	Tālr.: +7 812-784 02 20 (iestādes darba laikā), +7 812-784 98 08 Fakss: +7 812 784 07 55 E-pasts: Baltic@buksir.ru
Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (<i>MRCC St. Petersburg</i>) 10, Gapsal'skaya Street, Sanktpēterburga, 198035	Tālr.: +7812-327 41 45/718 89 95 (iestādes darba laikā), +7 812-718 89 45 (vadītājs) +7 812-495 89 95 (24 stundas diennaktī) Fakss: +7 812 -327 41 46 Telekss: 121512 RCC RU Inmarsat-C: 492 509 012 Inmarsat-Mini-M: 761 319 893
Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (<i>MRCC Kaliningrad</i>) 236006 7, Petra Velikogo emb., Kaļiņingrada, 236006	Tālr.: +7 4012-57 94 75 (vadītājs) +7 4012-53 84 70/53 81 53 (iestādes darba laikā), +7 4012-57 94 74/63 24 43 (24 stundas diennaktī) Fakss: +7 4012-64 31 99 Telekss: 262102 MRCC RU
Uzziņām	
Federālais valsts uzņēmums "Krievijas Federācijas Valsts jūras piesārņojuma kontroles, novēršanas un glābšanas administrācija" (<i>SMPCSA</i>) 3/6, Petrovka Street, Maskava125993	Tālr.: +7 495 626 18 08 (iestādes darba laikā), +7 495 626 18 07 (iestādes darba laikā) + 7 495 626 10 52 (24 stundas diennaktī) Fakss: +7 495 626 18 09 E-pasts: mpcsa@mpcsa.ru Timekla vietne: http://www.omssr.ru

1. ATBILDĪBA PAR PRETPIESĀRŅOJUMA PASĀKUMIEM JŪRĀ UN UZ SAUSZEMES

Federālais valsts uzņēmums "Krievijas Federācijas Valsts jūras piesārņojuma kontroles, novēršanas un glābšanas administrācija (SMPCSA)" kopā ar uzņēmumu "Glābšanas un velkoņu pakalpojumi Baltijas jūrā" un tā filiālēm veido jūras spēku un iekārtu funkcionālu apakšsistēmu, kas ir daļa no vienotas valsts struktūras reaģēšanai uz naftas noplūžu ārkārtējām situācijām un naftas savākšanai.

SMPCSA ir federāla valsts iestāde, kas pakļauta Jūras un upju transporta federālajai aģentūrai, kura savukārt ir pakļauta Krievijas Federācijas Transporta ministrijai.

SMPCSA ir organizācija, kas atbildīga par Krievijas Federācijas saistību praktisko izpildi saskaņā ar konvencijām par tādu cilvēku meklēšanu un glābšanu, kuri nonākuši briesmās jūrā, par palīdzības sniegšanu briesmās nonākušiem kuģiem, par gatavības un reaģēšanas pasākumiem naftas noplūdes gadījumā, kā arī par vairākiem starpvaldību divpusējiem nolīgumiem naftas noplūdes seku likvidācijas jomā.

Federālais centralizētais valsts uzņēmums "Glābšanas un velkoņu pakalpojumi Baltijas jūrā" (BS&TC) ir SMPCSA oficiālais pārstāvis Baltijas jūras reģionā.

1.1. ORGANIZĀCIJA

Avārijas rīcības plānu naftas noplūdes gadījumā nosaka saskaņā ar Krievijas Federācijas tiesību aktu noteikumiem un nosacījumiem.

Valsts reaģēšanas līmeni naftas noplūdes gadījumā nosaka:

- federālais plāns;
- reģionālais (ūdenskrātuvi) plāns;
- mērķplāni.

Atkarībā no noplūdušās naftas daudzuma mērķplānos nosaka šādas ārkārtēju situāciju kategorijas:

- vietēja mēroga – sākotnējais naftas noplūdes apjoms līdz 500 tonnām (nosaka īpaši iecelta federālā iestāde, kurai ir izpildvaras tiesības vides aizsardzības jomā);
- reģionāla mēroga – naftas noplūdes apjoms no 500 līdz 5000 tonnām;
- federāla mēroga – naftas noplūdes apjoms virs 5000 tonnām.

(1) BS&TC ir atbildīgs par naftas noplūdes seku likvidāciju atklātā jūrā.

(i) Vietējās varas iestādes ir atbildīgas par naftas piesārņojuma seku likvidāciju pludmalēs un piekrastēs.

(ii) Ostas kapteinis ir atbildīgs par naftas piesārņojuma seku likvidāciju ostās un ostu teritorijās.

(iv) Naftas un/vai ķīmisko vielu noplūdes seku likvidācijas pasākumus ierosina SMPCSA vai piesārņotājs, vai tās ostas teritorijas operators, kurā atrasts naftas / ķīmisko vielu

piesārņojums, – pēc paziņošanas par to.

1.2. PIESĀRŅOJUMA SEKU LIKVIDĀCIJAS VISPĀRĒJĀ POLITIKA

Krievijas piesārņojuma seku likvidācijas politikas pamatā ir divas atšķirīgas pieejas, kuras izmanto naftas / ķīmiskā piesārņojuma seku likvidācijai jūrā. Pirmkārt, prioritāri svarīga ir naftas mehāniska savākšana ar jebkādiem pieejamiem skimmeriem un/vai absorbentiem. Otrkārt, ir izmantojami dispersanti vai bioprodukti, kuru izmantošana ir stingri ierobežota, tādēļ nepieciešama rakstiska atļauja no Federālā dabas resursu uzraudzības dienesta, Federālās zvejniecības aģentūras un Federālā patērētāju tiesību aizsardzības un labklājības dienesta.

1.3. SAGATAVOTĪBA

BS&TC nodrošina sagatavotību naftas piesārņojuma seku likvidācijai Baltijas jūras reģiona Krievijas rīcības zonā. Naftas noplūdes seku likvidācijas operācijas laikā *BS&TC* ģenerāldirektors darbojas kā komandieris notikuma vietā.

Ja ar *SMPCSA* spēkiem nepietiek un piesārņojums šķiet spēcīgs, ir iespējams lūgt starptautisko palīdzību ar Krievijas Federācijas Transporta ministrijas starpniecību.

Piesārņojuma seku likvidācijas operācijas tiek veiktas saskaņā ar 2005. gadā apstiprināto un ieviesto reģionālo naftas noplūdes seku ārkārtas rīcības plānu Krievijas rīcības rajonā Baltijas jūrā.

APRĪKOJUMS	KOPĀ	APTUVENAIS DIENAS TARIKS
1. Naftas savācēju kuģi		
1.1. jūras kuģis – <i>YASNYY</i> , apgādes kuģis, 7200 hp, garums 82 m, ietilpība 300 m ³ , 70 m ³ /h	1	13000 USD/vienība
1.2. t <i>TOPAS</i> – velkonis/glābējs, 4000 hp, garums 59 m, ietilpība 120 m ³ , vilkspēja 35 t, bremžu 1. slānis 40 t	1	7000 USD/vienība
1.3. " <i>Harding 1500</i> " tipa glābšanas ātruma laivas, garums 15 m	3	2000 USD/vienība
1.4. " <i>NMS</i> " – speciālais kuģis, garums 17,7 m	3	1000 USD/vienība
1.5. " <i>KARAT</i> " – naftas un atkritumu savācēju kuģis, garums 8 m	1	700 USD/vienība
1.6. " <i>KARAT-2</i> " – bonu uzstādīšanas kuģis, garums 7,5 m	1	700 USD/vienība
1.7. " <i>KIT</i> ", " <i>Pribreshny</i> " – vides aizsardzības kuģi, garums 33,6 m	2	2500 USD/vienība
1.8. " <i>SPRUT-2</i> " – pašpiedziņas kuģis glābšanas operācijām, garums 28,6 m	1	1800 USD/vienība
1.9. " <i>Vyborg</i> " – velkonis, garums 32 m		3000 USD/vienība
1.10. " <i>PORTOVYY-1</i> " – velkonis, garums 21,5 m		2200 USD/vienība
1.11. " <i>EVGENY MOROZOV</i> " – bonu	1	

izvietošanas kuģis, garums 19,8 m		
1.12. "VODOLAZ LITVIN" – niršanas laiva, 27,2 m	1	
1.13. "VODOLAZ-6" – niršanas kuģis, garums 18 m	1	
1.14. "ALPHARD" – bonu izvietošanas kuģis naftas noplūdes seku likvidācijai, garums 27,8 m	1	
1.15. "ALLOT" – bonu izvietošanas kuģis naftas noplūdes seku likvidācijai, garums 19,5 m	1	
1.16. "ARNEB" – bonu izvietošanas kuģis naftas noplūdes seku likvidācijai, garums 19,5 m	1	
1.17. "EKO-1" – katamarāns, iekārtu pārvadāšanas kuģis, garums 25,9 m	1	
1.18. "Spasatel Karev" – daudzfunkcionāls glābšanas kuģis, garums 73 m	1	
2. Jūras bonas (metros)		
2.1. Ro-BOOM 1500 (YASNIY – 600 m)	2000	12 USD/vienība
2.2. LAMOR SIB 350	400	25 USD/vienība
2.3. RO-BOOM 2000	500	12 USD/vienība
2.4. BPP – 1100	5700	6 USD/vienība
2.5. BPP – 830	3100	6 USD/vienība
2.6. "LAMOR HOB 1500"	800	
2.7. "EXPANDI"	250	
2.8. "TROILBOOM GP 1100"	500	
2.9. "TROILBOOM GP 750"	200	
2.10. "LAMOR FOB-900"	100	
3. Mehāniskā savākšana		
3.1. LAMOR MINIMAX 100	3	540 USD/vienība
3.2. LAMOR MINIMAX 30	2	300 USD/vienība
3.3. LAMOR ICE EATER	2	500 USD/vienība
3.4. LAMOR MINIMAX 20	4	800 USD/vienība
3.5. LAMOR MINIMAX 10	4	100 USD/vienība
3.6. DESMI-250	3	100 USD/vienība
3.7. DESMI MINIMAX	3	50 USD/vienība
3.8. "LAMOR BOW COLLECTOR"	2	
3.9. "LAMOR ROCK CLEANER"	2	
3.10. "SEAMOP 3060"	1	
3.11. "SALA"	1	
3.12. "FOXTALE"	1	
3.13. "HVS TDS 136G/ES-400"	1	
4. Kravas sūkņi naftai		
4.1. FRAMO – 1	2	700 USD/vienība
4.2. FLOATING FLEX. KONTEINERS 50 m ³	1	100 USD/vienība
15 m ³	2	50 USD/vienība
4.3. "FRAMO-2"	1	

1.10 ZVIEDRIJA (SE)

Valsts kontaktpunkti

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī)	
Zviedrijas krasta apsardze, <i>NCP</i> vides reaģēšanas sistēma	Tālr.: + 46 31 727 91 00 Fakss: + 46 31 297 395 E-pasts: vb.krs@coastguard.se (e-pastu neizmantojot <i>PolRep</i> ziņojumiem)
Uzziņas (iestādes darba laikā)	
Zviedrijas Krasta apsardzes galvenā mītne Stumholmen SE-371 23 Karlskrūna	Tālr.: + 46 455 35 34 00 Fakss: + 46 455 105 21 E-pasts: registrator@coastguard.se
MAS Jūras palīdzības dienesta operatīvais kontaktpunkts, pieejams 24 stundas diennaktī	
Vienotais meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (<i>JRCC Sweden</i>) (<i>Joint Rescue Coordination Centre</i>) Zviedrijas Jūras administrācija / <i>JRCC</i> P.O. Box 5158 S-426 05 V Frolunda	Tālr.: +46 31 69 90 50 (24 stundas diennaktī) Fakss: +46 31 64 80 10 (24 stundas diennaktī) E-pasts: jrcc@sjofartsverket.se
Uzziņas MAS (iestādes darba laikā)	
Zviedrijas Jūras administrācija Ostra Promenaden S-601 78 Norčēpinga	Tālr.: + 46 11 19 10 00 Fakss: + 46 11 10 19 49 E-pasts: HK@sjofartsverket.se

Lai iegūtu sīkāku informāciju par iestādēm, kas atbildīgas par pretpiesārņojuma pasākumiem jūrā un uz sauszemes, kā arī par naftas savākšanas iekārtām, lūdzu, apmeklējiet saiti: <http://www.coastguard.se/ra/helcom/responsibility.htm> un <http://www.coastguard.se/ra/helcom/equipment.htm>

Lai iegūtu sīkāku informāciju par Jūras palīdzības dienesta (*MAS*) (*Maritime Assistance Service*) atbildību, lūdzu, apmeklējiet saiti: <http://www.sjofartsverket.se>

2. ATBILDĪBAS RAJONI

Saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 4. noteikumu un *HELCOM* rekomendāciju 2/7 par robežu noteikšanu attiecībā uz atbildības rajoniem jūras piesārņojuma likvidācijai Līgumslēdzējām pusēm ir pienākums *inter alia* divpusēji vai daudzpusēji vienoties par to, kuros Baltijas jūras reģionos tās veiks novērošanu no gaisa un piesārņojuma seku likvidācijas un glābšanas darbības. Atbildības rajoniem, cik vien iespējams, vajadzētu sakrist ar ekskluzīvo ekonomisko zonu robežām.

Pašreizējā situācija ir attēlota tabulā.

Situācija attiecībā uz nolīgumiem atbildības rajonos

	Jūras reģions	Nolīgums	Piezīme
1.	Somija un Zviedrija	jā	
2.	Somija un Krievija	jā	Somijas un bijušās PSRS līgums
3.	Igaunija un Krievija	nē	
4.	Somija un Igaunija	jā	Somijas un bijušās PSRS līgums
5.	Zviedrija un Igaunija	nē	Izmanto Zviedrijas EEZ
6.	Igaunija un Latvija	nē	
7.	Zviedrija un Latvija	nē	Izmanto Zviedrijas EEZ
8.	Latvija un Lietuva	nē	
9.	Zviedrija un Lietuva	nē	Izmanto Zviedrijas EEZ
10.	Lietuva un Krievija	jā	
11.	Zviedrija un Krievija	nē	
12.	Krievija un Polija	jā	
13.	Polija un Zviedrija	jā	
14.	Polija un Dānija	nē	
15.	Polija un Vācija	nē	Izmanto robežlīgumu
16.	Vācija un Zviedrija	jā	
17.	Vācija un Dānija	jā	
18.	Dānija un Zviedrija	jā	

3. ZIŅOŠANAS PROCEDŪRAS

3.1 *BALTIJAS ZIŅOJUMS PAR PIESĀRŅOJUMU (POLREP BALTIC)*

Sistēmas apraksts

Sistēmu ziņošanai par piesārņojumu izmanto iestādes, kas nodarbojas ar piesārņojuma seku likvidāciju, lai savstarpēji apmainītos ar informāciju, kad piesārņojums noticis vai kad ir iespējami tā draudi.

POLREP BALTIC ir sadalīts 3 daļās:

I daļa jeb <i>POLWARN</i> (1.–5.)	<i>POLLution WARNING</i> (brīdinājums par piesārņojumu)	sniedz informāciju vai brīdinājumu par piesārņojumu vai piesārņojuma draudiem
II daļa jeb <i>POLINF</i> (40.–60.)	<i>POLLution INFORMATION</i> (informācija par piesārņojumu)	sniedz detalizētu papildu informāciju
III daļa jeb <i>POLFAC</i> (80.–99.)	<i>POLLution FACilities</i> (piesārņojuma iekārtas)	aplūkoti palīdzības jautājumi

Dalījums trīs daļās ir veikts tikai identifikācijas mērķim. Tāpēc nav izmantoti secīgi numuri. Tas ļauj adresātam vai adresātiem tikai paskatoties uz numuriem saprast, par kuru daļu (I (1.–5.), II (40.–60.) vai III (80.–99.)) ir runa. Šī sadalījuma metode nekādi neizslēdz visu skaitļu izmantošanu pilnā ziņojumā vai atsevišķu skaitļu izmantošanu no katras daļas, vai atsevišķu skaitļu izmantošanu no dažādām daļām, kas iekļauti vienā ziņojumā.

Kad I daļa tiek izmantota kā brīdinājums, tā jānosūta piesārņojuma seku likvidācijas iestādei vai iestādēm, uz kuru/kurām tā var attiekties, un Helsinku Komisijas sekretariātam, turklāt vienmēr jānorāda, ka sūtījums ir STEIDZAMS. Pēc šādas ziņas vienmēr jānosūta papildu *POLREP* vai arī ziņa jāanulē.

II daļā sniedz sīkāku informāciju par incidentu.

III daļa tiek izmantota palīdzības jautājumiem un *POLREP BALTIC*, tostarp vajadzības gadījumā numurus no III daļas var nosūtīt ar prioritāti STEIDZAMS.

Ziņojumam ir jābūt angļu valodā. Katram ziņojumam jābūt identificējamam. Piesārņojuma seku likvidācijas iestādei, kas saņem ziņojumu, jāspēj pārbaudīt, vai visi ziņojumi par attiecīgo incidentu ir saņemti. Tas tiek darīts, izmantojot sērijas numuru, kuram priekšā ir valsts identifikācijas zīme, piemēram, "DK 1/1".

Valstu identifikatori ir šādi:

Dānija DK
Igaunija EE
Eiropas Komisija EK / EMSA Somija FI
Vācija DE
Latvija LV
Lietuva LT
Polija PL
Krievija RU
Zviedrija SE

Numurs pirms slīpsvītras norāda incidentu, uz kuru ziņojums attiecas, un numurs pēc slīpsvītras norāda faktisko ziņojumu skaitu, kas sagatavoti saistībā ar attiecīgo incidentu.

"DK 1/1" tādējādi norāda uz pirmo ziņojumu par šo incidentu.

"DK 1/2" saskaņā ar aprakstīto sistēmu norāda uz otro ziņojumu par to pašu incidentu.

Pēdējais, nobeiguma *POLREP* izskatīsies šādi: "DK 1/5 *FINAL*", un tas nozīmē, ka tas ir piektais un pēdējais ziņojums par pirmo piesārņojuma gadījumu.

Ja incidenta izraisītais piesārņojums nepārprotami sadalās atsevišķos – šajā piemērā divos – plankumos, pēdējā ziņojumā par incidentu, kas identificēts ar ciparu 1 pirms slīpsvītras, jānorāda frāze "DK 1/2 sadalās DK 2 un 3".

Pirmie ziņojumi par diviem plankumiem tiks numurēti kā DK 2/1 un DK 3/1, un turpmāku numurēšanu var veikt pēc slīpsvītras.

Lai informētu visus *POLREP* saņēmējus par visiem pārraidītajiem ziņojumiem, piesārņojuma seku likvidācijas iestādei, kas sūta *POLREP*, ir jānorāda iepriekš sūtīto *POLREP* saņēmēji, iekļaujot šo informāciju pēc sērijas numura, piemēram,

DK 2/5 - DK 2/1 - DE un SE
DK 2/2 - DE, DK 2/3 - SE
DK 2/4 - DE un SE

Ņemot vērā 5., 60. un 99. punktu, piesārņojuma seku likvidācijas iestāde, kurai ziņojums adresēts, APSTIPRINA, ka ziņojums saņemts un norāda atsauci uz attiecīgo sērijas numuru, piemēram, "Jūsu DK 2/1".

Atbildot uz *POLREP*, sērijas numurs, ko pārraida piesārņojuma seku likvidācijas iestāde, ir izmantojams kā atsaucē atbildē (sk. iepriekš).

Ja *POLREP* tiek izmantots mācībās, tekstam jā sākas ar vārdu *EXERCISE* un jābeidzas ar šo vārdu, atkārtotu trīs reizes. Tāda pati procedūra ir jāizmanto arī turpmākiem ziņojumiem, kas saistīti ar mācībām.

Detalizētāks skaidrojums par dažādiem skaitļiem, kas atrodami I, II un III *POLREP BALTIC* daļā, kā arī *POLREP BALTIC* ziņojumu piemēri sniegti 5.2. nodaļā.

3.2 **BALTIJAS ZIŅOJUMS PAR PIESĀRŅOJUMU (POLREP BALTIC)**

Detalizēta informācija par sistēmu

3.1. nodaļā sniegts apraksts par *POLREP BALTIC* sistēmu kopumā.

Šajā nodaļā ir apkopots *POLREP BALTIC* saraksts un detalizēts skaidrojums par ziņojuma virsrakstiem (adresi, prioritāti, DLG (dienu, laiku, grupu), identifikāciju un sērijas numuru). Šajā nodaļā turpmāk atrodami *POLREP BALTIC* ziņojumu paraugi, kas attēlo to, kā sistēmu varētu izmantot dažādiem mērķiem.

Apkopots *POLREP BALTIC* saraksts

Adresāts no
kam

STEIDZAMS (tikai tad, kad *POLREP BALTIC* tiek izmantots kā *POLWARN* vai

POLFAC) Datums Laiks Grupa

Identifikācijas sērijas numurs

I DAĻA (*POLWARN*)

1. Datums un laiks
2. Atrašanās vieta
3. Incidents
4. Izplūde
5. Apstiprinājums

II DAĻA (*POLINF*)

40. Datums un laiks
41. Atrašanās vieta
42. Piesārņojuma raksturojums
43. Piesārņojuma avots un cēlonis
44. Vēja virziens un ātrums
45. Paisums vai bēgums
46. Jūras stāvoklis un redzamība
47. Piesārņojuma plūsma
48. Prognoze

-
49. Novērotāja identitāte un kuģi, kas atrodas notikuma vietā
 50. Veiktie pasākumi
 51. Fotoattēli vai paraugi
 52. Citas informētās valstis
 53. Ziņojums par naftas piesārņojumu savvaļas dzīvā dabā
 54. Veiktie pasākumi ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai
 55. Prognoze par naftas piesārņojumu savvaļas dzīvā dabā
 56. Pierādījumi, kas paņemti no naftas piesārņotās savvaļas dzīvās dabas
 57. -
 59. Cita informācija
 60. Apstiprinājums

III DAĻA (POLFAC)

80. Datums un laiks
81. Palīdzības lūgums
82. Izmaksas
83. Sagatavošanās pasākumi palīdzības sniegšanai
84. Kur un kāda palīdzība sniedzama
85. Citas valstis, kam lūgta palīdzība
86. Vadības maiņa
87. Informācijas apmaiņa
88. Palīdzības lūgums piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai
89. Sagatavošanās pasākumi piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai
90. Kur sniedzama palīdzība piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai
91. -
98. Cita informācija
99. Apstiprinājums

VIRSRAKSTA PIEZĪMES

STEIDZAMI Sūtījuma prioritāte, kas jāizmanto, kad *POLREP BALTIC* tiek sūtīts kā *POLWARN* vai *POLFAC*

DLG (datums laiks grupa) Teleksa sagatavošanas diena un laiks (DLG). Vienmēr jābūt 6 cipariem. Var tikt norādīts mēnesis. Laiks jānorāda *UTC* (koordinētais universālais laiks).

POLREP BALTIC Šis ir ziņas identifikators. Šajā ziņojumā "*POL...*" norāda, ka ziņojums var būt saistīts ar visiem piesārņojuma veidiem (naftu un citām kaitīgām vielām).

"*...REP*" norāda, ka šis ir ziņojums par piesārņojuma gadījumu. Tajā var būt 3 galvenās daļas:

I DAĻA (POLWARN)

sākotnējais paziņojums, kas sniedz informāciju vai brīdina par piesārņojumu vai piesārņojuma draudiem.

Šī ziņojuma daļa ir numurēta no 1 līdz 5.

II DAĻA (POLINF)

ir detalizēts papildu ziņojums I daļai.

Šī ziņojuma daļa ir numurēta no 40 līdz 60.

III DAĻA (POLFAC)

ir saistīta ar palīdzību.

Šī ziņojuma daļa ir numurēta no 80 līdz 99.

"*BALTIC*" tiek lietots, lai identificētu, ka ziņojums ir sniegts Helsinku konvencijas kontekstā.

I, II un III daļa var tikt nosūtīta vienā ziņojumā vai atsevišķos ziņojumos. Turklāt atsevišķi skaitļi no katras daļas var tikt sūtīti atsevišķi vai apvienoti ar skaitļiem no abām pārējām daļām. Skaitļus bez papildu teksta nedrīkst izmantot.

POLREP, kas satur sadaļu "*APSTIPRINĀJUMS*" (5., 60. vai 99.), adresātam – proti, piesārņojuma seku likvidācijas iestādei – tas jāapstiprina pēc iespējas ātrāk.

Piesārņojuma seku likvidācijas iestāde var šo norādi paziņot, nosūtot atbildi pa faksu, ja saistībā ar konkrēto incidentu netiek gaidīta nekāda cita operatīvā saziņa.

VALSTS IDENTIFIKATORS UN SĒRIJAS NUMURS

Katrs ziņojums būtu jāspēj identificēt, un saņēmējaiestādei būtu jāspēj pārbaudīt, vai ir saņemti visi ziņojumi, kas attiecas uz konkrētajiem incidentiem.

Tas tiek veikts, izmantojot valsts identifikatoru (sk. 5.1. nodaļu), pēc kura ir slīpsvītru shēma, kur skaitlis pirms slīpsvītras norāda incidentu, uz kuru attiecas ziņojums, un skaitļi aiz slīpsvītras norāda faktisko to ziņojuma skaitu, kas sagatavoti saistībā ar konkrēto incidentu.

Tādējādi "DK 1/1" norāda, ka šis ir pirmais Dānijas ziņojums par incidentu Helsinku konvencijas kontekstā.

Saskaņā ar iepriekš minēto shēmu "DK 1/2" attiecīgi norādīs, ka tas ir otrais ziņojums par šo pašu incidentu.

Ja piesārņojums, kas radies incidenta rezultātā, sadalās skaidri nosakāmos plankumos – šajā piemērā divos –, frāze "DK 1 šobrīd sadalās kā DK 2 un 3" būs jānorāda pēdējā ziņojumā par incidentu, kurā bija skaitlis 1 pirms slīpsvītras.

Pirmais ziņojums par diviem plankumiem, kas radušies incidentā, par kuru iepriekš tika ziņots, tiks numurēts kā "DK 2/1" un "DK 3/1", un turpmāk pēc slīpsvītras tiks lietoti attiecīgie secīgie numuri.

PUNKTU NUMURI

1. **DATUMS UN LAIKS** Mēneša diena un dienas laiks, kad noticis incidents, vai, ja piesārņojuma cēlonis nav zināms, novērojuma laiks ir jānorāda ar 6 cipariem. Laiks jānorāda pēc UTC, piemēram 091900 (piemēram, attiecīgā mēneša 9. diena plkst. 1900 UTC)

2. **VIETA** Galvenās incidenta vietas ģeogrāfiskās koordinātas grādos un minūtēs vai arī azimuts un attālums no jebkuras adresātam zināmās vietas.

3. **INCIDENTS** Jānorāda incidenta būtība, piemēram, **NOPLŪDE, TANKKUĢA UZSKRIEŠANA UZ SĒKĻA, TANKKUĢU SADURSME, NAFTAS PLANKUMS** utt.

4. **IZPLŪDE** Piesārņojuma veids, piemēram, **JĒLNAFTA, HLORS, DINITROLS, FENOLS** utt., kā arī izplūdes kopējais daudzums tonnās un/vai izplūdes plūsmas ātrums un turpmākas izplūdes risks. Ja nav piesārņojuma, bet ir piesārņojuma draudi, būtu jāraksta vārdi **VĒL NAV**, pēc kuriem norādīta viela, piemēram, **"VĒL NAV DEGVIELA"**.

5. **APSTIPRINĀJUMS** Ja ir izmantots šis numurs, piesārņojuma seku likvidācijas iestādei iespējami ātri jāapstiprina **POLREP BALTIC** saņemšana, nosūtot, piemēram, **"JŪSU RU 1/3 APSTIPRINĀTS"**.

PUNKTU NUMURI, PIEZĪMES

40. DATUMS UN LAIKS 40. punkts attiecas uz situāciju, kas raksturota 41.–60. punktā, ja informācija atšķiras no 1. punktā minētās.
-

41. VIETA UN/VAI PIESĀRŅOJUMA PAKĀPE UZ JŪRAS VIRSMAS / VIRS JŪRAS / JŪRĀ

Galvenās piesārņojuma vietas ģeogrāfiskās koordinātas grādos un minūtēs vai azimuts un attālums no jebkuras adresātam zināmas vietas, ja informācija atšķiras no 2. punktā norādītās.

Provizoriskais piesārņojuma apjoms (piemēram, piesārņoto laukumu lielums, izplūdušās naftas apjoms tonnās, pazaudēto konteineru, tvertņu u. c. skaits, ja informācija atšķiras 4. punktā norādītās).

Norāda izplūdušā plankuma garumu un platumu jūras jūdzēs un jūdzes desmitdaļās, ja tas nav norādīts 2. punktā.

42. PIESĀRŅOJUMA RAKSTUROJUMS
- Norāda piesārņojuma veidu, piemēram, naftas veidu, viskozitāti un sabiezēšanas punktu, to, vai ķīmiskās vielas ir iepakojumā vai beztaras kravā, notekūdeņus. Sniedz ķīmisko vielu precīzu nosaukumu vai ANO numuru, ja tas zināms. Par visām vielām sniedz arī ārējā izskata aprakstu, piemēram, šķidrums, peldoša cieta viela, šķidra eļļa, pusšķidri notekūdeņi, darvai līdzīgi gabali, izbalējusi eļļa, jūras ūdens krāsas izmaiņas, redzami tvaiki. Jānorāda jebkuri marķējumi uz mucām, konteineriem u. c.
-

42. PIESĀRŅOJUMA AVOTS UN CĒLONIS Piemēram, no kuģa vai uzņēmuma. Ja no kuģa, jānorāda, vai piesārņojums radies atkritumu apzinātas izgāšanas vai nelaimes gadījuma rezultātā.

Ja noticis nelaimes gadījums, jāsniedz īss tā apraksts. Ja iespējams, jānorāda piesārņotāja kuģa nosaukums, tips, izmērs, izsaukuma signāls, valstspiederība un reģistrācijas osta. Ja kuģis turpina ceļu, norāda kursu, ātrumu un galapunktu.

44. VĒJA VIRZIENS UN ĀTRUMS
- Norāda vēja virzienu un ātrumu grādos un metros sekundē. Vēja virziens vienmēr norāda, no kuras puses tas pūš.
-

-
45. **STRAUMES VIRZIENS UN ĀTRUMS** Norāda straumes virzienu un ātrumu grādos, mezglos un mezglu desmitdaļās. Virziens vienmēr norāda to virzienu, kurā plūst straume.
-
46. **JŪRAS STĀVOKLIS UN REDZAMĪBA** Jūras stāvokli raksturo, norādot viļņa augstumu metros. Redzamību norāda jūras jūdzēs.
-
47. **PIESĀRŅOJUMA PLŪSMA** Uzrāda plūsmas virzienu un piesārņojuma ātrumu grādos, mezglos un mezglu desmitdaļās. Gadījumā, ja ir gaisa piesārņojums (gāzes mākonis), plūsmas virzības ātrums tiek norādīts metros sekundē.
-
48. **PROGNOZE PAR PIESĀRŅOJUMA IESPĒJAMO IETEKMI UN SKARTAJĀM ZONĀM** Prognoze var būt izteikta, piemēram, kā paredzētais laiks, kad piesārņojums sasniegs pludmales, vai matemātiski modelēta plūsmas virzība.
-
49. **NOVĒROTĀJA/ZIŅOTĀJA IDENTITĀTE** Tās personas vārds, kas ir ziņojusi par incidentu. Ja tas ir kuģis, jānorāda nosaukums, reģistrācijas osta, karogs un izsaukuma signāls.

TO KUĢU NOSAUKUMI, KAS ATRODAS NOTIKUMA VIETĀ

Šajā sadaļā var identificēt tos kuģus, kas atrodas notikuma vietā, un norādīt to nosaukumu, reģistrācijas ostu, karogu un izsaukuma signālu, jo īpaši gadījumos, kad piesārņotāju nevar identificēt un noplūde ir uzskatāma par nesenu.

50. **VEIKTIE PASĀKUMI** Jebkādi pasākumi, kas veikti, lai atbrīvotos no piesārņojuma
-
51. **UZŅEMTIE FOTOATTĒLI** Norāda, vai ir uzņemti fotoattēli vai paņemti paraugi no piesārņojuma vietas. Jānorāda tās iestādes faksa numurs, kura ņem paraugus.
-
52. **CITAS INFORMĒTĀS VALSTIS UN ORGANIZĀCIJAS**
-
53. **ZIŅOJUMS PAR NAFTAS PIESĀRŅOJUMU SAVVAĻAS DZĪVĀ DABĀ**

Norāda:

- ziņojuma datumu un laiku
- ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas apjomu un stāvokli
- skartās sugas

-
- novērojuma pozīciju: jūrā vai krastā
 - piesārņojuma avotu (ja iespējams)

54. VEIKTIE PASĀKUMI AR NAFTAS PRODUKTIEM PIESĀRŅOTĀS SAVVAĻAS DZĪVĀS DABAS ATTĪRĪŠANAI

Jebkādi pasākumi, kas veikti, lai savāktu un/vai ārstētu ar naftas produktiem piesārņotu savvaļas dzīvo dabu

55. PROGNOZE PAR NAFTAS PIESĀRŅOJUMU SAVVAĻAS DZĪVĀ DABĀ

Prognozē jānorāda paredzamais laiks, kad piesārņojums sasniegs savvaļas dzīvās dabas jutīgās teritorijas

56. PIERĀDĪJUMI, KAS PAŅEMTI NO NAFTAS PIESĀRŅOTĀS SAVVAĻAS DZĪVĀS DABAS

Vai ir paņemti, piemēram, ar naftu pārklātu spalvu paraugi?

57.–59. VIETA JEBKURAI CITAI BŪTISKAI INFORMĀCIJAI (piemēram, fotoattēlu analīzes rezultātiem, inspektoru izmeklējumu rezultātiem, kuģa apkalpes ziņojumiem utt.).

60. APSTIPRINĀJUMS Ja ir lietots šā punkta numurs, kompetentai valsts iestādei iespējami ātri jāapstiprina telefaksa saņemšana

PUNKTU NUMURI, PIEZĪMES

80. LAIKS UN DATUMS 80. punkts attiecas uz turpmāk aprakstīto situāciju, ja tā atšķiras no 1. un/vai 40. punktā norādītās.

81. PALĪDZĪBAS Lūgtās palīdzības veids un apjoms, piemēram, LŪGUMS īpašs aprīkojums;

- īpašs aprīkojums ar apmācītu personālu;
- pilnīgi nokomplektētas reaģēšanas komandas;
- personāls ar īpašām zināšanām, kuras norādījusi lūdzēja valsts

82. IZMAKSAS Informācijas pieprasījums par lūgtās palīdzības izmaksām lūdzējai valstij.

83. SAGATAVOŠANĀS PASĀKUMI PALĪDZĪBAS SNIEGŠANAI Informācija par muitas formalitātēm, piekļuvi teritoriāliem ūdeņiem utt. lūdzējā valstī.

84. KUR UN KĀDA PALĪDZĪBA SNIEDZAMA Informācija par palīdzības sniegšanu, piemēram, pulcēšanās vietas jūrā, norādot izmantojamās frekvences, izsaukuma signālu un lūdzējas valsts virsvadības komandiera notikuma vietā vai uz sauszemes esošo amatpersonu vārdus, kā arī tālruņa numurus, telefaksa numurus un kontaktpersonas.

85. UN CITAS VALSTIS UN ORGANIZĀCIJAS Jānorāda tikai tad, ja nav iekļautas 81. punktā, piemēram, ja turpmāka palīdzība nepieciešama citām valstīm.

86. VADĪBAS MAIŅA Ja būtiska naftas piesārņojuma daļa vai nopietns naftas piesārņojuma drauds virzās uz citas Līgumslēdzējas puses zonu vai jau ir tajā, valsts, kura uzņēmusies operācijas virsvadību, var lūgt citai valstij pārņemt šo virsvadību.

87. INFORMĀCIJAS APMAIŅA Kad starp divām pusēm ir panākta abpusēja vienošanās par virsvadības maiņu, valsts, kura nodod virsvadību, sniedz visu nepieciešamo informāciju par operāciju otrai valstij, kura pārņem vadību.

88. PALĪDZĪBAS LŪGUMS PIESĀRŅOTAS SAVVAĻAS DZĪVĀS DABAS ATTĪRĪŠANAI:

Lūgtās palīdzības veids un apjoms;

- Īpašs aprīkojums;
 - Apmācīts personāls;
 - Pilnīgi nokomplektētas reaģēšanas komandas;
 - Rehabilitācijas centra izmantošana ārzemēs;
 - Ar palīdzību saistītās izmaksas.
-

89. SAGATAVOŠANĀS PASĀKUMI PIESĀRŅOTAS SAVVAĻAS DZĪVĀS DABAS ATTĪRĪŠANAI:

- Muitas formalitātes gadījumā, ja dzīvnieki jātransportē uz ārzemēm;
 - Muitas formalitātes attiecībā uz mobilizēto aprīkojumu un vienībām.
-

90. KUR SNIEDZAMA PALĪDZĪBA PIESĀRŅOTAS SAVVAĻAS DZĪVĀS DABAS ATTĪRĪŠANAI.

- Informācija palīdzības sniegšanai, piemēram, palīdzības sniegšanas adrese;
 - Piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanas koordinēšanas vienības kontaktinformācija.
-

91.–98. VIETA CITAI BŪTISKAI INFORMĀCIJAI VAI NORĀDĒM

99. 99. APSTIPRINĀJUMS Ja ir lietots šā punkta numurs, kompetentai valsts iestādei

iespējami ātri jāapstiprina telefaksa saņemšana.

***POLREP BALTIC* telefaksa ziņojuma paraugs**

1. daļa. Izmantojama kā brīdinājums par piesārņojumu.

Virsraksts un punktu numuri *POLREP BALTIC* telefaksa ziņojumā

Adresāts NO DĀNIJAS
KAM ZVIEDRIJAI
HELSINKU KOMISIJAI

Sūtījuma prioritāte STEIDZAMS

Datuma laika grupa (UTC) 030730

Ziņojuma identifikācija *POLREP BALTIC* Valsts identifikācija un sērijas numurs DK

1/1

- | | |
|--------------------------|-------------------------------------|
| 1. Datums un laiks (UTC) | 1. 030700 |
| 2. Atrašanās vieta | 2. 5538N1243E |
| 3. Incidents | 3. TANKKUĢA UZSKRIEŠANA
UZ SĒKĻA |
| 4. Izplūde | 4. VĒL NAV JĒLNAFTA |
| 5. Apstiprinājums | 5. APSTIPRINĀJUMS |

POLREP BALTIC telefaksa ziņojuma paraugs

Pilns ziņojums, izmantojot 1., 2. un 3. daļu

Virsraksts un punktu numuri POLREP BALTIC telefaksa ziņojumā

Adresāts	NO	DĀNIJA
	KAM	ZVIEDRIJA
		VĀCIJAI
Sūtījuma prioritāte	STEIDZAMS	
Datuma laika grupa (UTC)	030915	
Ziņojuma identifikācija	<i>POLREP BALTIC</i>	
Valsts identifikācijas un sērijas numurs	DK 1/2 - DK 1/1 DOMĀTS SE	

1.	Datums un laiks (UTC)	1.	030900
2.	Atrašanās vieta	2.	5538N1243E
3.	Incidents	3.	TANKKUĢA UZSKRIEŠANA UZ SĒKĻA
4.	Izplūde	4.	JĒLNAFTA, 800 TONNU NOPLŪDE
41	Atrašanās vieta un/vai piesārņojuma apjoms uz jūras virsmas / virs jūras / jūrā	41	NAFTAS PLANKUMS STIEPJAS 1 JŪDZES GARUMĀ UZ DIENVIDIEM, PLATUMS 0,3 jūdzes
42.	Piesārņojuma raksturojums	42.	VENECUĒLAS JĒLNAFTA. VISKOZITĀTE 2983 CST 38C. ĻOTI VISKOZA
43.	Piesārņojuma avots un cēlonis	43.	DK TANKKUĢIS <i>ESSO</i> <i>BALTICA</i> NO KOPENHĀGENAS, 5000 BRT, IZSAUKUMA SIGNĀLS OVQZ. BOJĀTAS TRĪS SĀNU TVERTNES
44.	Vēja virziens un ātrums	44.	000 – 10
45.	Straumes virziens un ātrums	45.	180 – 0,2
46.	Jūras stāvoklis un redzamība	46.	0,5 – 10
47.	Piesārņojuma plūsma	47.	180 – 0,5
48.	Prognoze par piesārņojuma	48.	VARĒTU SASNIEGT

	iespējamo ietekmi uz jūras virsmas / virs jūras / jūrā		<i>FALSTERBO</i> DAŽU STUNDU LAIKĀ
49.	Novērotāja/ziņotāja identitāte un notikuma vietā esošo kuģu identitāte	49.	SK. 43. PUNKTU
50.	Veiktie pasākumi	50.	DIVAS DK REAĢĒŠANAS VIENĪBAS AR AUGSTU NAFTAS SAVĀKŠANAS SPĒJU IR CEĻĀ. APRĒĶINĀTAIS IERAŠANĀS LAIKS NOPLŪDES TERITORIJĀ 031000.
51.	Uzņemti fotoattēli	51.	PAŅEMTI EĻLAS PARAUGI. TELEKSS: 64471 SOK DK
52.	Citas informētās valstis un organizācijas	52.	SE UN <i>HELCOM</i>
53.	Cita informācija	53.	IZSLUDINĀTS NAVIGĀCIJAS BRĪDINĀJUMS KĀ <i>LYNGBY RADIO NAV.</i> BRĪDIN. NR. 57
81.	Palīdzības lūgums	81.	ZVIEDRIJAI: PIEPRASĪTS VIENS A-KLASES (M1 SISTĒMA) UN VIENS B-KLASES KUĢIS (M3 SISTĒMA) DE: PIEPRASĪTA VIENA REAĢĒŠANAS VIENĪBA AR 500 M AUGSTU JŪRAS TIPĀ BONU UN AUGSTAS JAUDAS SKIMMERI
82.	Izmaksas	82.	PIEPRASĪTA INFORMĀCIJA PAR PALĪDZĪBAS IZMAKSĀM 81. PUNKTĀ
83.	Sagatavošanās pasākumi palīdzības sniegšanai	83.	FORMALITĀTES ATTIECĪBĀ UZ ROBEŽAS ŠĶĒRSOŠANU TIKS NOKĀRTOTAS, KAD BŪS APSTIPRINĀTS 81/3. PUNKTS
84.	Kur un kā sniedzama palīdzība	84.	VIETĀ, KUR UZSKRIETS UZ SĒKĻA SAZINĀTIES AR <i>GUNNAR THORSON</i> PA VHF 16. KANĀLU IZSAUKUMA SIGNĀLS OWPB. <i>SOSC</i> KNUDS HANSENS [<i>KNUD</i>]

HANSEN] UZ KUĢA GUNNAR
THORSON

99. Apstiprinājums

99. APSTIPRINĀJUMS

***POLREP BALTIC* telefaksa ziņojuma paraugs**

3. daļu izmanto kā atbildi uz palīdzības lūgumu

Virsraksts un punktu numuri

Adresāts NO ZVIEDRIJAS
KAM DĀNIJAI

Sūtījuma prioritāte STEIDZAMS

Datuma laika grupa (UTC) 031115

Ziņojuma identifikācija *POLREP BALTIC* Valsts identifikācijas un sērijas numurs

ATTIECAS UZ JŪSU DK 1/2

80. Datums un laiks (UTC) 80. 031100

81. Palīdzības lūgums

81. TV 02 UN TV 048 AR
NAFTAS BONĀM UN
SKIMMERIEM IR PIEEJAMI

82. Izmaksas

82. KOPĒJĀS IZMAKSAS PAR
TV 02 UN TV 048 BŪS
APTUVENI 6600 SEK PAR
STUNDU NOTIKUMA VIETĀ

84. Kur un kā sniedzama palīdzība

84. TV 048 APTUVENAIS
IERAŠANĀS LAIKS
NOPLŪDES ZONĀ 031200
TV 02 APTUVENAIS
IERAŠANĀS LAIKS
NOPLŪDES ZONĀ 031400

99. Apstiprinājums

99. APSTIPRINĀJUMS

POLREP BALTIC telefaksa ziņojuma paraugs

1. daļu izmanto kā mācību ziņojumu

Virsraksts un punktu numuri POLREP BALTIC telefaksa ziņojumā

Adresāts NO SOMIJAS
KAM KRIEVIJAI ZVIEDRIJAI
HELSINKU KOMISIJAI

Sūtījuma prioritāte STEIDZAMS

Datuma laika grupa (UTC) 060300

Mācību identifikācija MĀCĪBAS

Ziņojuma identifikācija POLREP BALTIC Valsts identifikācijas un sērijas numurs FI 1/1

1. Datums un laiks (UTC) 1. 060235

2. 2. atrašanās vieta 5959N2533E

3. 3. Incidents KRAVAS KUĢU SADURSME

4. Izplūde

4. VĒL NAV MAZUTS.
APTUVENI 400 TONNAS UZ
BOJĀTĀ KUĢA KLĀJA

5. Apstiprinājums

5. APSTIPRINĀJUMS

Mācību identifikācija EXERCISE EXERCISE EXERCISE

**3.3 STARPTAUTISKĀ AGRĪNĀS BRĪDINĀŠANAS ZIŅOŠANAS
SISTĒMA PAR PIESĀRŅOJUMU, KO IZRAISA AĻĢU ZIEDĒŠANA
(ALGPOLREP)**

ALGPOLREP

Ziņojuma formu, lai apzinātu "dabiska" piesārņojuma gadījumus, ko rada aļģu ziedēšana, ir izstrādājusi Parīzes komisijas Darba grupa barības vielu jautājumos un pieņēmusi Parīzes komisija. Bonnas nolīguma Līgumslēdzējas puses savā astotajā sanāksmē (Briselē, 1996. gada septembrī) piekrita informēt Oslo un Parīzes komisiju (OSPAR), ka minētā ziņojuma formāts pēc tā pagaidu apstiprināšanas paliktu viņu rīcībā un tiktu izmantots. Ziņojuma formāts ir apstiprināts lietošanai Baltijas jūras reģionā, tas apstiprināts Piesārņojuma seku likvidācijas komisijas 15. sanāksmē.

Apkopots saraksts

Adresāts no kam Datuma laika grupa
Identifikācija *ALGPOLREP HELCOM* Sērijas numurs

I DAĻA. ALGPOLREP (1.–6.)

- 1 Novērojuma datums un laiks
- 2 Atrašanās vieta
- 3 Aļģu ziedēšana
- 4 Aļģu tips
- 5 Straumes virziens un ātrums
- 6 Apstiprinājums

II DAĻA. ALGPOLINF (40.–70.)

- 40 Datums un laiks
- 41 Skartā teritorija, plankumaina/viendabīga
- 42 Aļģu ziedu veids/krāsa
Krāsu kods: 1 = bezkrāsains, 2 = dzeltens, 3 = oranžs,
4 = sarkans, 5 = zaļš, 6 = zils, 7 = brūns, 8 = nezināms (novērojumi naktī)
- 43 Piekrastes / atklātas jūras zona
- 44 Vēja virziens un ātrums
- 45 Straume (virziens un ātrums); plūdmaiņas
- 46 Jūras stāvoklis un redzamība
- 47 Aļģu ziedēšanas virzība un ātrums
- 48 Prognozes par ietekmi: skartās zonas, parādīšanās pludmalēs, zivju audzētavās
- 49 Novērotāja identitāte (iesaistītie kuģi, lidaparāti)
- 50 Veiktie pasākumi
- 51 Uzņemtas fotogrāfijas un/vai paņemti paraugi
- 52 Noteikšana: attālinātā noteikšana (IR, SLAR, UV) un/vai vizuālā noteikšana
- 53 Citas informētās valstis
- 54 Aļģu koncentrācija
- 55 Sāļums
- 56 Temperatūra
- 57 Suga
- 58 Toksiskums
- 59 Putošana/krāsošanās 60–
- 69 Uzraudzības informācija
- 70 Apstiprinājums

III DAĻA. ALGPOLFAC (80.–99.)

- 80 Datums un laiks
- 81 Palīdzības lūgums (aprīkojums, eksperti)
- 82 Izmaksas
- 83 Sagatavošanās pasākumi palīdzības sniegšanai

-
- 84 Kur un kāda palīdzība sniedzama
 - 85 Citas valstis, kam lūgta palīdzība
 - 86 Vadības maiņa (kad ziedēšanas rajons pavirzījies)
 - 87 Informācijas apmaiņa 88–
 - 98 Cita informācija (jebkādas citas prasības vai norādes)
 - 99 Apstiprinājums

Atbilstoši *HELCOM* rekomendācijai 10/1, *ALGPOLREP* pārsūta valstu kontaktpunktiem, kuri ziņojumu pārsūta attiecīgajām valsts iestādēm vai institūtiem. Valsts kontaktpunkti nav atbildīgi par ierakstiem dažādo punktu ailēs attiecībā uz "dabiska" piesārņojuma gadījumiem.

4. PALĪDZĪBAS LŪGŠANA UN SNIEGŠANA

Palīdzības lūgšana un sniegšana naftas vai citu kaitīgu vielu noplūdes seku likvidācijai jūrā saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 8. noteikumu

Patvēruma vietas lūgšana un sniegšana saskaņā ar *HELCOM* rekomendāciju 31E/5 par kopīgu plānu patvēruma vietu nodrošināšanai Baltijas jūras reģionā

4.1 LŪDZĒJA PUSE

Nozīmīgas naftas vai citas kaitīgas vielas noplūdes gadījumā jūrā, kā rezultātā ir piesārņota savvaļas dzīvā daba, Līgumslēdzējas puses (lūdzējas puses) kompetentā iestāde nosūta palīdzības lūgumu citas Līgumslēdzējas puses (palīdzētājas puses) kompetentajai iestādei, lai varētu veikt piesārņojuma seku likvidācijas operācijas un/vai reaģēšanas pasākumus ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai.

Ja lūgums izteikts pa tālruni, tas pēc tam vienmēr rakstiski jāapstiprina lūdzējas puses kompetentajai iestādei.

Lūdzēja puse ir atbildīga par lūgtās palīdzības organizēšanu. Palīdzētājas puses personāls tiek nodots lūdzējas puses kompetentās iestādes pakļautībā. Šāds personāls var tikt nodots lūdzējas puses citas iestādes vai organizācijas pakļautībā tikai ar palīdzētājas puses piekrišanu.

Lūdzēja puse ir atbildīga par nepieciešamajiem pasākumiem saistībā ar palīdzībai atsūtīto cilvēku robežas šķērsošanu un izmitināšanu, kā arī nepieciešamajiem pasākumiem attiecībā uz savāktu naftu, izglābtām vai mirušām ar naftas produktiem piesārņotām savvaļas dzīvām radībām un apkopes iekārtu nodrošināšanu.

Palīdzības lūgumā var ietvert:

- tikai īpašu aprīkojumu;
- īpašu aprīkojumu un apmācītu personālu;
- pilnīgi nokomplektētas reaģēšanas vienības;
- personālu ar īpašām zināšanām un pieredzi;
- novērošanu no gaisa.

Iepriekš minētās reaģēšanas vienības ietver:

- piesārņojuma seku likvidācijas kuģus, darba laivas un aprīkojumu, kas paredzēts
 - komunikācijai,
 - personiskajai drošībai (aizsargtērpi, elpošanas aparāti utt.),
 - jūras piesārņojuma seku likvidācijai,
 - ierobežota daudzuma savāktās naftas u. c. vielu glabāšanai uz klāja (ja ir pieejamas tvertnes),
- komandas un personālu, kas apmācīti lietot aprīkojumu;
- valsts komandieri notikuma vietā (*NOSC*) (*National On-Scene Commander*) ar darbiniekiem, kas spējīgs patstāvīgi organizēt reaģēšanas vienību darbu saskaņā ar ieceltā

virsvadības komandiera notikuma vietā (*SOSC*) (*Supreme On-Scene Commander*) norādījumiem.

4.2 PALĪDZĒTĀJA PUSE

Palīdzētājai pusei jābūt gatavai sniegt informāciju par izmaksām, kas saistītas ar pieprasīto palīdzību.

Palīdzētājai pusei jādara viss iespējamais, lai sniegtu pieprasīto palīdzību, un jāizlemj, kādā apmērā to iespējams sniegt.

Palīdzētājai pusei jābūt gatavai iecelt sadarbības koordinatorus, kas sadarbojas ar lūdzējas puses rīcības vadības darbiniekiem, lai nodrošinātu nepieciešamo informāciju par izmantotajiem valsts resursiem.

4.3 LĪDZEKĻU NOSŪTĪŠANA

Abām pusēm jānoslēdz iepriekšēja vienošanās par nodrošināto resursu atbilstīgu nosūtīšanu, kā arī par patērēto krājumu, tostarp bojātā un piesārņotā aprīkojuma, pārbaudīšanu un novērtēšanu (I daļas 6. nodaļa).

4.4 PALĪDZĪBAS IZBEIGŠANA

Ja to prasa apstākļi, palīdzētāja puse var pilnīgi vai daļēji izbeigt palīdzības sniegšanu. Informācija par izbeigšanu jāpaziņo lūdzējas puses kompetentajai iestādei.

4.5 PATVĒRUMA VIETAS LŪGŠANA

Līgumslēdzēja puse (lūdzēja puse) patvēruma vietas lūgumu iesniedz tikai tad, ja valsts iespējas ir pilnīgi izvērtētas un ir secināts, ka dažādu apstākļu dēļ valstī nav piemērotas patvēruma vietas un ka patvēruma sniegšana kaimiņos esošajā Līgumslēdzējā pusē ir vienīgais risinājums, lai nodrošinātu kuģu, piekrastes un satiksmes drošību un iespēju izvairīties no piesārņojuma vai ierobežot to.

Šādu lūgumu iesniedz norīkotā kompetentā iestāde, kas ir pilnvarota pieņemt neatkarīgus lēmumus par tādu kuģu izvietošanu, kuriem nepieciešama palīdzība, un šo lūgumu adresē citas Līgumslēdzējas puses kompetentajai iestādei, kas norādīta 1. nodaļā.

Finansiāli apsvērumi, komerciāli iemesli vai reaģēšanas resursu trūkums nav uzskatāmi par pietiekamiem iemesliem patvēruma vietas lūgšanai otrai Līgumslēdzējai pusei.

Ja lūgums izteikts pa tālruni, tas pēc tam vienmēr rakstiski jāapstiprina lūdzējas puses kompetentajai iestādei.

Lūdzējai pusei, sazinoties ar palīdzētāju pusi, jāsniedz visa informācija par iemesliem, kādēļ tā nevar izvietot kuģi savā teritorijā, kā arī informācija saskaņā ar *IMO* (*International Maritime Organization*) rezolūciju A.949 (23) "Norādījumi par patvēruma vietām kuģiem, kuriem nepieciešama palīdzība", tostarp šāda informācija:

- detalizēts kuģa apraksts;

-
- kuģotspēja, jo īpaši peldspēja, stabilitāte, velkmes un enerģijas ražošanas iespējas, iekraušanas iespējas utt.;
 - kravas, krājumu, tvertņu, jo īpaši bīstamu preču, veids un stāvoklis, tostarp daudzums,;
 - kuģa radītais piesārņojumu;
 - vai kapteinis vēl ir uz klāja;
 - apkalpes locekļu un/vai glābēju un citu uz klāja esošo cilvēku skaits un cilvēku stāvokļa novērtējums, tostarp nogurums;
 - tas, vai kuģis ir apdrošināts, kā arī apdrošinātāja identifikācija un iespējamie atbildības ierobežojumi;
 - finansiālās apdrošināšanas nosacījumi;
 - par komerciālo izejvielu glābšanu noslēgtie līgumi, kurus jau noslēdzis kapteinis vai kuģniecība;
 - informācija par kuģa kapteiņa un/vai glābēja centieniem;
 - visi jau veiktie pasākumi.

Ja lūguma saņēmēja puse nevar piedāvāt patvēruma vietu, tai jāpaziņo lūdzējai pusei par šo lēmumu un to pamatojošiem iemesliem.

Līgumslēdzējām pusēm iepriekš kopīgi jāapspiež valsts iestāžu operatīvo izmaksu taisnīga sadale par tiem patvēruma sniegšanas aspektiem, kurus nesedz starptautiskā kompensācijas sistēma, bet neierobežojot principu "maksā piesārņotājs".

Palīdzības lūgumam jāizmanto pašreizējā veidlapa ziņošanai par piesārņojumu (*POLREP*).

5. OPERATĪVĀ SADARBĪBA

5.1 *VISPĀRĪGI PRINCIPI*

- Saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 1. noteikumu Līgumslēdzējas puses apņemas uzturēt spēju reaģēt uz piesārņojuma gadījumiem, kas apdraud Baltijas jūras reģiona jūras vidi. Šādas spējas uzturēšanai ir jābūt piemērotam aprīkojumam, kuģiem un darbaspēkam, kas sagatavots darbībai piekrastes ūdeņos, kā arī atklātā jūrā. Līgumslēdzējas puses savu spēju robežās un atbilstoši pieejamiem resursiem sadarbojas, lai reaģētu uz piesārņojuma gadījumiem, ja gadījums ir nopietns un tā seku likvidācijai nepieciešama sadarbība.
- Saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 4. noteikumu Līgumslēdzējām pusēm pēc iespējas ātrāk divpusēji vai daudzpusēji jāvienojas par to, kuros Baltijas jūras reģionos tām jānodrošina novērošana un jāveic pretpasākumi, tiklīdz noticis piesārņojums vai pastāv būtiski naftas piesārņojuma draudi.
- Saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 7. noteikumu Līgumslēdzējai pusei gadījumā, ja naftas piesārņojums noticis tās atbildības rajonā, jāveic nepieciešamais situācijas novērtējums un vajadzīgie pasākumi, lai novērstu vai mazinātu piesārņojuma iespējamās sekas. Ja pastāv iespēja, ka noplūdes rezultātā radies naftas plankums ieklūdīs citas Līgumslēdzējas puses atbildības rajonā, šī puse bez kavēšanās jāinformē par situāciju un par veiktajiem pasākumiem.
- Saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 8. noteikumu Līgumslēdzēja puse, kas veic piesārņojuma seku likvidāciju jūrā, ir tiesīga lūgt palīdzību citām Līgumslēdzējām pusēm. Līgumslēdzējām pusēm jādara viss iespējamais, lai sniegtu šādu palīdzību. Tām jāatvieglo naftas noplūdes pasākumos iesaistīto kuģu, lidaparātu, personāla, kravu, materiālu un aprīkojuma transportēšanu un pārvietošanos šo pušu teritorijā, kā arī nokļūšanu to teritorijā un izkļūšanu no tās.

5.2 *OPERĀCIJAS VADĪBA*

Jūras piesārņojuma ārkārtas situāciju operāciju vadība ietver četrus elementus: kontroli, vadību, saziņu un operatīvo informāciju. Līgumslēdzējai pusei, kas atbildīga par apvienoto operāciju, ir rīcības vadības un kontroles tiesības.

Īpaši jāņem vērā tas, ka Līgumslēdzējām pusēm, kas iesaistītas apvienotā operācijā, jāsažinās visos atbilstīgajos sadarbības līmeņos. Šīs saziņas veidi un līdzekļi ir norādīti 3. nodaļā izklāstītajā ziņošanas kārtībā, 4. nodaļā sniegtajās vadlīnijās par palīdzības lūgšanu un sniegšanu, kā arī operatīvo sakaru aprakstā, kas ir sniegts 5.4. apakšnodaļā.

Operatīvā informācija ietver izlūkošanu un prognozēšanu. Novērošana no gaisa, kas aplūkota 7. nodaļā, ir sadarbības līdzeklis izlūkošanas veikšanai saistībā ar piesārņojumu. *HELCOM* rekomendācija 12/6 un vadlīnijas par to, kā pilnveidot un izmantot prognozes par naftas plankumu virzību, ir piemērojamas arī operatīvajā sadarbībā.

5.3

VADĪBAS STRUKTŪRA

Vispārīgie vadības struktūras principi apvienotajās piesārņojuma seku likvidācijas operācijās ir izklāstīti *HELCOM* rekomendācijā 2/5, un šīs nodaļas 1. tabulā ir sniegta diagramma, kas atspoguļo šos principus.

Ja vien puses nav vienojušās citādi, par apvienoto operāciju ir atbildīga Līgumslēdzēja puse (**vadošā valsts**), kuras atbildības rajonā darbojas daudznacionālie piesārņojuma seku likvidācijas spēki.

Valsts **kompetentā iestāde** ir valsts atbildīgā iestāde, kas ir pilnvarota lūgt un sniegt starptautisku palīdzību (sk. 1. nodaļu). Palīdzētājas valsts kompetentā iestāde sniedz to palīdzību, par kuru valstis vienojušās, piemēram, **reaģēšanas vienības** un materiālus, lai tos izmantotu vadošās valsts **rīcības vadība** (parasti krastā).

Vadošās valsts kompetentā iestādē kopumā kontrolē apvienoto operāciju un visus piesārņojuma seku likvidācijas pasākumus, kas attiecas uz konkrēto incidentu. Valsts līmenī tai palīdz **valsts sadarbības iestādes**, kas piegādā nepieciešamos resursus rīcības vadībai.

Rīcības vadība ir kontroles un vadības funkcija, ko uzņemas vadošās valsts norīkota valsts iestāde, kura ir atbildīga par piesārņojuma seku likvidācijas apvienoto operāciju, attiecībā uz tās rīcībā esošo cilvēkresursu un aprīkojuma izvietojumu un izlietojumu. Rīcības vadība plāno, norīko un koordinē visus konkrētā piesārņojuma gadījuma seku likvidācijas pasākumus jūrā un krastā un nodrošina saziņu, vadību, kontroli, operatīvo informāciju, prognozes un citus kopīgus pasākumus šajā saistībā.

Rīcības vadība ir operatīvā struktūra, kas ir atbildīga par personāla, telpu, saziņas un aprīkojuma uzraudzību piesārņojuma seku likvidācijas operācijā. (1. tabula).

Atbildīgais komandieris (RC) (Response Commander) ir persona, kas atbildīga par vispārējo rīcības vadību. Viņam var palīdzēt palīdzētāju valstu **sadarbības koordinatori** un valstu un reģionālo sadarbības iestāžu **pārstāvji**, kas darbojas kā **viņa padomdevēji**.

Operācijas **taktisko vadību notikuma vietā** atbildīgā komandiera pakļautībā (parasti apvienotās jūras operācijās) vada vadošās valsts izraudzīts **virsvadības komandieris notikuma vietā (SOSC)**. Palīdzētāju valstu un vadošās valsts reaģēšanas vienības darbojas **valsts komandiera**

notikuma vietā (NOSC) tiešā pakļautībā. *NOSC* darbojas *SOSC* pakļautībā.

Speciālu vienoto funkciju un atsevišķu vienību vadītāji var būt tieši pakļauti *RC* vai *SOSC*. Piemēram, lidojumus izlūkošanai un/vai transportēšanai var koordinēt rīcības vadība, un tos kontrolē un vada īpašs **lidojumu koordinators**.

Lai veicinātu turpmāku sadarbību apvienotajās piesārņojuma seku likvidācijas operācijās, ir panākta vienošanās ievērot turpmāk norādītās vadlīnijas.

Operatīvās vadlīnijas

Vadošā valsts apņemas *inter alia*:

- sniegt administratīvu, operatīvu un loģistikas atbalstu, lai palīdzētu ārvalstu vienībām;
- dot skaidri definētus uzdevumus visām vienībām; organizēt dažādu valstu vienību praktisko sadarbību;
- labi informēt visas vienības par vispārējo situāciju un
- saglabāt ciešu kontaktu ar palīdzētāju valstu vadības organizācijām, lai nodrošinātu, ka vajadzības gadījumā ārvalstu palīdzības vienības tiek nodotas valsts vienības rīcībā.

Operacionāli autonomām ārvalstu vienībām vajadzētu lielā mērā dot atsevišķi nodalītus uzdevumus noteiktā ģeogrāfiskā zonā. Uzdevumus izpildīs attiecīgo *NOSC* pakļautībā, kas uzturēs ciešus radiosakarus ar vadošās valsts *SOSC*.

Vajadzības gadījumā dažādu reaģēšanas vienību atsevišķas grupas var īslaicīgi nodot cita *NOSC* pakļautībā un vadībā.

Ja atbalsts tiek sniegts, nosūtot aprīkojumu vai tādās vienības, kas nav operacionāli autonomas, vadošās valsts rīcības vadības vai taktiskās vadības pienākums ir integrēt aprīkojumu vai vienības piesārņojuma seku likvidācijas operācijā.

Ja attiecīgā piesārņojuma lielākā daļa šķērso kaimiņvalsts atbildības rajona robežlīniju, rīcības vadība un kontrole (vadošās valsts) parasti tiek nodota valstij, kuras atbildības rajonā nonākusi piesārņojuma lielākā daļa.

Rīcības vadības un kontroles maiņas brīdis ir jānosaka sarunās starp abām attiecīgajām valstīm, pienācīgi ņemot vērā kopējo situāciju un iespējamās attīstības tendences.

Attiecīgajām valstīm turpmāk jānosaka vienību skaits un aprīkojuma daudzums, kas tiks nodots jaunās vadošās valsts rīcībā, kā arī tas, kādā veidā tiks turpināta piesārņojuma seku likvidācijas operācija.

Avārijas rīcības plānošanas organizācijas Līgumslēdzēju pušu valstīs cita citu informē par piesārņošanas gadījumiem, apjomu un kopējo skarto apgabalu, kā arī par veiktajiem pasākumiem un to efektivitāti.

Veicot operācijas pierobežu rajonos, kaimiņvalstīm ir jāapspriežas par prioritātēm un resursu izmantošanu.

Tā kā ķīmisko vielu izmantošana var ietekmēt kaimiņvalstu intereses, šādu vielu izmantošana pienācīgi jāizvērtē, ņemot vērā kaimiņvalstu attieksmi pret to izmantošanu. Pienācīga uzmanība jāpievērš arī Helsinku konvencijas VII pielikuma 7. noteikumam, kas paredz, ka, reaģējot uz noplūdes incidentu, vēlams lietot mehāniskos līdzekļus un ka ķīmiskas vielas var izmantot tikai izņēmuma gadījumos, katrā atsevišķā gadījumā iepriekš saņemot atļauju tos lietot. Turklāt ir jāņem vērā *HELCOM* rekomendācija 22/2 par ķīmisku vielu un citu nemehānisku līdzekļu izmantošanu naftas piesārņojuma seku likvidācijas operācijās Baltijas jūras reģionā.

Tiek gaidīts, ka vadošā valsts sāks noplūdes novērošanu savā atbildības rajonā un paziņos šo novērošanas darbību rezultātus citām Līgumslēdzējām pusēm, ar kurām robežojas vadošās valsts atbildības rajons. Ja noplūdes plankums izplatās divos vai vairākos atbildības rajonos, to Līgumslēdzēju pušu avārijas rīcības plānošanas organizācijām, kuru atbildības rajonu skar noplūdes, jāvienojas par koordinētu noplūdes apgabala novērošanu, lai novērošanas pasākumi nedublētos.

Vadlīnijas sadarbībai

Piesārņojuma seku likvidācijas situācijās, kad divas vai vairākas Līgumslēdzējas puses ir vai varētu būt iesaistītas, Līgumslēdzējām pusēm ir tiesības nosūtīt ne vairāk kā divus sadarbības koordinatorus attiecīgajiem valsts centriem, kas atbildīgi par piesārņojuma seku likvidācijas operācijām.

Apmaiņa ar sadarbības koordinatoriem notiek neatkarīgi no tā, vai piesārņojuma seku likvidācijas operācija tiek veikta tikai valsts līmenī, vai tajā izmanto citu Līgumslēdzēju pušu sniegto aprīkojumu vai arī reaģēšanas vienības.

Sadarbības koordinatori piedalās sanāksmēs un konferencēs, kas attiecas uz piesārņojuma seku likvidācijas operācijām, ja vien netiek apspriesti tikai valsts iekšējie jautājumi.

Sadarbības koordinatoriem tiek dota iespēja sanāksmēs sniegt padomus un paziņojumus, kas saistīti ar konkrētā piesārņojuma seku likvidāciju un resursu izmantošanu utt., ja apspriestais jautājums attiecas uz viņu valsts teritoriju.

Uz sadarbības koordinatoriem attiecas tās pašas diskrētuma prasības, ko piemēro vadošās valsts personālam, tomēr netiek ierobežotas viņu tiesības ziņot savas valsts iestādēm.

Sadarbības koordinatoriem uzņēmēja valsts neuzliek nekādus administratīvos pienākumus, izņemot tos, ko uzņēmēja valsts noteikusi, lai nodrošinātu centrālās iestādes darbību. Sadarbības koordinatoriem tādējādi pašiem jānodrošina sev mājvieta, maltītes utt. Sadarbības koordinatoriem saprātīgā apjomā jābūt garantētai piekļuvei tālrunim un telefaksam. Sadarbības koordinatoru darbībai jābūt divpusējai, lai viņu mītnes valsts spētu ar sadarbības koordinatoru palīdzību darīt zināmu savu viedokli un vēlmes. Šādai divpusējai darbībai ir iela nozīme saistībā ar apvienotajām operācijām vai izsniegtajām iekārtām.

Ja tiek veiktas novērošanas darbības ar zemplākšņu lidaparātiem un helikopteriem, sadarbības koordinatoriem jākoordinē šīs darbības ar savas valsts iestādēm, lai izvairītos no dārgu operāciju dublēšanās.

Ja divas valstis, kuras ietekmē viens un tas pats piesārņojums, izvēlas neapmainīties ar sadarbības koordinatoriem, tām tomēr būtu obligāti ik dienas jāapmainās ar ziņojumiem par situāciju.

Ja ir nepieciešams, *NOSC* un *SOSC* var apmainīties ar sadarbības koordinatoriem.

5.4 SAZIŅA

5.4.1 Vispārīgi

Ziņošanas procedūras, kas detalizēti aprakstītas 3. nodaļā, piemēro vispārējai saziņai starp tām kompetentajām valsts iestādēm, kas atbildīgas par piesārņojuma ziņojumu saņemšanu un izsūtīšanu, kā arī par savstarpējo palīdzību, informācijas sniegšanu un sadarbību apvienotajās piesārņojuma seku likvidācijas operācijās. Tās piemērojamas arī tiešu kontaktu nodibināšanai starp attiecīgajām valsts iestādēm, kas nodarbojas ar piesārņojuma seku likvidāciju.

Radiosakaru pamatshēma saziņai starp operatīvajām iestādēm apvienotajās piesārņojuma seku likvidācijas operācijās Baltijas jūras reģionā ir sniegta šīs nodaļas 5.4.3. apakšnodaļā un 3. tabulā. Papildus tai un oficiālai ziņošanai nepieciešama plaša saziņa, lai nodrošinātu informāciju un atbalstu konkrētās situācijas pārvaldībai. Lai uzlabotu saziņu, ir lietderīgi arī izmantot kopīgu shēmu.

Jānorāda, ka darba valodai starp *SOSC* un citu valstu *NOSC* jābūt angļu valodai, ja vien koordinatori un komandieri notikuma vietā nav vienojušies citādi. Darba valodu saziņai starp dažādu valstu *NOSC* nosaka saskaņā ar tām pašām vadlīnijām.

Piemērs shēmai, kas derīga visiem saziņas veidiem apvienotajā piesārņojuma seku likvidācijas operācijā, ir šīs nodaļas 2. tabulā. Radiosakaru shēma apvienotajām piesārņojuma seku likvidācijas operācijām ir šīs nodaļas 3. tabulā. Turpmāk ir papildu informācija par to, kā notiek saziņa dažādos saziņas shēmas līmeņos.

5.4.2 Ārējā saziņa (ārpus notikuma vietas)

Starptautiskā saziņa starp Līgumslēdzējām pusēm

Oficiālos ziņojumus, kuros brīdina un informē par incidentu, lūdz un piedāvā palīdzību, kā arī apstiprina šādu ziņojumu saņemšanu, paraksta kompetentās valsts iestādes pilnvarota amatpersona. Šādus *POLREP* ziņojumus vajadzētu nosūtīt pa telefaksu, izmantojot katras Līgumslēdzējas puses valsts operatīvo kontaktpunktu.

Jebkura oficiālā ziņojuma autentiskumu jāvar iepriekš pārbaudīt, pamatojoties uz nosūtītāja ierīces tālruņa numuru, kas uzdrukāts uz ziņojuma un ko var atrast kontaktpunktu sarakstā 1. nodaļā. Ja nepieciešama papildu pārbaude, ieteicams zvanīt uz oficiālo kontakttālruņa numuru.

Steidzama oficiāla vai neoficiāla saziņa iespējama arī citā ērtā veidā, piemēram, piezvanot pa tālruni. Jebkurš svarīgs jautājums, kas saistīts ar apvienotajām piesārņojuma seku likvidācijas darbībām vai attiecas tikai uz vienu valsti, piemēram, lūgumi, lēmumi, plāni, mērķi, cēloņi un pieejamie resursi un iespējas, jāapstiprina pēc iespējas ātrāk, izmantojot iepriekš aprakstītos oficiālos ziņojumus.

Saziņa starp Līgumslēdzēju pušu kompetentajām iestādēm un rīcības vadību

Vadošās valsts kompetentā iestāde un palīdzētājas valsts kompetentā iestāde var sazināties

ar rīcības vadību, izmantojot visus pieejamos un piemērotos saziņas veidus. Kā norādīts iepriekšējā sadaļā, visus ar palīdzību saistītos būtiskos jautājumus apstiprina attiecīgās Līgumslēdzējas puses kompetentā iestāde..

Palīdzētāja valsts sadarbības koordinators, ja tāds ir, var rūpēties par saziņu starp viņa valsts iestādi un rīcības vadību. Jebkurā gadījumā rīcības vadības pienākums ir sniegt vajadzīgo informāciju vismaz reizi dienā.

Saziņa starp palīdzētāju valsti un tās reaģēšanas vienībām

Palīdzētāja valsts var sazināties ar savu *NOSC* un reaģēšanas vienībām ar sadarbības koordinators un rīcības vadības starpniecību vai arī tieši, ja vien tie atrodas pieejamo sakaru līdzekļu uztveršanas zonā. Ar jūras vienībām var sazināties pa radio, izmantojot MF, VHF vai HF krasta stacijas vai pa mobilo tālruni (NMT vai GSM), vai izmantojot satelītātlruni.

Ar lidojuma vienībām un citām sauszemes vienībām var sazināties pa tālruni. Ar lidmašīnu, kas atrodas gaisā, var tieši sazināties tikai tās sakaru līdzekļu uztveršanas zonā un netieši ar rīcības vadības starpniecību. Ārkārtējā situācijā ar gaisā esošu lidaparātu var sazināties arī izmantojot **gaisa satiksmes pakalpojumus**.

5.4.3 Operatīvie sakari (3. tabula)

Saziņa starp rīcības vadību, *SOSC* un lidojuma operācijām (1. līmenis: no krasta uz notikuma vietu)

Rīcības vadību parasti īsteno valsts, kuras atbildības rajonā notiek operācija (vadošā valsts), un tās fiziskā atrašanās vieta parasti būs krastā.

Vadošā valsts ir atbildīga par to, lai tiktu izveidota un uzturēta saziņa starp rīcības vadību, *SOSC* un lidojumu operācijām.

Atkarībā no vadošās valsts iekārtām un iekšējās organizācijas var tikt izveidota rīcības vadības un *SOSC* tieša saziņa, izmantojot radiotālruni, radiotelegrāfu, mobilo tālruni vai mobilo teletaipu, vai ar krasta radiostacijas starpniecību, izmantojot telefaksu vai tālruni starp rīcības vadību un krasta radiostaciju, un radiotālruni vai radio sakarus starp krasta radiostaciju un *SOSC*.

Rīcības vadība (un, iespējams, īpašs **lidojumu koordinators**) sazinās ar lidmašīnām un helikopteriem, izmantojot aviācijas frekvences (VHF 118–136 MHz), kuras tuvākais **lidojuma informācijas reģions liks** izmantot operācijas vajadzībām. Aviācijas frekvences var lietot arī saziņai starp lidaparātu un *SOSC*, kam šajā nolūkā nepieciešams aviācijas radio.

Jūras patruļas lidmašīnas un glābšanas helikopteri parasti ir aprīkoti ar jūras VHF radio tiešai saziņai savā starpā un ar kuģiem, un tas ir izdevīgi transportam un tuvumā esošajiem izlūkošanas dienestiem. Attālās novērošanas rezultāti, kas gūti lidojumos novērošanā no gaisa, pa radiotālruni var tikt nekavējoties nosūtīti no lidmašīnas rīcības vadībai un *SOSC* vai, iespējams, izmantojot speciālo attēlu pārraides sistēmu. Pēc izlūklidojuma datus var

nosūtīt pa mobilo telefaksu vai no viena datora citam datoram, izmantojot radiosakarus vai mobilo tālruni.

Saziņa starp *SOSC* un *NOSC* (2. līmenis: notikuma vietā)

Saziņai starp *NOSC* un *SOSC* jānotiek, izmantojot vienu vai, ja nepieciešams, vairākus starptautiskās jūrniecības VHF kanālus. Pirmais radio kontakts jāveic VHF 16. kanālā, ja nav nolemts citādi. Izpētot saziņas iespējas operācijas rajonā (ņemot vērā rokasgrāmatas, izmēģinājumus utt.), *SOSC* informēs *NOSC* par saziņas kanāliem, kas izmantojami piesārņojuma seku likvidācijas operācijās.

Šajā saistībā kuģim, no kura darbojas *SOSC*, uz klāja noteikti jābūt vismaz divām jūras VHF stacijām ar gaidīšanas režīma funkciju, un tām jādarbojas 16. kanālā.

Vadošā valsts ir atbildīga par to, lai no valsts iestādēm tiktu saņemta atļauja veikt piesārņojuma seku likvidācijas operācijas jūrā – atļauja var būt vai nu vispārējs pilnvarojums izmantot radiofrekvences piesārņojuma seku likvidācijas operācijās vai mācībās, vai arī atsevišķa atļauja katrai piesārņojuma seku likvidācijas operācijai un mācību nodarbībai. Nav kopēju vai īpašu

VHF kanālu, kas paredzēti lietošanai vienīgi piesārņojuma seku likvidācijas operācijās. Ja šāda kanāla izveide vienai piesārņojuma seku likvidācijas operācijai vai mācību nodarbībai nav iespējama, izraudzītais VHF kanāls nedrīkst būt pārpildīts ar citas tādas informācijas plūsmu, kas neattiecas uz konkrēto operāciju.

Saziņa starp vairākiem *NOSC*

Situācijā, kad viens *NOSC* un viņa tā reaģēšanas vienības darbojas ģeogrāfiski tuvu citam *NOSC* un reaģēšanas vienībām, var rasties vajadzība izveidot tiešu saziņu starp abiem *NOSC* attiecībā uz kuģošanu, manevriem un citiem ar operāciju saistītiem jautājumiem.

Lai ierobežotu izmantoto VHF kanālu skaitu, saziņa starp vairākiem *NOSC* jāveic tajā pašā VHF kanālā, ko izmanto saziņai starp *SOSC* un *NOSC*.

Ja saziņai starp vienu *SOSC* un vairākiem *NOSC* izmanto vairākus kanālus, jāizstrādā tāds saziņas plāns, lai *NOSC* un viņa reaģēšanas vienībām, kas darbojas ģeogrāfiski tuvu citam *NOSC* un viņa reaģēšanas vienībām, tiktu piešķirts tas pats VHF kanāls, ko tie izmanto saziņai ar *SOSC*.

Saziņa starp *NOSC* un viņu reaģēšanas vienībām (3. līmenis: vienības)

Saziņai starp *NOSC* un viņu reaģēšanas vienībām jānotiek, izmantojot īpašas iekšzemes (iekšējās) frekvences.

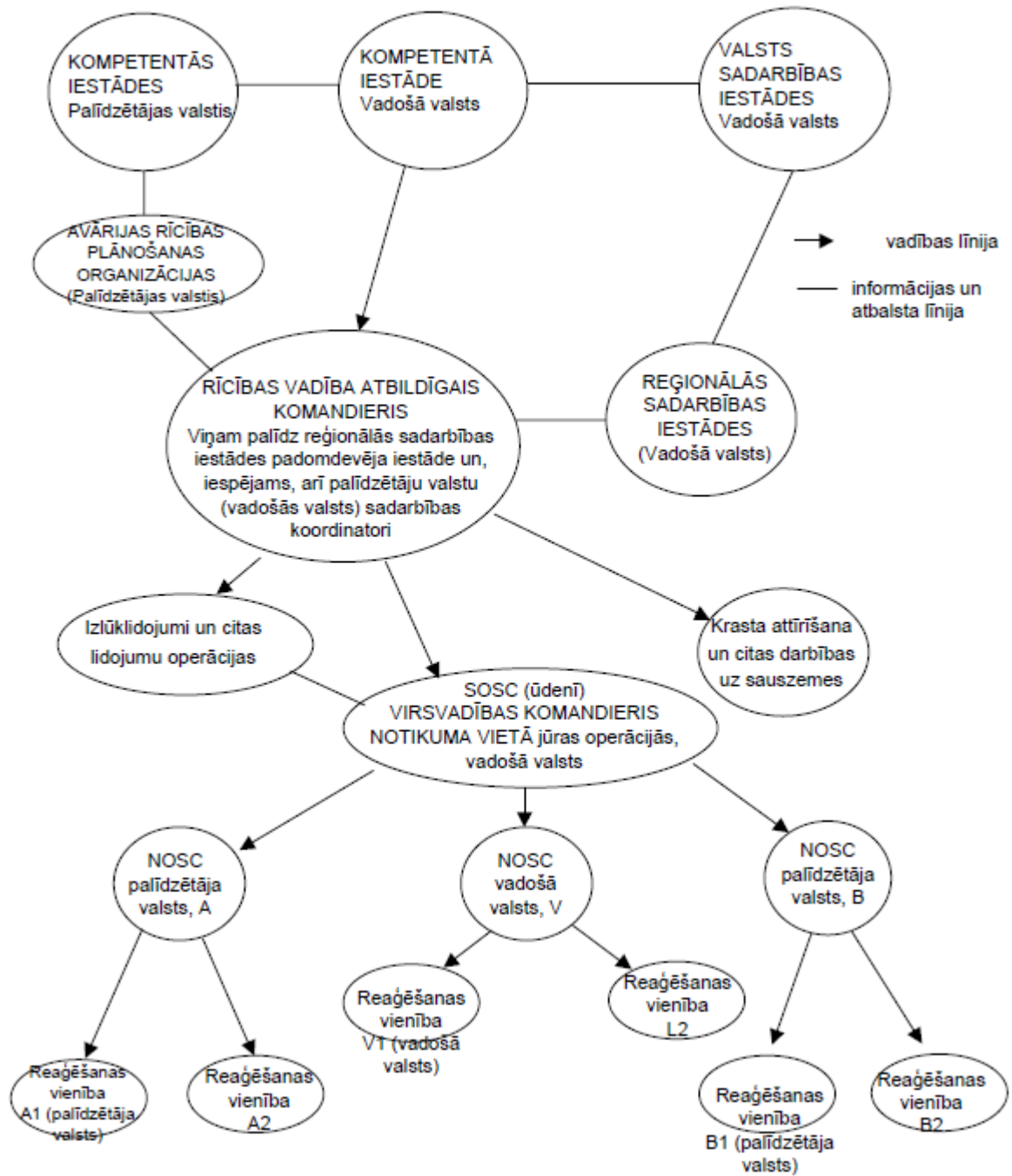
Pirms tiek pieņemts lēmums par iekšzemes frekvencēm, tam *NOSC*, kurš nav vadošās valsts *NOSC*, jāsaazinās ar *SOSC*, lai noskaidrotu, vai attiecīgās frekvences neiejauksies citās frekvencēs, kas tiek izmantotas notikuma vietā.

Saziņa starp reaģēšanas vienībām

Ja ir nepieciešama saziņa starp reaģēšanas vienībām, kas pakļautas vienam un tam pašam *NOSC*, šī saziņa notiks tajā pašā iekšzemes frekvencē, ko izmanto saziņai ar *NOSC*, vai īpašā iekšzemes frekvencē, kas izraudzīta iekšējai saziņai starp reaģēšanas vienībām.

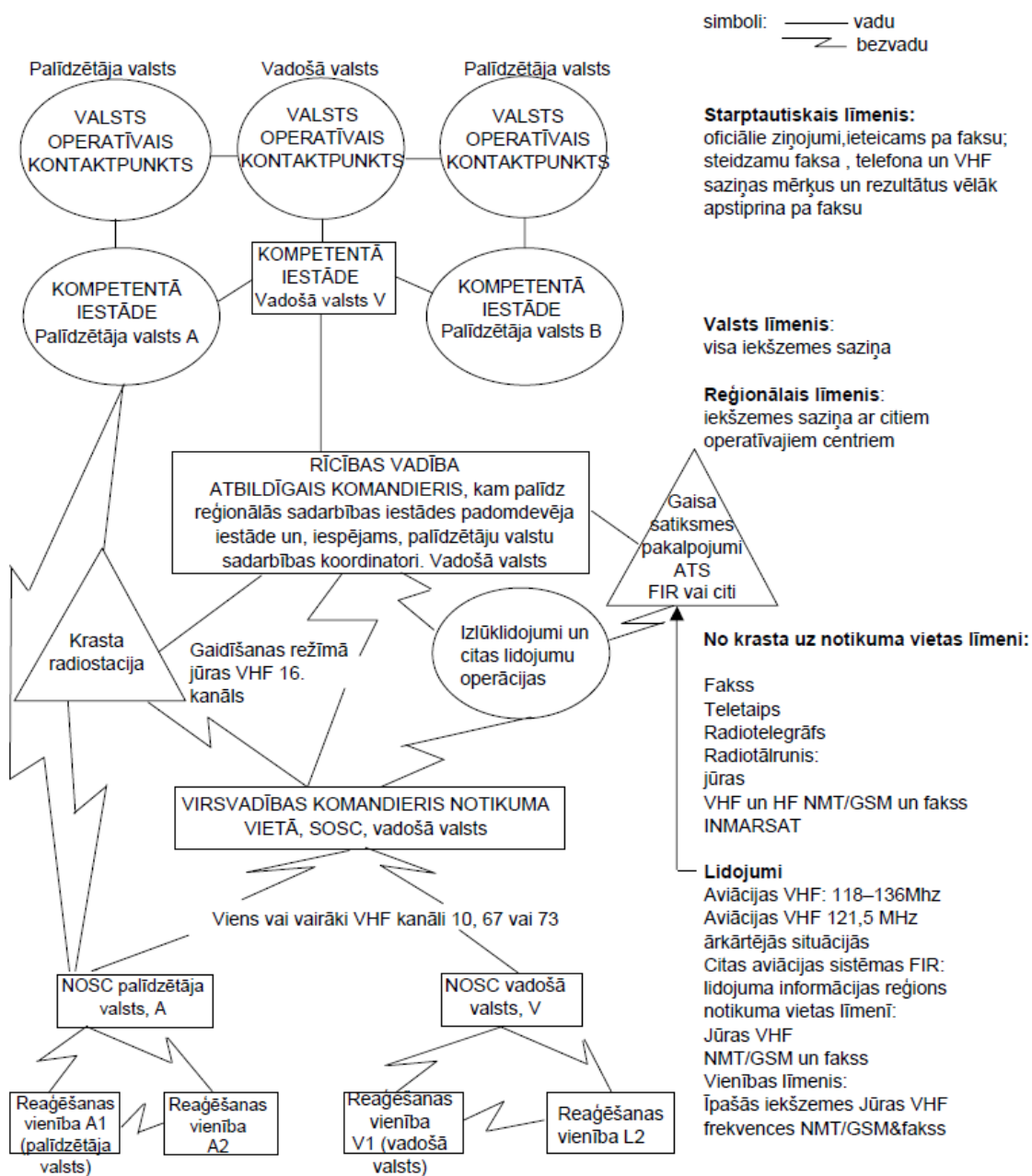
Tā kā *NOSC* un to reaģēšanas vienības savstarpējai saziņai izmanto iekšzemes frekvences, nevar gaidīt, ka būs iespējama tieša saziņa starp dažādu valstu *NOSC* reaģēšanas vienībām.

1. TABULA
VADĪBAS STRUKTŪRA APVIENOTĀM PIESĀRŅOJUMA SEKU LIKVIDĀCIJAS
OPERĀCIJĀM



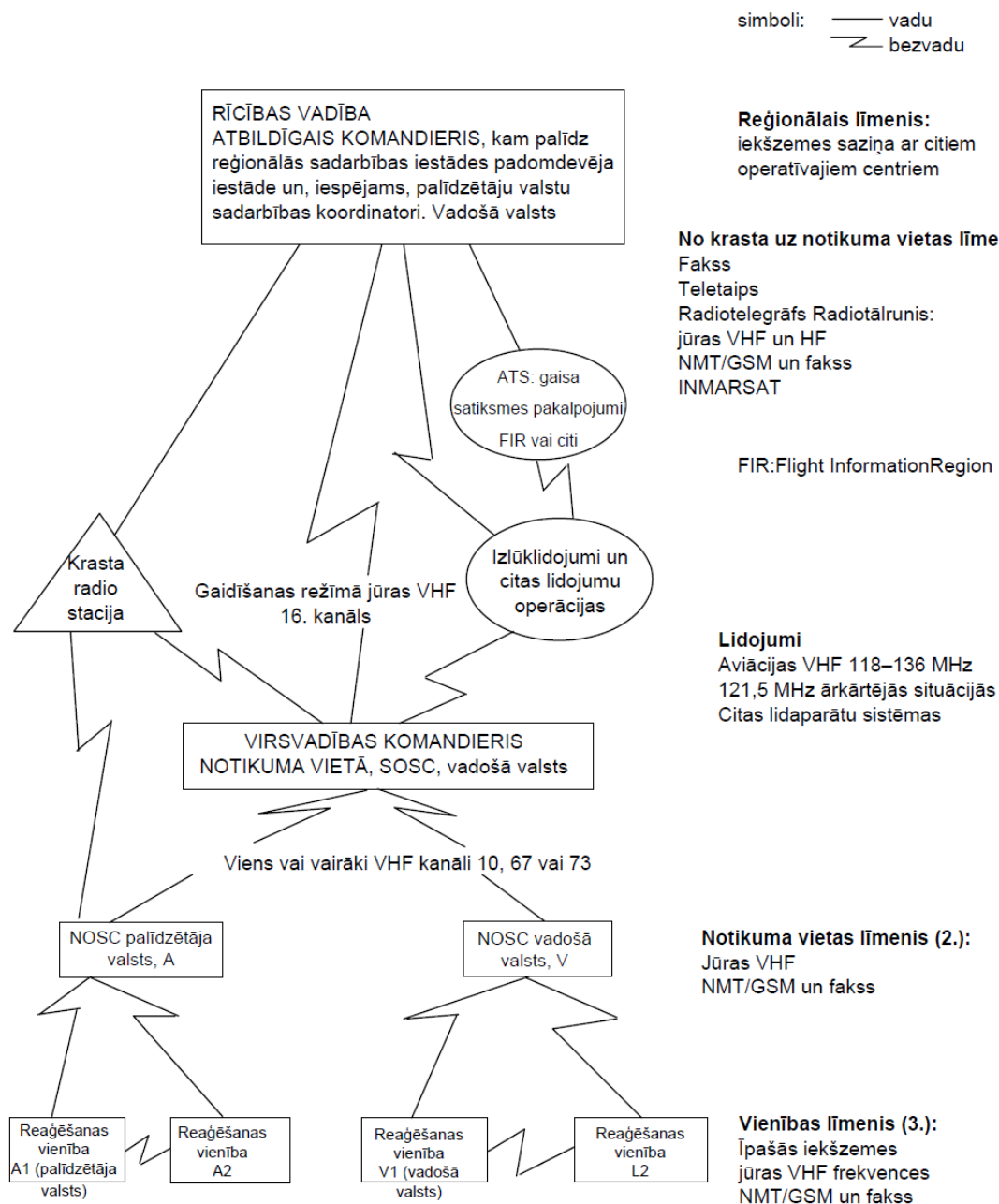
2. TABULA

BALTIJAS VISPĀRĒJAIS SAZIŅAS PLĀNS APVIENOTĀM PIESĀRŅOJUMA SEKU LIKVIDĀCIJAS OPERĀCIJĀM



3. TABULA

BALTIJAS OPERATĪVO SAKARU PLĀNS APVIENOTĀM PIESĀRŅOJUMA SEKU LIKVIDĀCIJAS OPERĀCIJĀM



6. NAFTAS PRODUKTU PARAUGU ŅEMŠANA

6.1 IEVADS

Helsinki komisijas Piesārņojuma seku likvidācijas komitejas 17. sanāsmē tika apstiprinātas vadlīnijas noplūdes paraugu ņemšanai (*Nordtest* metode naftas produktu noplūdes identifikācijai; *NT CHEM* 001, 2. izdevums; sal. dokuments CC 17/8/1). *Nordtest* metode ir iekļauta gan Bonnas nolīgumā, gan Kopenhāgenas nolīgumā. Tā galvenokārt ietver noteikumus pietiekamu pierādījumu nodrošināšanai par noplūdēm no kuģiem un sadarbību, izmeklējot noplūdes noteikumu pārkāpumus vai iespējamus pārkāpumus. Taču, no otras puses, lai iegūtu kompensāciju par noplūdes attīrīšanas izmaksām apjomīgās piesārņojuma seku likvidācijas operācijās, nepieciešami rūpīgi savākti pierādījumi, lai izvairītos no kompensācijas (noturīgs naftas produkts) prasības noraidīšanas *CLC* un *IOPC* fonda konvenciju ietvaros.

Gāzu hromatogrāfija apvienojumā ar masspektrometrijas analīzi (*GC/MS*) ir īpaši noderīga naftas produktu identificēšanai salīdzinājumā, piemēram, ar sēra, niķeļa un vanādija noteikšanas procesu.

GC/MS metode ir izstrādāta tā, lai atpazītu un ņemtu vērā dēdēšanas ietekmi uz identifikācijas procesu. Analizētie savienojumi ir sastopami gandrīz visos naftas produktu veidos. Šos savienojumus dēdēšanas process diezgan paredzamā veidā vai nu ietekmē, vai neietekmē.

GC/MS metodi neietekmē maznozīmīgas izmaiņas parauga ņemšanas vai apstrādes metodēs, turklāt *Nordtest* metodē izmantotais *GC/MS* paņēmiens ietver vairāk parametru, nekā šeit uzskaitīts

Kad vien iespējams, maksimāli jāizvairās no tā, ka piesārņotājs varētu izmantot savā labā šaubas par viņa atbildību.

6.2 PIEMĒROŠANAS JOMA

Identifikācijas sistēmu piemēro naftas izcelsmes eļļas paraugiem, kuri satur ievērojami daudz ogļūdeņražu ar viršanas temperatūru virs 200 ° C. Tā, piemēram, ir jēlnafta, degviela, smēreļļa un tādi maisījumi kā kuģa tilpņu nafta un tvertņu mazgāšanas ūdens. Nepieciešamais parauga daudzums ir ļoti mazs.

Izmantojot šo identifikācijas sistēmu, noplūdes paraugi ir jāsalīdzina ar paraugiem, kas ņemti no iespējamiem noplūdes avotiem.

Ja paraugi no iespējamiem avotiem nav pieejami, sistēmu var izmantot noplūdes parauga raksturošanai. Pēc tam var veikt administratīvas darbības, lai atrastu atbildīgo avotu.

6.3 PARAUGU ŅEMŠANAS KONTROLSARAKSTS

Pievienotais kontrolsaraksts (*Nordtest* metodes 1., 2., 3. pielikums) jāpiemēro, vācot un nodrošinot paraugus, lai noteiktu noplūdes avotu.

I PARAUGU ŅEMŠANAS KONTROLSARAKSTS

Vispārīgi

1. Paraugus ņem ar paraugu ņemšanas ierīcēm un stikla, teflona vai nerūsējošā tērauda traukiem.
2. Ieteicams paraugam paņemt vismaz 1 ml naftas, taču neviens paraugs nebūtu uzskatāms kā pārāk mazs. Ja iespējams, ieteicams savākt lielāku parauga apjomu (100 ml) papildu analīžu veikšanai.
3. Ja ir aizdomas, ka paraugs ir piesārņots, tiek ņemti "aklie paraugi" no iespējamā piesārņojuma.
4. Lai varētu veikt divkārtu pārbaudi, jāpaņem trīs paralēli paraugi no dažām vietām. Lielākos noplūdes gadījumos viens paraugs no katras noplūdes vietas ir pietiekami.
5. Paraugu ņemšanas trauki pirms aizplombēšanas pienācīgi jāmarķē, norādot visu būtisko informāciju.
6. Jāizveido un jāuztur paraugu ņemšanas žurnāls, kur dokumentēta visa nozīmīgākā informācija par paraugiem un vidi, kurā paraugi ņemti.
7. Paraugi jāņem un ar tiem jārīkojas pilnvarota personāla uzraudzībā. Pierādījumi jā saglabā līdz brīdim, kad attiecīgā iestāde ir pabeigusi identifikācijas procesu.
8. Ja naftas paraugi tiek uzglabāti, tie jātur slēgtā un tumšā vietā, kur maksimālā temperatūra ir +4 o C.
9. Naftas paraugi pēc iespējas ātrāk jānogādā sertificētā laboratorijā.
10. Iepakošana un pārvadāšana jāveic tā, lai izvairītos no paraugu sabojāšanas. Jāizmanto sorbenta materiāls.
11. Jāievēro valsts noteikumi par uzliesmojošu materiālu transportēšanu.
12. Ar paraugiem jā rīkojas tā, it kā tie būtu juridiski pierādījumi.

Paraugu ņemšana no ūdens virsmas

1. Centieties iegūt koncentrētu naftas daļu parauga traukā, atdalot naftu no ūdens. Koncentrētas naftas savākšanai traukā var izmantot spaini ar nelieliem caurumiem vai konusa formas teflona maisu.
2. Nepiepildiet trauku pilnu. Atļaujiet paraugam termiski izplesties.
3. Ja iespējams, ņemiet paraugu no naftas plankuma biezākās daļas.

4. Ļoti piesārņotos ūdeņos, piemēram, ostās, ņemiet "aklos paraugus".

5. Ja ūdenstilpē izraisītas naftas noplūdes seku likvidācijas darbi ilgst vairākas dienas, ņemiet naftas paraugus katru dienu, lai varētu dokumentēt dēdēšanu un iespējamās papildu noplūdes no citiem avotiem.

6. Ja parādās citi aizdomīgi plankumi, t. i., atšķiras to izskats, vai ja plankumi novēroti tālu no prognozētajām teritorijām, ņemiet tik daudz paraugu, cik nepieciešams, lai pārbaudītu, vai šajā teritorijā notikusi viena vai vairākas naftas noplūdes.

Paraugu ņemšana pludmalēs

1. Ņemiet paraugus piesārņotās teritorijas ģeogrāfiskajās malās, lai varētu dokumentēt noplūdes apjomu.

2. Lai noteiktu noplūdes sadalījumu, ņemiet paraugus no dažādām vietām piesārņotās teritorijas ietvaros.

3. Paraugu var piesārņot vecas darvas bumbas, iepriekšējās naftas noplūdes, kreozots no mola baļķiem utt. Ja ir aizdomas par piesārņojumu, ņemiet "aklos paraugus".

4. Ņemiet attiecīgus paraugus, lai pārlicinātos, vai notikusi vairāk nekā viena noplūde, ja piesārņotajā teritorijā novērots kaut kas aizdomīgs vai neparasts (krāsa, tekstūra utt.).

5. Ja ar naftu ir piesārņotas jūras aļģes, nelieli koka gabali vai koksnes atliekas, paraugu ņemšanas traukā ielieciet visu piesārņojuma skarto paraugu.

Naftas paraugu iegūšana no dzīvniekiem

1. Piesārņojuma skartas putnu spalvas un dzīvnieku kažoka daļas var nogriezt un ievietot parauga traukā.

2. Beigtus, ar naftas produktiem piesārņotus putnus vai dzīvniekus var savākt plastmasas maisos, marķēt un sasaldēt pirms sūtīšanas uz laboratoriju.

3. Pirms dzīvnieku sūtīšanas sazinieties ar attiecīgo iestādi, lai veiktu nepieciešamos sagatavošanās darbus transportēšanai un uzglabāšanai.

4. Paraugi, kuros ir liels organisku materiālu daudzums, jāiesaldē, lai izvairītos no to bioloģiskas sadalīšanās.

II KONTROLSARAKSTS NAFTAS PARAUGU ŅEMŠANAI NO TANKKUĢU KRAVAS SISTĒMĀM

1. Nosakiet tankkuģa kategoriju saskaņā ar *MARPOL* prasībām (t. i., *COW*, *SBT*, *CBT* vai tankkuģis ar parasto balastu (līdz 4000 tdw)). Nokopējiet *IOPP* sertifikātu, tostarp B papildinājumu.
2. Nosakiet kuģa noslogotības stāvokli (piekrauts, daļēji piekrauts vai balastā) un pārvadātās naftas kvalitāti (pēdējā pārvadājuma), un nokopējiet pavadzīmi par pašreizējo (pēdējo) reisu.
3. Izpētiet naftas reģistru grāmatu un nokopējiet lappuses, kurās aprakstītas operācijas, kas tiek izmeklētas.
4. Ja iespējams, paņemiet kuģa naftas kravas un balasta sūkņu un cauruļvadu sistēmu diagrammas kopiju .
5. Izpētiet izdrukas no naftas izplūdes uzraudzības un kontroles sistēmām un nokopējiet daļas, kas attiecas uz pašreizējo (pēdējo) balasta reisu.
6. Noskaidrojiet pašreizējo balasta vai noslogojuma stāvokli un nosakiet tankkuģus, kas ved balastu un cisternas, ko izmantoja balastam iepriekšējos brauciena posmos.
7. Pārbaudiet kuģa statusu kravas balasta iekraušanas un izkraušanas ciklā, t. i., vai tas ved atiešanas vai pienākšanas balastu, vai brauciena laikā veikta tvertņu tīrīšana, vai ūdens no skalojamajām tvertnēm ir izliets jūrā.
8. Ņemiet paraugus, kas raksturo naftas kravas dažādas kvalitātes, ko kuģis ir vedis kārtējā (pēdējā) reisa laikā, un maisījumus, kas varētu būt radušies. Ņemiet paraugus no naftas, kas palikusi uz kuģa vietās, kurās to, visticamāk, iespējams savākt, tostarp (ja nepieciešams):
 - 8.1 no kontrolparaugiem, kas atrodas uz kuģa;
 - 8.2 visos nostādināšanas tankos (nosakiet arī naftas/ūdens saskares līmeni, nostādinātās naftas daudzumu un ūdens daudzumu katrā nostādināšanas tankā);
 - 8.3 tankos, kuros ir bijis vai joprojām ir netīrs balasts;
 - 8.4 sūkņu telpas nosēdtilpnēs;
 - 8.5 sadalītājsūkņos;
 - 8.6 uz pārejas līnijas pāri bortam, abās pusēs;
 - 8.7 balasta izkraušanas līnijās, abās pusēs;
 - 8.8 kravas kolektoros uz klāja.

Skaidri jānorāda katra paņemtā parauga atrašanās vieta un laiks, kad paraugs ņemts.

Jāievēro īpaša piesardzība, lai iegūtu reprezentatīvus paraugus no nostādināšanas tankiem un nosēdtilpnēm, jo katrā vietā naftas sastāvs var būt atšķirīgs.

9. Ņemiet vērā jebkurus papildu apsvērumus, kam būtu jebkāda nozīme noplūdes iespējamības noteikšanā.

III KONTROLSARAKSTS PARAUGU ŅEMŠANAI KUĢU MAŠĪNTELPĀS

1. Pārbaudiet, vai kuģim ir derīgs *IOPP* sertifikāts. Pārbaudiet, vai kuģis ir sertificēts kā aprīkots ar 100 ppm vai 15 ppm naftu saturošu ūdeņu separatora/filtrēšanas iekārtām. Pārbaudiet, vai kādai iekārtai nav piešķirts atteikums. Nokopējiet sertifikātu, tostarp A papildinājumu.
2. Izpētiet naftas reģistru (tehnisko daļu) un nokopējiet lappuses, kas aptver laikposmu, par kuru notiek izmeklēšana.
3. Pārbaudiet līmeņus un saturu. Ņemiet paraugus no šādām tvertnēm un vietām:
 - 3.1 visām sateču akām;
 - 3.2 sateces ūdeņu uzglabāšanas tankiem (norādiet, ja sateces ūdeņu uzglabāšanas tanks nav uzstādīts);
 - 3.3 naftas atkritumu tvertnēm (uz kuģa var būt vairākas);
 - 3.4 flotes degvielas pārplūdes tvertnēm;
 - 3.5 degvielas un smēreļļas attīrītāja nogulšņu tvertnēm;
 - 3.6 tukšām degvielas tvertnēm, kas varēja būt izmantotas ūdens balastam.
4. Papildus ņemiet paraugus no:
 - 4.1 dzinēju degvielas tvertnēm (dienas tvertnēm);
 - 4.2 sateces ūdeņu separatora iztekas cauruļvada;
 - 4.3 nogulšņu sūkņa iztekas cauruļvada.
5. Pārbaudiet nogulšņu ūdens atdalīšanas/filtrēšanas iekārtu (norādiet šķidro saturu pie testa vārstiem, pieprasiet filtrēšanas vienību atvēršanu, ja iespējams piesātinājums).
6. Pārbaudīt tvertnes virspusi – vai tur nav uzkrājusies nafta un nogulsnes.
7. Norādiet, kāds tīrīšanas līdzeklis tiek izmantots dzinēja telpu tīrīšanai, un tā patēriņa līmeni.
8. Ja kuģis ir 10 000 BRT vai virs un aprīkots ar 100 ppm atdalītāju, pārbauda naftas satura skaitītāju un tā reģistratoru. Nokopējiet reģistratora izdruku par izmeklēšanas periodu.

***HELCOM reaģēšanas rokasgrāmata (nafta), 1. sējuma 7. nodaļa,
atjaunināta 2008. gada decembrī***

7. SADARBĪBA BALTIJAS JŪRAS REĢIONA NOVĒROŠANAI NO GAISA

7.1. IEVADS

Sadarbība uzraudzības nodrošināšanai Helsinku konvencijas ietvaros tiek organizēta saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 1. noteikuma 4. punkta a) apakšpunktu un 3. noteikuma 1. un 2. punktu, kā arī *HELCOM* rekomendāciju 12/8.

Novērošana no gaisa ir paredzēta tam, lai atklātu naftas un citu kaitīgo vielu noplūdes, kas var apdraudēt Baltijas jūras reģiona jūras vidi. Noplūdes, kas radušās negadījuma rezultātā vai radītas, pārkāpjot starptautiskās konvencijas, tiek reģistrētas, un, ja iespējams, tiek ņemti paraugi gan no jūras virsmas, gan no tā kuģa klāja, kurš tiek turēts aizdomās par pārkāpumu.

Lai nodrošinātu lielāku teritoriālo pārklājumu un paaugstinātu lidojumu efektivitāti, papildus novērošanai no gaisa veic satelītnovērošanu.

Helsinku konvencijas ietvaros ir nolemts cieši sadarboties novērojumu veikšanā no gaisa. Lai to sasniegtu, tiks veikti šādi pasākumi:

- a. valsts organizēti regulāri lidojumi;
- b. īpaši lidojumi, piemēram, *CEPCO* lidojumi;
- c. ziņošanas veidlapu standartizācija un informācijas apmaiņa starp Līgumslēdzējām pusēm;
- d. kopīgas darbības, lai uzlabotu pašreizējās sistēmas un izstrādātu jaunas tehnoloģijas iegūtā informācijas apjoma palielināšanai.

7.2 IESAISTĪTĀS VALSTIS

Visas Helsinku konvencijas Līgumslēdzējas puses ir vienojušās piedalīties šajā sadarbībā pēc labākās sirdsapziņas un iespējām. Katra dalībvalsts darbojas savā atbildības rajonā, izņēmums ir *CEPCO* lidojumi. Ne visas valstis ir noteikušas savu atbildības rajonu robežas, tomēr atbildības rajons būtu jāizmanto, cik vien tālu iespējams.

7.3 SADARBĪBA

Reaģēšanas darba grupas (*HELCOM RESPONSE*) aizgādībā ir izveidota neformāla Novērošanas no gaisa darba grupa, kas ir atbildīga par sadarbību novērošanas no gaisa jomā, kā arī par naftas noplūdes satelītnovērošanas koordināciju un tās darbības efektivitātes un rezultātu novērtēšanu. Regulārās sanāsmēs Līgumslēdzējas puses uz noteiktu laiku ieceļ vienu Līgumslēdzēju pusi par neformālās darba grupas vadošo valsti. Veicamie uzdevumi ir formulēti kā norādes vadošai valstij un neformālajai Novērošanas no gaisa darba grupai (sal. *HELCOM RESPONSE* 8/2007 protokola 5. pielikums).

7.4 *LIDOJUMU VEIDI*

Tiek veikti trīs dažāda veida lidojumi.

Valsts organizēti lidojumi

Valsts organizētus lidojumus veic tādā apmērā un saskaņā ar tādu grafiku, kā nolemj katra Līgumslēdzēja puse. Novērošanas rezultāti reizi gadā ir jāpaziņo:

reaģēšanas darba grupai, izmantojot *HELCOM* ikgadējā ziņojuma veidlapu par nelegālām noplūdēm, kas atklātas novērošanā no gaisa un satelītnovērošanā.

CEPCO lidojumi ("koordinēti izvērstās piesārņojuma kontroles operācijas lidojumi")

CEPCO lidojumu mērķis ir nodrošināt nepārtrauktus lidojumus kaimiņvalstu atbildības rajonos. Saskaņā ar iepriekš izveidotu lidojumu sarakstu vairāku valstu novērošanas lidaparātiem papildus izvēlētajai *CEPCO* lidojumu kārtībai jāveic 24 stundu (vai ilgāka) nepārtraukta novērošana, lidojot pēc iepriekš noteikta grafika. Izvēlētie lidojuma maršruti veicami tur, kur noplūdes iespējamība ir lielāka nekā citos rajonos ar epizodisku satiksmi. Katru gadu veic *CEPCO North* un *CEPCO South* lidojumus, kuros piedalās ieinteresētās valstis, kas atrodas tuvu izvēlētajai novērošanas zonai.

Lai samazinātu iesaistīto lidaparātu tuvošanās laiku, izvēlētajai lidostai /gaisa bāzei jāatrodas netālu no attiecīgās teritorijas. Lidostai jānodrošina dienas un nakts pakalpojumi, lai nepārtraukti nodrošinātu lidmašīnu nosēšanos, pacelšanos un, vēlams, ar energoapgādi aprīkotu vietu, kur lidaparātiem uzkavēties gaidīšanas režīmā.

Maršruta garums jāveido, ņemot vērā zemāko konkrētā lidaparāta izturības laiku/attālumu.

Plānojot lidojumu operāciju maršrutus, tajos nedrīkst ietvert ierobežotas piekļuves zonas.

Diplomātiskā atļauja lidojumiem kaimiņvalstu teritoriālajos ūdeņos ir jāpieprasa krietni pirms *CEPCO* operācijas sākuma.

Saziņas shēma starp novērošanas lidaparātiem un patruļas kuģiem ir jāizplata visām iesaistītajām pusēm, lai nodrošinātu ciešu sadarbību starp novērošanu/atklāšanu no gaisa un turpmākiem likuma piemērošanas un/vai kriminālvajāšanas pasākumiem, tostarp paraugu ņemšanu, ko veic patruļas kuģi.

CEPCO lidojumos iespēju robežās būtu jānodrošina satelītuzņēmumi no operācijas zonas, lai sniegtu norādes par iespējamām naftas noplūdēm.

Visām iesaistītajām valstīm ir jānodrošina, ka valsts ziņošanas centri (*RC*) sniedz pakalpojumus dienu un nakti; uzņēmēja valsts *CEPCO* lidojumu laikā savu ziņošanas centru izmanto kā vadošo aģentūru, tostarp neparedzamu apstākļu koordinēšanai.

Ja piesārņotājs notverts notikuma vietā, tiek nosūtīts steidzams ziņojums tam *RC*, kura teritorijā atklāts iespējamais piesārņojums.

"Mazie" CEPCO lidojumi

Kaimiņvalstis var organizēt mazos CEPCO lidojumus, kuru laikā valstu kopējā teritorija tiek nepārtraukti novērota 24 stundas vai ilgāk.

Lai samazinātu operācijas izmaksas, iesaistītie lidaparāti operācijas laikā izmanto savas valsts ierastās lidostas.

7.5 VADLĪNIJAS VALSTS VEIKTAI BALTIJAS JŪRAS REĢIONA NOVĒROŠANAI NO GAISA

7.5.1 Ievads

Novērošanas lidojumu plānošanas noteikumi ir izstrādāti, lai sniegtu izlūklidojumu vadlīnijas un lai īstenotu HELCOM rekomendācijas 12/8 pirmo daļu, proti, veicinātu centienus kopīgi vai atsevišķi nodrošināt efektīvu un regulāru Baltijas jūras reģiona novērošanu no gaisa (sk. arī Helsinku konvencijas VII pielikuma 1. noteikuma 4. punkta a) apakšpunktu un 3. noteikuma 1. punktu).

MARPOL 73/78 pārkāpēju un jūras piesārņojuma agrīna atklāšana uzlabo preventīvo ietekmi uz nelegālām noplūdēm un sekmē ātru piesārņojuma atklāšanu un jūras atveseļošanu no piesārņojuma.

Rekomendācija 12/8 ļauj plaši interpretēt, kas ir regulāra un efektīva novērošana no gaisa, un kā to ieviest valsts atbildības rajonā.

Piemēram, valstu kopsavilkumus par novērotiem jūras piesārņojuma gadījumiem var uzskatīt par ticamiem tikai tad, ja lidojumi veikti saskaņā ar vienotu novērošanas shēmu,

- kurā noteikts regulāri veikto lidojumu minimums,
- kuru īsteno apgabalos ar noteiktu kuģu satiksmes blīvumu, zvejas un ārzonu darbībām,
- kuras ietvaros veiktie lidojumi notiek piemērotos laika un redzamības apstākļos un
- kurā tiek izmantots attālinātās novērošanas aprīkojums.

7.5.2 Vispārīgie noteikumi par regulāri veikto novērošanas lidojumu

biežumu

Visām piekrastes dalībvalstīm jācenšas veikt lidojumus regulārās satiksmes zonās vismaz divas reizes nedēļā, tostarp virs lielu jūras ostu pieejām, kā arī reģionos, kur piekrastes zonā notiek regulāras darbības.

Tādējādi pieredzējuši novērotāji/piloti arī ziņos par pamanītām noplūdēm, to klasifikāciju un apjomu, kā arī biežumu un ģeogrāfisko sadalījumu.

Par citiem reģioniem ar epizodisku satiksmi un zvejas darbībām būtu jāziņo vismaz vienu reizi nedēļā.

Novērošanas lidojumiem var būt daži ierobežojumi laika apstākļu dēļ, un visus lidojumus veic saskaņā ar valsts lidojumu nodrošināšanas rokasgrāmatām.

Lidojumu plānošanā prioritāte vienmēr ir piesārņotāju noteikšana un identificēšana.

Ģeogrāfiskais pārklājums – minimālais lidojumu operāciju noteikšanas diapazons

Lidojumi ar *SLAR* sistēmām

Ja *SLAR* izmanto piesārņotāju un piesārņojuma noteikšanai un ja noteikšanas spēju neietekmē jūras stāvoklis 6 un /vai vēja spēks 6–7 un vairāk, var pieņemt, ka viens lidojums aptver aptuveni 60 km.

Lidojumi bez *SLAR* sistēmām

Normālas redzamības apstākļos vizuālās noteikšanas diapazons ir 20 km; tikai tad, ja ir ļoti laba horizontālā un vertikālā redzamība, noteikšanas diapazons varētu būt 40 km. Tomēr lidojumu maksimālais pārklājuma diapazons uz abām pusēm ir 15 km,

un tas ir jāņem vērā, nosakot minimālo stundu skaitu valsts veiktiem lidojumiem, lai nodrošinātu uzticamus un salīdzināmus novērošanas apstākļus.

7.5.3 Papildu piezīmes par lidojumiem tumsā vai sliktas redzamības apstākļos ar *RSS*

Ja lidojums notiek tumsā vai sliktas redzamības apstākļos, ir ierobežota iespēja identificēt *MARPOL 73/78* pārkāpējus, tomēr, no otras puses, ir labi zināms, ka daudzi potenciālie piesārņotāji dod priekšroku ierobežotai redzamībai, lai apzināti noplūdinātu naftas atliekas no kuģiem.

Tādēļ Līgumslēdzējām pusēm ar uzticamām noteikšanas un identificēšanas sistēmām papildus minimālajam lidojumu biežumam – skatīt 7.5.2 apakšnodaļu – jānosaka, ka noteikta lidojumu daļa jāveic naktī vai sliktas redzamības laikā, lai varētu atklāt piesārņotājus.

7.6 VADLĪNIJAS BALTIJAS JŪRAS REĢIONA SATELĪTNOVĒROŠANAI

Satelītnovērošana ir svarīgs līdzeklis Baltijas jūras reģiona novērošanai no gaisa. Satelītu norādes ieteicams pārbaudīt cik drīz vien iespējams, izmantojot novērošanu no gaisa vai citus pieejamos līdzekļus.

IWGAS (neformālas Novērošanas no gaisa darba grupas) nosaka to, cik Baltijas jūras satelītuzņēmumu ir vajadzīgs operācijai, un vienojas par kopēju praksi.

7.7 ZIŅOŠANA

ZIŅOJUMA VEIDLAPAS

Lai reģistrētu lidojumus, jāizmanto divas veidlapas:

1. Bonnas nolīguma / *HELCOM* standarta veidlapa ziņojumam par piesārņojumu

(elektroniskā veidlapas versija un veidlapas aizpildīšanas ceļvedis ir pieejami *HELCOM* tīmekļa vietnē: http://www.helcom.fi/shipping/waste/en_GB/surveillance/)

2. *HELCOM* ikgadējā ziņojuma veidlapa par nelikumīgām noplūdēm, kas novērotas no gaisa un satelītnovērošanas laikā.

Piesārņojuma novērošanas žurnāls jāaizpilda vienmēr, pat tad, ja noplūdes nav novērotas.

STANDARTA VEIDLAPA ZIŅOJUMAM PAR PIESĀRŅOJUMU
http://www.helcom.fi/stc/files/shipping/Pollution_Report_Master.xls

HELCOM ikgadējā ziņojuma veidlapa par nelikumīgam noplūdēm, kas novērotas no gaisa un satelītnovērošanas laikā

I. DEFINĪCIJAS, KAS IZMANTOTAS DATU SNIEGŠANAI

Novērošanā no gaisa

Valsts	Līgumslēdzējas puses, kas ziņo, nosaukums
Viens lidojums	Operācijas vienība starp pacelšanos un nākamo nolaišanās reizi.
Kopējais lidojumu stundu skaits	Valsts noteikts lidojuma stundu skaits, ko veic apmācīti novērotāji (par katru Līgumslēdzēju pusi).
Dienā (dienasgaismā)	Sākot no 30 minūtēm pēc rīta civilās krēslas stundas, līdz 30 minūtēm pirms vakara civilās krēslas stundas, kā norādīts <i>Air Almanac</i> .
Naktī (tumsā)	Sākot no 30 minūtēm pirms vakara civilās krēslas stundas, līdz 30 minūtēm pēc rīta civilās krēslas stundas, kā norādīts <i>Air Almanac</i> .
Atklājumi	Tādu pirmo ziņojumu skaits par iespējamo piesārņojumu, kas iegūti gaisa novērošanas operācijās (izejas dati).
Atklājumi apstiprināti	Kopējais tādu atklāto piesārņojuma gadījumu skaits (pirmie ziņojumi), kas ir pārbaudīti un/vai identificēti ar instrumentiem vai vizuāli un ko mācīts operators apstiprinājis kā piesārņojumu.
Aprēķinātais noplūdes apjoms	Noplūdes kopapjomu aprēķina, izmantojot Bonnas nolīguma Naftas apjoma kodu.
Identificētais piesārņotājs	Tāda kuģa, platformas vai cita avota nosaukums, kas identificēts kā piesārņotājs.
Plankums	Iespējamā piesārņojuma zona.
Noplūde	Viena vai vairākas noplūdes no tā paša avota.
Piezīmes	Šī iedaļa jāizmanto, lai informētu par īpašām situācijām.

Satelītnovērošana

Satelītnovērošanas atklājumi	Satelītnovērošanas atklājumu skaits ir to ziņojumu skaits, kas iegūti, pamatojoties uz satelītnovērošanas atklājumiem Līgumslēdzējas puses EEZ teritorijā, kā arī ziņojumi no citām valstīm
Apstiprināta minerāleļļa	Pārbaudītie/izmeklētie satelītnovērošanas atklājumi, kuros konstatēta minerāleļļas noplūde.
Apstiprinātas pārējās eļļas vai ķīmikālijas	Pārbaudītie/izmeklētie satelītnovērošanas atklājumi, kuros konstatēta augu vai zivju eļļas vai ķīmikāliju noplūde.
Apstiprinātas dabas parādības	Pārbaudītie/izmeklētie satelītnovērošanas atklājumi, kuros konstatētas aļģes vai dabas parādības, piemēram, straume, viļņi, ledus utt.
Nav atklājumu	Pārbaudītie/izmeklētie satelītnovērošanas atklājumi, kuros nekas nav atrasts.

II. ZIŅOJUMA VEIDLAPA

Līgumslēdzējām pusēm ir jāziņo par savām novērošanas darbībām atskaites gadā, tostarp jāsniedz dati, kas iegūti par zonām ārpus viņu atbildības zonas. Šī veidlapa (1.–4. tabula un valsts papildu komentāri) jāizmanto turpmāk norādītos gadījumos

1. tabula. Valsts organizēti lidojumi

Ikgadējais pārskats ailēs un rindās.

Valsts	Kopējais lidojumu stundu skaits		Atklājumu skaits		Atklājumi, kas apstiprināti / novēroti kā naftas noplūde		Aprēķinātais apjoms m ³	Piesārņotāju skaits 1			Piezīmes ²
	Dienas gaisma	Tumsa	Dienas gaisma	Tumsa	Dienas gaisma	Tumsa		Iekārtas	Kuģi	Nav zināms	
tās EEZ teritorijā											
Ārpus tās EEZ											
Citu Līgumslēdzēju pušu atklājumi EEZ											

2. tabula. Visi lidojumi

Ziņo tikai par minerāleļļas noplūdi, kas atklāta EEZ (skatīt norādes 3. tabulai).

	Atklāto noplūžu skaits	Noplūdes ID (sal. 3.)
< 1m ³		
1–10 m ³		
10–100 m ³		
> 100 m ³		

1 Summai, ko veido Iekārtas+Kuģi+Nezināms, jābūt vienādei ar summu, ko veido Dienas gaisma+Tumsa ailē "Atklājumi, kas apstiprināti / novēroti kā naftas noplūde"

2 Papildu piezīmes nejaušas noplūdes gadījumā un šo noplūžu apjoms. Papildu piezīmes par neapstiprinātiem piesārņojuma atklājumiem.

Papildu paskaidrojumus vai valsts pievienotus komentāri var pievienot uz papildu lapas. Šo informāciju izmantos gada ziņojuma tekstā.

3. tabula. Informācija par novērotām noplūdēm 3 (atjaunināta 2010. gada martā)

Noplūdes ID	Datums	Laiks UTC	Atrašanās vieta ⁴		Aprēķinātais apjoms m ³	Apstiprināts avots 6	Atklājuma veicējs CP kods 7	Datnes nosaukums 8
			Ģeogrāfiskais platums	Ģeogrāfiskais garums				
5								

4. tabula. Satelītnovērošana

	Atklājumu skaits
Satelītnovērošanas atklājumi	
Apstiprināta minerāleļļa	
Apstiprināts cits piesārņojums vai nezināma viela	
Apstiprinātas dabas parādības	
Nav atklājumu	

3 Sniedzot ziņojumu *HELCOM* sekretariātam par ikgadējiem datiem, 3. tabulā jāiekļauj tikai tās noplūdes, kas konstatētas attiecīgās Līgumslēdzējas puses EEZ teritorijā. Līgumslēdzējai pusei (izmantojot 3. tabulu) jānosūta apkopojums par noplūdēm, kas atklātas citu Līgumslēdzēju pušu EEZ teritorijā, attiecīgajai Līgumslēdzējai pusei vismaz trīs nedēļas pirms sekretariāta noteiktā termiņa. Līgumslēdzēja puse, kas ir saņēmusi informāciju par citu atklātām noplūdēm, salīdzina šos datus ar savas valsts datiem, dzēš datus, kas atkārtojas, un ziņo par visām noplūdēm savā EEZ teritorijā – ietverot arī tās noplūdes, ko atklājušas citas Līgumslēdzējas puses, – *HELCOM* sekretariātam (izmantojot 3. tabulu).

4 Decimālgrādos, t. i., minūtes un sekundes pārveidojot par grāda decimālskaitli. Rietumu garums tiek uzskatīts par negatīvu vērtību. Platums un garums katrs ievietojams atsevišķā tabulas šūnā.

5 Ja Līgumslēdzēja puse ir pārliecināta, ka vairākos lidojumos novērotais piesārņojuma plankums patiesībā ir viens un tas pats plankums, par šo plankumu ir jāziņo tikai vienu reizi, norādot visatbilstīgāko atrašanās vietu (piemēram, pirmo atrašanās vietu). Noplūdes var numurēt, piemēram, "NL-07", t. i., valsts (B, DK, F, G, NL, N, S, UK) + numurs (no 1 līdz ...).

6 Pēc vajadzības ieraksta "KUĢIS" vai "IEKĀRTA".

7 Šajā ailē jāidentificē Līgumslēdzēja puse, ierakstot divu burtu kodu (DK Dānijai utt.), lai noteiktu, kura puse ir atklājusi konkrēto gadījumu.

8 Aizpilda tikai tad, ja iepriekšējā ailē ir ierakstīts "KUĢIS" vai "IEKĀRTA". Ievietojiet lietas datnes nosaukumu, kas tiek izmantots jūsu valstī, ja ir sāka administratīva vai tiesas procedūra.

7.8 PIEEJAMIE LIDAPARĀTI UN LIDOJUMU LAIKI

Informācija par visām Līgumslēdzējām pusēm ir *MARIS* sistēmā:

http://www.helcom.fi/gis/maris/en_GB/main/

7.9 ATBILDĪGO IESTĀŽU SARAKSTS

DĀNIJA

<u>Publiski pieejami neatliekamās palīdzībastālruņa numuri</u>	
Dānijas Karaliskās flotes operatīvais centrs	Tālrs.: +45 89 43 30 99 Fakss: + 45 89 43 32 30 E-pasts: o-rum@sok.dk
<u>Operatīvais kontaktpunkts, pieejams 24 stundas diennaktī</u>	
Dānijas Karaliskās flotes operatīvais centrs	Tālrs.: +45 89 43 32 03 Fakss: + 45 89 43 32 30 E-pasts: o-rum@sok.dk
<u>Administratīvais kontaktpunkts</u>	
Dānijas Karaliskās flotes operatīvais centrs Jūras vides nodaļa PO Box 483 DK-8100 Aarhus C	Tālrs.: +45 89 43 33 81 Fakss: +45 89 43 33 88 E-pasts: pol.con.den@sok.dk

Dānijas saite: <http://www.cis.forsvaret.dk/>

IGAUNIJA

Vienotais glābšanas koordinācijas centrs (JRCC) <i>Süsta 15</i> <i>EE-11712, Tallina</i>	Tālrs.: +372 619 1124, +372 692 2500 +372 692 2271 (aviācijas grupa) Fakss: +372 692 2501 E-pasts: NCC_estonia@pv.ee
--	---

Igaunijas saite: <http://www.envir.ee/helcom/Aerial.htm>

SOMIJA

Somijas Vides institūts (SYKE) P.O. Box 140 FI-00251, Helsinki	Tālrs.: +358 20 610 123 (iestādes darba laikā) Fakss: +358 9 54 902 478 (iestādes darba laikā) E-pasts: name@environment.fi kur vārds=oilduty
--	--

Somijas saite: <http://wwwi.ymparisto.fi/oilspill/helcom/aircraft.htm> pēdējo reizi atjaunināts 09.10.2009

VĀCIJAI

Iestādes darba laikā	
Jūrniecības ārkārtas situāciju centrālā pavēlniecība (CCME) 2. nodaļa C/o WSA Kukshāfene Am Alten Hafen 2 D-27472 Kukshāfene	Tālr.: +49 4721 567 480 / 567 482; Fakss: +49 4721 567 490 E-pasts: FB2@Havariekommando.de

Lai iegūtu sīkāku informāciju par atbildību par pretpiesārņojuma pasākumiem jūrā un uz sauszemes, kā arī par naftas savākšanas iekārtām, lūdzu, apmeklējiet saiti: <http://www.havariekommando.de/en/cis/>

LATVIJA

Ārkārtējās situācijās	
Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) Meldru iela 5A LV-1015, Rīga	Tālr.: +371 67323103 (ārkārtējās situācijās), +371 29476101, +371 67082070; Fakss: +371 67320100, +371 29270690; E-pasts: sar@mrcc.lv Inmarsat-C: 581 -427518510
Uzziņām	
Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde, Voleru iela 2 LV-1007 Rīga	Tālr.: +371 29544526 (24 stundas diennaktī), +371 67469664 (iestādes darba laikā) Fakss: +371 67465888, +371 67408166; E-pasts: jiup@jiup.vvd.gov.lv
Latvijas Jūras administrācija, Trijādības iela 5 LV-1048 Rīga	Tālr.: +371 67062101 Fakss: +371 67860082 E-pasts: lja@lja.lv

Latvijas saite: <http://www.jiup.vvd.gov.lv/spill>

LIETUVA

Raimonds Satkauskas [<i>Raimondas Satkauskas</i>] Jūras vides aizsardzības aģentūra Klaipēdas reģiona Vides aizsardzības departaments Zalgirio St.11 a LT-93251 Klaipēda	Tālrs.: +370 46 341607 Fakss: +370 46 341610 E-pasts: r.satkauskas@klrd.am.lt
--	---

POLIJA

Jūrlietu birojs Gdiņā Ul. Chrzanowskiego 10 PL-81 338 Gdiņa	Tālrs.: +48 58 21 61 62 (24 stundas diennaktī) +48 58 20 58 25 Fakss: +48 58 20 67 43
---	---

Polijas saite: <http://osc.ums.gov.pl/modules.php?name=Sections&op=viewarticle&artid=23>

KRIEVIJA

ZVIEDRIJA

Zviedrijas Krasta apsardzes centrālais birojs, Box 536 SE-371 23 Karlskrūna	Tālrs.: + 46 455 35 34 00 Fakss: + 46 455 105 21 E-pasts: kcl@coastguard.se
--	---

Zviedrijas saite: <http://www.coastguard.se/ra/helcom/aerial.htm> 01-06 Pēdējo reizi atjaunināta 03.09.2002

7.10 Kontaktpunktu saraksts. Apvienotā novērošana no gaisa Baltijas valstīs

DĀNIJA

Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī)	
Publiski pieejami neatliekamās palīdzībastālruņa numuri	
Dānijas Karaliskās flotes operatīvais centrs	Tālr.: +45 89 43 30 99 Fakss: + 45 89 43 32 30 E-pasts: o-rum@sok.dk
Operatīvais kontaktpunkts, pieejams 24 stundas diennaktī	
Dānijas Karaliskās flotes operatīvais centrs	Tālr.: +45 89 43 32 03 Fakss: + 45 89 43 32 30 E-pasts: o-rum@sok.dk
Uzziņas (iestādes darba laikā)	
Administratīvais kontaktpunkts	
Dānijas Karaliskās flotes operatīvais centrs Jūras vides nodaļa PO Box 483 DK-8100 Aarhus C	Tālr.: +45 89 43 33 81 Fakss: +45 89 43 33 88 E-pasts: pol.con.den@sok.dk

Dānijas saite: <http://www.cis.forsvaret.dk/>

IGAUNIJA

Vienotais meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (<i>JRCC TALLINN</i>) Sūsta 15 EE-11712, Tallina	Tālr.: +372 61 1124 (trauksme), +372 692 2500 (24 stundas diennaktī) Fakss: +372 692 2501 (24 stundas diennaktī) E-pasts: NCC_estonia@pv.ee
---	--

Igaunijas saite: <http://www.envir.ee/helcom/Aerial.htm>

SOMIJA

<i>MRCC Turku</i> Krasta apsardzes operāciju centrs P.O. Box 16 FI- 20101 Turku	Tālr.: +358 204 1000 (24 stundas diennaktī) Fakss: +358 71 872 7019 (24 stundas diennaktī)
--	---

Somijas saite: <http://www.ymparisto.fi/oilspill/helcom/aircraft.htm> pēdējo reizi atjaunināts 09.10.2009

VĀCIJAI

<u>Ārkārtējās situācijās (pieejams 24 stundas diennaktī, septiņas dienas nedēļā)</u> Jūrniecības ārkārtas situāciju centrālā pavēlniecība (CCME) <i>Maritimes Lagezentrum Cuxhaven(MLZ) c/o WSA Cuxhaven</i> Am Alten Hafen 2 D- 27472 Kukshāfene	Tālr.: +49 4721 567 485 / 567 392 Fakss: +49 4721 554 744 / 745 E-pasts: mlz@havariekommando.de
<u>Administratīvais kontaktpunkts (Uzziņām iestādes darba laikā)</u> Jūrniecības ārkārtas situāciju centrālā pavēlniecība (CCME) 2. nodaļa C/o WSA Kukshāfene Am Alten Hafen 2 D-27472 Kukshāfene	Tālr.: +49 4721 567 480 / 567 482; Fakss: +49 4721 567 490 E-pasts: FB2@Havariekommando.de

Lai iegūtu sīkāku informāciju par atbildību par pretpiesārņojuma pasākumiem jūrā un uz sauszemes, kā arī par naftas savākšanas iekārtām, lūdzu, apmeklējiet saiti:

<http://www.havariekommando.de/en/cis/>

LATVIJA

<u>Ārkārtējās situācijās</u>	
Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) Meldru iela 5A LV-1015, Rīga	Tālr.: +371 67323103 (ārkārtējās situācijās), +371 29476101, +371 67082070; Fakss: +371 67320100, +371 29270690; E-pasts: sar@mrcc.lv
<u>Uzziņām</u>	

Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde, Voleru iela 2 LV-1007 Rīga	Tālr.: +371 29544526 (24 stundas diennaktī), +371 67469664 (iestādes darba laikā) Fakss: +371 67465888, +371 67408166; E-pasts: jiup@jiup.vvd.gov.lv
--	--

Latvijas Jūras administrācija, Trijādības iela 5 LV-1048 Rīga	Tālr.: +371 67062101 Fakss: +371 67860082 E-pasts: lja@lja.lv
---	--

Latvijas saite: <http://www.jiup.vvd.gov.lv/spill>

LIETUVA

Raimonds Satkauskas [<i>Raimondas Satkauskas</i>] Jūras vides aizsardzības aģentūra Klaipēdas reģiona Vides aizsardzības departaments Zalgirio St.11 a LT-93251 Klaipėda	Tālr.: +370 46 341607 Fakss: +370 46 341610 E-pasts: r.satkauskas@klrd.am.lt
---	--

POLIJA

Jūrlietu birojs Gdiņā Ul. Chrzanowskiego 10 PL-81 338 Gdiņa	Tālr.: +48 58 21 61 62 (24 stundas diennaktī) +48 58 20 58 25 Fakss: +48 58 20 67 43
---	--

Polijas saite: <http://osc.ums.gov.pl/modules.php?name=Sections&op=viewarticle&artid=23>

KRIEVIJA

ZVIEDRIJA

Zviedrijas Krasta apsardzes lidojumu vadība Box 536 SE-371 23 Karlskrūna	Tālr.: + 46 455 35 34 00 Fakss: + 46 455 105 21 E-pasts: registrator.flyg@coastguard.se
---	--

Zviedrijas saite: <http://www.coastguard.se/ra/helcom/aerial.htm> 01-06 Pēdējo reizi atjaunināta
03.09.2002

7.11. Atsauces punktu saraksts

Valstu identifikatori ir šādi:

Dānija	DK
Igaunija	EE
Somija	FI
Vācija	DE
Latvija	LV
Lietuva	LT
Polija	PL
Krievija	RU
Zviedrija	SE

Atsauces punkti atrodas Baltijā.

<u>SKAITS</u>	<u>NOSAUKUMS</u>	<u>ATRAŠANĀS VIETA</u>	
DĀNIJA			
DK 52	Läsö Trindel	57 28' N	11 18' E
DK 53	Anholt Ö Anholt V	56 45' N	11 45' E
DK 54		56 41' N	11 00' E
DK 55	Gilleleje N Sletterhage Kronborg	56 18' N	12 00' E
DK 56		56 05' N	10 24' E
DK 57		56 03' N	12 37' E
DK 58	Sj. Odde Hatter Barn Romsö Tue	56 01' N	11 05' E
DK 59		55 53' N	10 49' E
DK 60		55 34' N	10 49' E
DK 61	Drogden Køge Bugt Lille Bält	55 32' N	12 42' E
DK 62		55 26' N	12 35' E
DK 63		55 25' N	09 41' E
DK 64	Hov	55 12' N	11 00' E
DK 65	Krigers Flak Vejrö	55 07' N	12 50' E
DK 66		55 04' N	11 16' E
DK 67	Mön Grönsund Keldsnor	54 03' N	12 38' E
DK 68		54 48' N	12 14' E
DK 69		54 41' N	10 42' E
DK 70	Gedser Hammeren 16 öst	54 34' N	11 58' E
DK 71	Due Odde	55 19' N	14 46' E
DK 72		55 25' N	16 00' E
DK 73		54 59' N	15 04' E

IGAUNIJA

EE 1		59 22' N	23 20' E
EE 2		59 00' N	21 51' E
EE 3		58 23' N	21 34' E
EE 4		57 54' N	21 35' E
EE 5	Naissaar	59 35' N	24 30' E
EE 6	Keri	59 41' N	25 01' E
EE 7	Vaindlo Uhtju	59 49' N	26 21' E
EE 8		59 39' N	26 32' E

SOMIJA

FI 1	Kemi1	65°23,1' N	24°06,0' E
FI 2	Nahkiainen	64°36,5' N	23°55' E
FI 3	Ulkokalla	64°20' N	23°27' E
FI 4	Valassaaret	63°26,1' N	21°04,5' E
FI 5	Norrskär	63°14,8' N	20°36,4' E
FI 6	Ritgrund	63°25,5' N	21°30,9' E
FI 7	Strömmings-Bådan	62°58,8' N	20°44,6' E
FI 8	Santio	60°27,3' N	27°43,6' E
FI 9	Sälskär	60°24,7' N	19°35,8' E
FI 10	Haapasaari	60°17,2' N	27°11,3' E
FI 11	Enskär	60°13,2' N	19°18,8' E
FI 12	Kotkan majakka	60°10,3' N	26°39,2' E
FI 13	Airisto	60°25' N	22°05' E
FI 14	Kaunissaari	60°22' N	26°45' E
FI 15	Tiiskeri	60°10' N	26°16' E
FI 16	Söderskär	60°06,5' N	25°24' E
FI 17	Kihti	60°00' N	21°04' E
FI 18		59°52,0' N	24°55,0' E
FI 19	Flötjan	59°48,5' N	19°47,4' E
FI 20		59°40,0' N	23°55,0' E
FI 21	Bogskär	59°30,3' N	20°21,3' E
FI 22		59°00,0' N	21°00,0' E
FI 23	Kalbådagrund	59°59,1' N	25°36,1' E
FI 24		59°56' N	24°21' E
FI 25	Utö	59°47' N	21°22' E
FI 26	Russarö	59°47' N	22°57' E
FI 27	Jussarö	59°47' N	23°33' E

VĀCIJAI

G20	N54°06,80'	E010°59,00'
G21	N54°41,20'	E012°56,60'
G22	N54°12,00'	E013°19,00'
G23	N54°13,00'	E013°50,00'
G24	N54°55,00'	E013°34,00'
G25	N54°50,00'	E012°41,00'
G26	N54°28,00'	E011°39,00'
G27	N54°40,00'	E011°00,00'
G28	N54°50,30'	E009°51,50'
G29	N54°50,20'	E008°23,00'
SDG1	N54°41,20'	E012°56,60'
SDG2	N54°55,00'	E014°20,70'
SDG3	N55°15,00'	E014°20,00'
SDG4	N55°09,80'	E013°02,20'
SDG5	N54°50,00'	E012°41,00'

LATVIJA

LV	57 54' N	20 15' E
LV	56 00' N	19 14' E
LV	57 54' N	21 30' E
LV	56 00' N	19 52' E

LIETUVA

POLIJA

PL 1	54 46' N	19 16' E
PL 2	55 50' N	18 52' E
PL 3	55 50' N	18 24' E
PL 4	55 05' N	15 35' E
PL 5	54 46' N	15 25' E
PL 6	54 46' N	14 53' E
PL 7	54 21' N	14 10' E
PL 8	53 58' N	14 23' E
PL 9	55 29' N	18 11' E
PL 10	55 00' N	18 20' E
PL 11	54 40' N	19 00' E
Rebiechowo	54 22,41 N	18 28,05 E

KRIEVIJA

Baltic Proper

RU 1		59 15' N	22 00' E
RU 2		59 00' N	21 10' E
RU 3		57 55' N	20 30' E
RU 4		55 40' N	19 00' E
RU 5		54 50' N	19 30' E
RU 6		55 20' N	19 30' E
RU 7		55 40' N	19 40' E
RU 8		56 15' N	20 10' E
RU 9		57 33' N	21 00' E
RU 10		59 00' N	21 20' E

Somijas līcis

RU 11	Port Leningrad Island		
RU 12	Kotlin Island		
RU 13	Seskar Island		
RU 14	Island Moschny Island		
RU 15	Tjutersy Ustj-Luga Town		
RU 16			
RU 17	Ustj-Narva Town Island		
RU 18	Gogland Vyborg Town		
RU 19			

ZVIEDRIJA

SE 101	Malören	65 32' N	23 34' E
SE 102		65 21,8 N	23 55' E
SE 103	Farstugrund	65 20' N	22 45' E
SE 104		64 30' N	21 30' E
SE 105		63 40' N	21 30' E
SE 106	Västra Kvarken	63 40' N	20 40' E
SE 107		63 29,1 N	20 41,8 E
SE 108		63 29' N	20 27' E
SE 109		63 20' N	20 24' E
SE 110	Vänta Litets grund	62 42,3 N	19 31,5 E
SE 111		62 30' N	18 17' E
SE 112	Brämön Västra Banken	62 13' N	17 45' E
SE 113		60 53' N	17 56' E
SE 201		60 36,6 N	19 13' E
SE 202	Understen	60 17' N	18 55' E

SE 203	Svenska Björn	59 33' N	20 01' N
SE 204	Landsort	58 46,8 N	20 28,7 E
SE 205		58 44' N	17 52' E
SE 206		58 20' N	17 50' E
SE 207		58 13,6 N	18 39,5 E
SE 208		58 03,9 N	19 43' E
SE 209		57 54,7 N	20 24,9 E
SE 210		57 40' N	17 30' E
SE 211		56 50' N	18 30' E
SE 212		55 57,3 N	19 04' E
SE 301	Ölandsbroen	56 41' N	16 24' E
SE 302	Ölands Södra grund	56 04' N	16 41' E
SE 303		55 52,9 N	18 54' E
SE 304		55 55,3 N	18 21,8 E
SE 305		55 21,3 N	16 30,5 E
SE 306		55 44,8 N	15 43' E
SE 307	Bornholms Gattet	55 41,5 N	15 02,6 E
SE 308		55 18,7 N	14 27,6 E
SE 309		55 10' N	14 00' E
SE 310		54 57,8 N	13 59,7 E
SE 311		55 01,3 N	13 47,1 E
SE 312		55 00,6 N	13 08,8 E
SE 313		55 20,2 N	12 38,5 E
SE 314		55 40' N	12 56,3 E
SE 315		56 02,7 N	12 40,9 E
SE 316		56 13' N	12 21,8 E
SE 401		56 18,2 N	12 05,3 E
SE 402		56 30' N	12 30' E
SE 403		56 30,5	12 08,9 E
SE 404		57 30' N	11 30' E
SE 405		57 27' N	11 23,9 E
SE 406		57 49' N	11 02,9 E
SE 407		58 08' N	10 32,5 E
SE 408		58 15,7 N	10 01,8 E
SE 409		58 30,7 N	10 08,8 E
SE 410		58 45,7 N	10 35,7 E

8. ADMINISTRATĪVIE UN ORGANIZATORISKIE ASPEKTI

8.1 *VALSTIJ PIEDEROŠU LIDAPARĀTU, KUĢU UN TRANSPORTLĪDZEKĻU, PERSONĀLA UN APRĪKOJUMA, KĀ ARĪ VALSTS LĪGUMA IETVAROS PRIVĀTI PIEDEROŠU LĪDZEKĻU PĀRROBEŽU KUSTĪBA*

Starptautiskās formalitātes var izraisīt kavēšanos ārkārtējās situācijās un ir katrā valstī atšķirīgas. Iespējamie risinājumi:

- lūdzējai pusei ir jādara viss iespējamais, lai atvieglotu starptautiskos pārvadājumus ārkārtējās situācijās, un ir jānosūta sadarbības koordinators, kas pārzina palīdzētājas puses personāla valodu, tikties ar palīdzētāju pusi uz robežas; par sadarbības koordinatora atbilstīgo dienesta pakāpi lūdzēja puse lemj katrā gadījuma atsevišķi;
- apvienotās piesārņojuma seku likvidācijas operācijās un kopīgās mācībās, kā arī kopīgi veiktos lidojumos novērošanai no gaisa Līgumslēdzējas puses apņemas atvieglot to atļauju saņemšanu, kas vajadzīgas, lai citu Līgumslēdzēju pušu lidaparāti varētu veikt savus pienākumus to gaisa telpā un teritorijā.

8.2 *MUITAS LIETAS*

Ir vismaz četri iespējamie rīcības veidi:

- Tā vietā, lai veiktu kādu īpašu darbību, risinājumi apvienotajās operācijās tiek meklēti uz *ad hoc* pamata.
- Struktūrām, kas var būt iesaistītas apvienotajās operācijās, jāievēro norādījumi rokasgrāmatā, kurā izklāstītas apvienoto operāciju procedūras, tostarp muitas formalitātes.
- Muitas dienestiem jālūdz iesaistīties ārkārtas rīcības plānu sagatavošanā apvienotajām operācijām, lai sniegtu palīdzību formalitāšu jautājumos gan palīdzības nosūtīšanā, gan saņemšanā; ja iespējams, dokumenti jā sagatavo iepriekš. Pirms operācijas sākuma var sagatavot ne vien muitas dokumentus, bet arī sīkus sarakstus ar transportējamām precēm.
- Jāizveido savstarpējās palīdzības tīkls, lai katrā valstī būtu muitas korespondents, ar kuru var sazināties viņa atbilstīgais kolēģis citā valstī, tādējādi atvieglot operācijas.

Jāatcerās, ka pastāv muitas nodoklis, kas jāmaksā par precēm, kuras izmanto apvienotās operācijās; no šāda nodokļa vajadzētu atbrīvot, izmantojot vienu no šīm metodēm:

- ja preces nav atkārtoti eksportējamas (piem., dispersanti), tās jāatbrīvo no ievadmuitas nodokļa;
- ja preces ir atkārtoti eksportējamas (piem., mehāniskie attīrīšanas līdzekļi), tām jāpiešķir pagaidu ievēšanas atļauja.

8.3 *ĪPAŠIE NODOKĻI UN TRANSPORTA NODEVAS, KAS PIEMĒROJAMAS*

TRANSPORTLĪDZEKĻIEM, KURUS IZMANTO PALĪDZĪBAS SNIEGŠANAI

Iespējamie risinājumi:

- pēc palīdzētājas puses lūguma transportlīdzekļiem, ko izmanto palīdzības sniegšanai, varētu atcelt piemērojamos īpašos nodokļus un transporta nodevas; alternatīva iespēja būtu attiecīgajai pusei izmantot visu savu ietekmi un tiesības atteikties no nodevām vai īpašiem nodokļiem, kas rodas robežu šķērsošanā; turpmāk šīs izmaksas varētu būt daļa no summas, ko vēlāk atlīdzinās tā puse, kura saņēmusi palīdzību;
- vajadzības gadījumā robežšķērsošanas vietā palīdzētājai pusei jāsniedz informācija par valsts satiksmes noteikumiem, kas paredz nosacījumus saistībā ar transportlīdzekļu izmantošanu.

8.4 *DARBA NOSACĪJUMI*

Nav problēmu ar kuģu apkalpes locekļiem.

Attiecībā uz palīdzību sauszemē, iespējams, būtu sarežģīti atcelt lūdzējas valsts tiesību aktus un pieprasīt, lai palīdzētāja valsts pakļautos noteikumiem, kas tai netiek piemēroti savā valstī.

Iespējamie risinājumi:

SOSC ir atbildīgs par to, lai viņa pakļautībā esošais personāls ievērotu valsts noteikumus. *NOSC* ir atbildīgs par to, lai viņa pakļautībā esošais personāls ievērotu palīdzētājas valsts noteikumus. Palīdzības saņēmējas puses attiecīgās iestādes ir atbildīgas par to, lai attiecīgo reaģēšanas vienību vadītāji būtu informēti par darba aizsardzības noteikumiem.

8.5 *PERSONĀLA APDROŠINĀŠANA*

Iespējamie risinājumi:

par apdrošināšanu attiecībā uz valdības personālu un privāto firmu darbiniekiem, kam ir līgums ar valdību, atbildīga ir palīdzētāja puse, kas pēc tam var pieprasīt lūdzējai pusei atlīdzināt radušās izmaksas; piesārņojuma seku likvidācijas operācijā iesaistītās puses nav atbildīgas par tādu privāto firmu personāla apdrošināšanu, kas darbojas atsevišķi.

8.6 *CIVILTIESISKĀ ATBILDĪBA PAR TRAUMĀM VAI BOJĀJUMIEM*

Iespējamais risinājums:

- strīdi par traumām vai bojājumiem jārisina saskaņā ar noteikumiem par civiltiesisko atbildību; pienākums segt izmaksas jāuzņemas palīdzības saņēmējai pusei, izņemot gadījumos, kad konstatēts ļauns nodoms, rupja kļūda vai rupja nolaidība;
- lūdzēja puse vienmēr jāinformē, ja strīds ar trešo pusi tiks risināts tiesā; ja tas notiek palīdzības saņēmējas valsts teritorijā, tai jāpalīdz palīdzētājai pusei vai iesaistītajai personai.

8.7 *IZMITINĀŠANA UN ĒDINĀŠANA*

Iespējamais risinājums:

palīdzības saņēmēja puse ir atbildīga par izmitināšanas vietas un ēdināšanas nodrošināšanu palīdzētājas puses personālam, ja tas ir pieprasīts vai nepieciešams.

8.8 *MEDICĪNISKĀ APRŪPE*

Iespējamais risinājums:

lūdzējai pusei vienmēr jānodrošina medicīniskā aprūpe palīdzētājas puses personālam, ja tas ir pieprasīts vai nepieciešams.

8.9 *APRĪKOJUMS UN REMONTDARBI*

Iespējamais risinājums:

lūdzējai pusei ir jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu palīdzētājas puses iekārtu apkopi un remontu, ja to nevar veikt palīdzētājas puses personāls.

8.10 *TRANSPORTĒŠANA CAUR TREŠĀS VALSTS TERITORIJU*

Iespējamais risinājums:

tranzītvalsts, Helsinku konvencijas Līgumslēdzēja puse, dara visu iespējamo, lai atvieglotu iekārtu pārvešanu caur tās teritoriju.

8.11 *PALĪDZĪBAS GRUPU VADĪBA UN AUTONOMIJA*

Iespējamais risinājums:

- palīdzības komandas jāvada darbiniekam, kas spēj pienācīgi sastrādāties ar lūdzējas puses iestādēm;
- palīdzības komandām uz sauszemes, tāpat kā reaģēšanas vienībām jūrā, ir jābūt tik autonomām un pašpietiekamām, cik vien tas iespējams.

9. FINANSIĀLIE ASPEKTI

9.1 PALĪDZĪBAS IZMAKSU ATLĪDZINĀŠANA

Sniegtās palīdzības finansiālās sekas

Saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 9. Noteikuma 1. un 2. punktu, Līgumslēdzējas puses sedz izdevumus, kas saistīti ar palīdzību, kas minēta Helsinku konvencijas VII pielikuma 8. Noteikumā, un izmaksām par kopīgu rīcību, saskaņā ar šādu formulu:

- a) Ja darbību veic viena Puse pēc citas Puses skaidri izteikta lūguma, Puse, kas lūgusi palīdzību, atlīdzina tās Puses darbības izmaksas, kura sniedz palīdzību. Ja lūgums tiek atsaukts, tad lūdzējai pusei jāsedz izmaksas, kuras palīdzētājai pusei jau ir radušās;
- b) ja Līgumslēdzēja puse pati pēc savas iniciatīvas sāk rīcību, šī puse pati sedz pasākumu izmaksas;
- c) principus, kas noteikti a) un b) apakšpunktā, piemēro, ja vien attiecīgās puses nevienojas par citiem nosacījumiem konkrētā gadījumā.

To kopējo izmaksu aprēķins, kas lūdzējai pusei jāmaksā palīdzētājai pusei vai pusēm

Saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikuma 9. noteikuma 3. punktu, ja vien puses nav vienojušās citādi, darbību izmaksas, ko Līgumslēdzēja puse veikusi pēc citas puses lūguma, godīgi aprēķina saskaņā ar palīdzētājas puses normatīvajiem aktiem un pašreizējo praksi attiecībā uz šādu izmaksu atlīdzināšanu.

Saskaņā ar minētā noteikuma 4. punktu šā noteikuma normas nedrīkst interpretēt tā, lai ierobežotu Līgumslēdzēju pušu tiesības atgūt no trešām pusēm to darbību izmaksas, kas veiktas nolūkā likvidēt piesārņojuma gadījuma sekas un saskaņā ar citiem piemērojamiem noteikumiem un starptautiskiem tiesību aktiem, kā arī valsts vai starpvalstu noteikumiem.

Attiecībā uz jautājumiem, kas nav skaidri noteikti Helsinku konvencijas VII pielikuma 9. noteikumā un šīs daļas iepriekšējos punktos, saskaņā ar *HELCOM* rekomendāciju 5/3 (1984) Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām, lemjot par lūdzējas puses un palīdzētājas puses vai pušu finansiālo līdzdalību izmaksu segšanu, jārikojas saskaņā ar turpmāk uzskaitītajām vadlīnijām:

- a) pamatprincips, *aprēķinot izmaksas*, kas lūdzējai pusei jāmaksā palīdzētājai valstij vai valstīm ir tāds, ka aprēķinu pamatā ir jābūt *pašizmaksai*;
- b) palīdzētājai valstij jebkurā laikā jābūt gatavai sniegt lūdzējai pusei *iepriekšējas aplēses par palīdzības sniegšanas izmaksām*.

9.2 **INFORMĀCIJA PAR PIESĀRŅOJUMA RADĪTO ZAUDĒJUMU KOMPENSĀCIJU**

Trešo personu atbildība

Izmaksas par rīcību, kas veikta, lai likvidētu piesārņojuma sekas vai piesārņojuma draudus, var atgūt, pamatojoties uz piesārņojuma izraisījušā / piesārņojuma draudus radījušā kuģa īpašnieka kā juridiskās trešās personas atbildību. Jebkura saprātīga iestāde šādu atbildību apdrošina. Liela daļa no visiem kuģiem ir pievienojusies *aizsardzības un atbildības asociācijām*, ko parasti sauc par *P&I klubiem*. Vārdu "klubs" izmanto, jo tas nodrošina apdrošināšanu savstarpēji vienojoties. Turpmākajā tekstā par *atbildības parakstītāju* uzskatāms *P&I klubs*.

P&I klubs sedz tikai kuģa īpašnieka juridiskās saistības, proti, bojājuma izmaksas un kompensāciju, kuru samaksa ir īpašnieka juridisks pienākums, kā arī dažus citus zaudējumus, izmaksas un izdevumus, kas ir noteikti kuģa īpašnieka apdrošināšanas nosacījumos. Kuģu īpašniekiem parasti ir tiesības ierobežot savu atbildību saskaņā ar dažādām starptautiskām konvencijām vai valsts tiesību aktiem. Praksē apdrošināšanas segums ir galvenokārt attiecināms tikai uz maksimālajiem ierobežojumiem, kas piemērojami kuģim.

Jūras piesārņojuma ārkārtējās situācijās atbildības parakstītāja galvenais uzdevums ir apstrādāt visas prasības pret biedriem un atlīdzināt spēkā esošās. Pirmais, ko *P&I klubs* varētu darīt, ir uzlikt finanšu nodrošinājumu, lai nodrošinātu kuģa atbrīvošanu, ja kuģis ir arestēts. To parasti veic, vai nu prasītājam pieņemot garantijas vēstuli, vai iemaksājot drošības naudu vietējā bankā.

P&I klubs parasti cenšas saņemt neatkarīgu tehnisko palīdzību, lai noteiktu piesārņojuma veidu un apjomu, tā iespējamo ietekmi dažādos rīcības scenārijos, rīcību, kas veicama, lai mazinātu vai novērstu tā sekas, un visefektīvāko veidu, kā to panākt. Šie ieteikumi būs pieejami piekrastes valstij, ja tā to pieprasa. *P&I klubs* tiks iesaistīts arī lēmumu pieņemšanā par iespējamo kuģa kravas / kravas daļas pārceļšanu uz citu kuģi (jo izkrautajam kuģim var būt jāpilda noteiktas saistības), kā arī par iespējamu vraku aizvākšanu, kas ir viens no riskiem, ko *P&I klubi* apdrošina. *Līdz šim atbildības parakstītājs piekrastes valstīm ir bijusi viena no svarīgākajām juridiskajām personām, jo tā pārstāv kuģa īpašnieka intereses sarunās par jūras piesārņojumu, ko izraisa naftas vai citu vielu ārkārtas noplūde.*

Starptautiskais kompensāciju režīms attiecībā uz naftas piesārņojuma radītiem zaudējumiem

1992. gada Konvencija par civiltiesisko atbildību un 1992. gada Konvencija par starptautiska fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai

Starptautiskā naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijas fonda (1992. gada Fonda) direktors ir nekavējoties jāinformē par tādu naftas piesārņojuma gadījumu, kas var ietekmēt atbildību un kompensāciju par nodarīto kaitējumu, pamatojoties uz Konvenciju par civiltiesisko atbildību un Fonda konvenciju.

Zaudējumus, kas rodas saistībā ar naftas noplūdi no tankkuģiem, sedz starptautisko kompensāciju režīms, pamatojoties uz principu par atbildību neatkarīgi no vainas (t. i., "bez vainas"). Kompensāciju reglamentē divas starptautiskas konvencijas – 1992. gada Starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (*Konvencija par civiltiesisko atbildību, CLC*) un 1992. gada Starptautiskā konvencija par starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (*Fonda konvencija, FC*). *Starptautiskais naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijas fonds (1992. gada Fonds)*, kas izveidots saskaņā ar Fonda konvenciju, ir organizācija,

kuras uzdevums ir administrēt kompensāciju režīmu, ko radījusi Fonda konvencija.¹

CLC nosaka kuģu īpašnieku atbildību par naftas piesārņojuma radītiem zaudējumiem un rada obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sistēmu. Kuģa īpašnieks parasti var ierobežot savu atbildības apjomu, un to nosaka pēc kuģa tilpības. *FC* ir *CLC* papildinājums un tas izveido režīmu cietušo kompensēšanai, ja kompensācija saskaņā ar *CLC* nav atbilstoša.

Par *FC* Līgumslēdzējām pusēm var kļūt tikai tās valstis, kas ir kļuvušas par *CLC* Līgumslēdzējām pusēm. Kļūstot par 1992. gada Fonda konvencijas Līgumslēdzēju pusi, attiecīgā valsts kļūst par 1992. gada Fonda dalībnieci.

CLC attiecas uz naftas piesārņojuma radīto kaitējumu, ko rada pastāvīgas naftas noplūdes no tankkuģiem. *CLC* sedz kravu vai bunkuru degvielas noplūdes no kuģiem, kas uzbūvēti vai pielāgoti lejamas naftas pārvadāšanai, neatkarīgi no tā, vai tankkuģis ir piekrauts vai bez kravas.

CLC sedz piesārņojuma radīto kaitējumu Konvencijas Līgumslēdzējas puses attiecīgajā teritorijā, teritoriālajos ūdeņos vai ekskluzīvajā ekonomikas zonā (EEZ) vai tai līdzvērtīgā zonā. Lai noteiktu piemērošanas jomu, tankkuģa karoga valsts un kuģa īpašnieka nacionalitāte nav būtiska..

"Piesārņojuma radītie zaudējumi" ir definēti kā zaudējumi vai kaitējums, ko radījis piesārņojums. Par videi nodarīto kaitējumu (izņemot peļņas zaudējumus no vides pasliktināšanās) kompensācijas tomēr attiecas tikai uz izdevumiem, kas faktiski radušies vai radīsies, lai veiktu piemērotos pasākumus piesārņotas vides atjaunošanai. Piesārņojuma radīto zaudējumu jēdziens ietver pasākumus, lai kur tie veikti, lai novērstu vai mazinātu piesārņojuma radītos zaudējumus attiecīgajā teritorijā, teritoriālajos ūdeņos vai EEZ ("preventīvie pasākumi"). Izdevumi, kas radušies, veicot preventīvus pasākumus, atgūstami pat tad, ja nav parādījusies naftas noplūde, ar nosacījumu, ka bija nopietns un tūlītējs piesārņojuma radīto kaitējumu drauds.

Prasījumus saskaņā ar *CLC* var veikt tikai pret reģistrēto tankkuģa īpašnieku vai tieši pret apdrošinātāju. Apdrošinātājs parasti ir viena no aizsardzības un zaudējumu atlīdzināšanas asociācijām (*P&I* klubiem), kas nodrošina kuģa īpašnieka trešo personu atbildību. Ja saskaņā ar *CLC* zaudējumi pārsniedz īpašnieka atbildību vai īpašnieks ir finansiāli nespējīgs un viņa apdrošināšana ir nepietiekama, vai, ja viņš ir atbrīvots no atbildības saskaņā ar īpašiem izņēmumiem, kas uzskaitīti *CLC*, 1992. gada Fonds samaksā kompensācijas daļu, kas netiek samaksāta saskaņā ar *CLC*. Lai saņemtu kompensāciju saskaņā ar *FC*, prasītājiem ir jāiesniedz savas pretenzijas tieši 1992. gada Fondam.

Prasītāju interesēs ir iesniegt prasījumus, cik drīz vien iespējams pēc tam, kad kaitējums noticis. Saskaņā ar *FC* prasītāji zaudē tiesības uz kompensāciju, ja viņi nevēršas tiesā pret 1992. gada Fondu trīs gadu laikā no dienas, kad noticis kaitējums, vai neiesniedz formālu paziņojumu 1992. gada Fondam par sūdzību tiesā pret kuģa īpašnieku vai viņa apdrošinātāju šo trīs gadu laikā. Lai gan zaudējumi var rasties kādu laiku pēc negadījuma, prasība tiesā jebkurā gadījumā ir jāiesniedz sešu gadu laikā pēc datuma, kad noticis *incidents*. Saskaņā ar *CLC* tas pats attiecas uz prasītāju tiesībām uz kompensāciju no kuģa īpašnieka un viņa apdrošinātāja.

Kompensāciju var izmaksāt prasītājam tikai tādā mērā, kādā viņa prasība ir pamatota un atbilst kritērijiem,

¹ Tikai viena Līgumslēdzēja puse joprojām ir 1969. gada Konvencijas par civiltiesisko atbildību un 1971. gada Fonda konvencijas Līgumslēdzēja puse, savukārt visas pārējās Līgumslēdzējas puses jau ir vai konkrētā datumā būs izstājušās no šīm divām konvencijām.

kas noteikti *FC*. Tādēļ prasītājam jāpierāda sava prasība, uzrādot paskaidrojumus, rēķinus, kvītis un citus dokumentus, kas var pamatot šo prasību. Saskaņā ar 1992. gada Fonda "Prasību rokasgrāmatu" (jaunākā versija 2000. gada jūnijā, pieejama www.iopcfund.org) katrā prasībā jāietver vismaz šāda pamatinformācija: prasītāja vārds/uzvārds un adrese, iesaistītā kuģa identitāte, incidenta datums, vieta un konkrēti dati par incidentu, piesārņojuma radītā kaitējuma veids un pieprasītās kompensācijas apjoms. 1992. gada Fonda "Prasību rokasgrāmatā" doti norādījumi par to, kā uzskaitīt prasības par tīrīšanas darbiem un preventīviem pasākumiem, prasības par to, lai novērstu tīros ekonomiskos zaudējumus, prasības par izrietošiem zaudējumiem un tīriem ekonomiskiem zaudējumiem, kā arī prasības par videi nodarīto kaitējumu.

Atlīdzības prasību nokārtošanā 1992. gada Fonds sadarbojas ar kuģa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošinātāju (parasti tas ir kāds no *P&I* klubiem). Izmeklēšanu attiecībā uz negadījumu un kaitējuma novērtēšanu parasti veic *P&I* klubs kopā ar 1992 fondu.

1992. gada Fonds – tāpat kā *P&I* klubs – velta visas pūles tam, lai atrisinātu prasības ārpus tiesas. Ja vienošanās netiek panākta, prasītājs var iesniegt prasību tās valsts tiesā, kurā zaudējums radies, ja šī valsts ir *FC* Līgumslēdzēja puse. Prasītājiem jāiesniedz prasības pret 1992. gada Fondu laicīgi pirms minētā termiņa beigām, lai nodrošinātu iespēju iesūdzēt 1992. gada Fondu par kompensācijām, ja prasītājs un 1992. gada Fonds nespēj vienoties par izlīgumu.

Lai prasību varētu pieņemt, ir jāpierāda, ka šīs prasības pamatā ir *reāli izdevumi*, kas radušies faktiski, ka pastāv *saiķne* starp izdevumiem un incidentu un ka līdzekļi tika tērēti *saprātīgiem mērķiem*. Kompensāciju izmaksā par izdevumiem, kas rodas *attīrīšanas operācijās jūrā vai krastā, preventīvu pasākumu veikšanā, par netiešiem zaudējumiem un tīriem ekonomiskajiem zaudējumiem, lai novērstu tīri ekonomiskus zaudējumus un kaitējumu videi*.

Izmaksas var attiekties, piemēram, uz kuģu izvietošanu, kuģu apkalpju un citu darbinieku algām, bonu izmantošanu, savākšanas aprīkojumu un citu materiālu, kuģu bojājumu labošanu, lai novērstu naftas izplūdi, utt., tomēr definīcija aptver tikai izdevumus *saprātīgiem mērķiem*. Izdevumi, kas radušies, veicot preventīvus pasākumus, atgūstami pat tad, ja nav parādījusies naftas noplūde, ar nosacījumu, ka bija nopietns un tūlītējs piesārņojuma drauds. Zaudējumus, kas *nerodas tieši* no incidenta, nekompensēt.

Sīkāka informācija par konvencijām un prasībām ir pieejama 1992. gada Fonda publikācijās, kas atrodamas tīmekļa vietnē: www.iopcfund.org.

Citas starptautiskās konvencijas, kas nodarbojas ar atbildību un kompensācijām, kas rodas no negadījumiem jūrā.

- 1971. gada Konvencija par civiltiesisko atbildību kodolmateriālu jūras pārvadājumu jomā
- Starptautiskā Konvencija par atbildību un kaitējuma kompensāciju sakarā ar bīstamu un kaitīga vielu pārvadāšanu pa jūru (*HNS* konvencija, vēl nav stājusies spēkā)

HNS konvencija nodrošinās iespēju izmaksāt kompensāciju cietušajiem negadījumos, kuros iesaistīti *HNS*, piemēram, ķīmiskās vielas. *HNS* konvencijas pamatā ir tā pati divpakāpju pieeja kā *CLC* un *FC* (skatīt iepriekš).

- Starptautiskā konvencija par civilo [civiltiesisko] atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem

Bunkera konvencija nodrošinās atbildību un kompensāciju režīmu attiecībā uz civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu (izņemot zaudējumus, sedz CLC un FC režīms, skatīt iepriekš).

- Konvencijas projekts par vraku aizvākšanu (apsvērts diplomātiskajā konferencē divu gadu laikposmā no 2004.–2005. gadam)

Vraku aizvākšanas konvencija ir paredzēta tam, lai nodrošinātu starptautiskos noteikumus par valstu un kuģu īpašnieku tiesībām un pienākumiem saistībā ar vrakiem un peldošu vai nogrimušu kravu, kas var apdraudēt navigāciju un/ vai jūras vidi. Konvencijas mērķis ir precizēt tiesības un pienākumus attiecībā uz bīstamo vraku identifikāciju, ziņošanu, izvietojumu un bīstamu vraku izvešanu, jo īpaši to, kas ir ārpus teritoriālajiem ūdeņiem.

Līdz spēkā stājas 1992. gada *HNS* konvencija, Bunkuru konvencija un Vraku aizvākšanas konvencija, problēmas saistībā ar bojājumu, ko radījis piesārņojums ar bīstamām vielām, izņemot naftu, kā arī naftas piesārņojums no kuģiem, kas nav naftas tankkuģi, jārisina citādāk.

Kompensācija par piesārņojuma kaitējumu, ko nesedz starptautiskās konvencijas

Prasības pret piesārņotājiem var būt veiksmīgas, pamatojoties uz kuģu apdrošināšanas segumu attiecībā uz trešo pušu (*P&I* klubu) radītu zaudējumu apdrošināšanu un/vai attiecīgajiem valsts tiesību aktiem. Atkarībā no tā, vai šādus kuģus apdrošina *P&I* klubi vai neapdrošina, kompensācijas summa var tikt ierobežota saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem, piemēram, *1976. gada Konvenciju par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām, kurā jaunākie grozījumi izdarīti 1996. gadā* (1996. gada protokols 2001. gada 1. janvārī vēl nebija stājies spēkā) (*Ierobežošanas konvencija*).

9.3 ATLĪDZĪBAS APRĒĶINS UN PIEPRASĪJUMS

Gadījumos, kad apvienotā operācija tiek veikta vienas valsts teritorijā, var iesniegt prasību pret piesārņotāju par visām darbības izmaksām, tostarp izmaksām par palīdzību no citām valstīm. Pirms prasības iesniegšanas vadošā valsts sedz šādas palīdzības izdevumus. Katram prasītājam ir jāpierāda, ka viņa prasība ir pamatota un atbilst vispārīgiem kritērijiem. Lai to izdarītu, vajadzīgi visi attiecīgie ziņojumi un atskaites, paskaidrojumi, rēķini, kvītis un citi dokumenti, kas pamato prasību. Tādēļ izmaksu aprēķināšanai un atlīdzības saņemšanai ikvienai palīdzētājai pusei ir jāiesniedz šādi dokumenti arī vadošajai valstij. Palīdzētājām pusēm jānodrošina iespēja arī vēlāk sniegt visu papildu informāciju, kas varētu būt nepieciešama vadošās valsts prasības izskatīšanā. Vadošā valsts sniedz galvenās ziņas, piemēram, pamatojumu par darbību iemesliem, pierādījumus, pasākumus u. c.

Gadījumos, kad darbības ir veiktas starptautiskajos ūdeņos vai daļēji pat citu valstu atbildības rajonos, iesaistītās valstis var vienoties citādi par to, kā parūpēties par izmaksām un pieprasīt atlīdzību visefektīvākajā veidā.

9.4 IZMAKSU APRĒĶINS PAR SNIEGTO PALĪDZĪBU

Izmaksu aprēķinam par sniegto palīdzību parasti pamatā ir valsts noteikumi. Ja nav īpašu valsts noteikumu, jāizmanto šāda formula:

-
- A. Kuģa izmaksas (kuģa īre): izmaksas par ikgadējo tehnisko apkopi un kapitālu (norakstījums un kapitāla procenti);
- B. degviela, smērvielas un hidraulika; naftas produktu patēriņš;
- C. darbaspēka izmaksas; darba algas un atlīdzība kuģu apkalpei un dežūrējošām amatpersonām.
- D. Citi: zaudēti materiāli, speciālā inventāra īre, remonts, īpaša tīrīšana utt.

Re. A: Kuģa izmaksu pamatā ir stundu skaits, kad kuģis ticis izmantots. Stundu skaitu aprēķina no atiešanas brīža no bāzes ostas līdz ierašanās brīdim bāzes ostā. Par iespējamu gaidīšanas režīmu citās ostās operācijas laikā iekasē kapitāla izmaksas, bet parasti nerodas nekādas apkopes izmaksas.

Šo formulu var izmantot, lai aprēķinātu kuģa likmi (vienas stundas izmaksas). Tā kā izmaksas tajā gadā, kurā notiek incidents, nav zināmas līdz gada beigām un retos gadījumos var ietvert arī pamatieguldījumus vai remontus, kuģa faktiskā likme var būt iepriekšējā gada likme vai kuģa vidējā likme pēdējo trīs gadu laikā, kas pārveidota atbilstoši attiecīgā gada cenu indeksam:

Vienas stundas izmaksas (kuģa likme) = $\frac{a + b + c}{24 \times \text{dienas}}$

Paskaidrojums:

"a" = ikgadējā apkope un pakalpojumu izmaksas Izdevumi par kuģi, piemēram, gada piestātnes izmaksas, dzinēju un korpusa rekonstrukcijas, krāsošanas, nodilušu daļu atjaunošanas un citu normālo uzturēšanas un apkalpošanas pasākumu izmaksas. Tas neietver izdevumus par degvielu un citiem naftas produktiem un kuģa komandas izdevumus.

"b+c" = kapitāla izmaksas ir ikgadējā norakstītā kapitāla un atlikušā gada kapitāla procentu summa. Var izmantot vai nu atlikuma bilances norakstījumus, vai ik gadu atlikušās vērtības norakstīšanas metodes. Izmantojot atlikušās vērtības metodi, sākumā ir lielākas izmaksas un vēlāk ir zemākas, un ir grūtāk aprēķināmi norakstījumi nekā tad, ja izmanto bilances metodi. Turpmākajā piemērā izmantota kuģa vērtības norakstīšanas bilancē metode.

"b" = kuģa vērtības norakstīšana bilancē. Kuģa ekspluatācijas laiks parasti ir atkarīgs no tā lieluma. Laivām, kas īsākas par 18 metriem, tas ir aptuveni 15 gadi, kuģiem, kas īsāki par 30 metriem, tas ir 20 gadus un lielākiem kuģiem – 25 gadi. Tāpēc "b" ir vienāds ar vienu/ekspluatācijas laiku no kuģa dienas cenas. Kuģa šodienas cenu aprēķina, ņemot vērā tā piegādes izmaksas, piemēram, būvēšanas vai iegādes izmaksas, un tehniskos ieguldījumus kuģī pēc tās piegādes, un to visu pārvērš attiecīgā gada cenas indeksā. Var tikt ņemta vērā arī iespējamā lūzņu vērtība pēc ekspluatācijas laika beigām (piemēram, 5%).

"c" = kapitāla procenti. Atlikusī kuģa kapitāla summa ir vienāda ar kuģa atlikušo vērtību. Kuģa vērtības norakstīšanas bilancē metode paredz, ka šodienas kuģa cena ir jāsamazina par $(100/\text{ekspluatācijas laiks})\%$ gadā. Rezultāts jāreizina ar atbilstošu valdības procentu likmi (6–9 %).

"24 x dienas" = dienu skaits, kurās kuģis būs gatavs darbam. Lai iegūtu vienas stundas izmaksas, rezultāts jādala ar 24.

Re. B: Naftas produktu patēriņu aprēķina ar mērinstrumentiem, kas atrodas uz kuģiem.

Re. C: Iekasē tikai visas reālās darba izmaksas. Papildus normālam atalgojumam un jūras pakalpojumu kompensācijām, jāmaksā arī par virsstundu darbu, kas ir pienācīgi jāuzskaita un jāpārbauda. Brīvprātīgais

darbs, kas ietver ļoti sarežģītus uzdevumus, tiks apbalvots un šādu atlīdzību var pieprasīt arī, ja pamatoti un pienācīgi to reģistrē.

Lai uzzinātu kopējos izdevumus, kas rodas valstij par valsts darbiniekiem, faktiski izmaksātajām algām jāpieskaita daži procenti. Šis papildu pieskaitījums ir atkarīgs no tiesību aktiem nodarbinātības jomā un darba un nodarbinātības nosacījumiem. Tas var ietvert visas citas tiešās darbaspēka izmaksas, piemēram, algu ikgadējā atvaļinājuma laikā, papildu izmaksas ikgadējā atvaļinājuma laikā, algu slimības atvaļinājumā, sociālās apdrošināšanas maksu un iemaksas pensijai. Kopējais procentuālais daudzums variē un var būt līdz pat 70 %. Algām un nodokļiem nav vispārēju pieskaitāmu izmaksu.

Darbaspēka izmaksas ietver izmaksas par personālu, kas piedalās piesārņojuma seku likvidācijā, piemēram, kuģu apkalpēm un reaģēšanas vienībām. Lai vienkāršotu aprēķinus, algu un nodokļus var aprēķināt, pamatojoties uz vidējo visa kuģa apkalpes locekļu darba algu un nodokļiem. Var iekļaut arī tā administratīvā personāla izmaksas, kura pienākumi saistīti ar incidenta seku likvidāciju, ja tas ir pienācīgi pamatots un uzskaitīts. Citas administratīvās izmaksas neietver.

Re. D: "Citi" ietver, piemēram, šādus izdevumus:

- zaudētos materiālus: atkārtotas piegādes izmaksas;
- speciālā inventāra īri: tā nolietošana (piemēram, naftas bonu īrei tie ir 2% no pirkuma cenas par izmantošanas dienu vai 1% par skimmeri) vai īri, ko aprēķina citā veidā;
- remontu: pilnu cenu, ja vien remonts nav bijis nepieciešams pašu vainas vai nevērības dēļ;
- kuģa un iekārtu tīrīšanas izmaksas;
- savāktās naftas un naftas atkritumu pārkraušanas izmaksas;
- izmaksas, kas saistītas ar telekomunikāciju izmantošanu, utt.

10. MĀCĪBAS UN AR TĀM SAISTĪTAS VADLĪNIJAS

10.1 MĀCĪBU VEIDI

Saskaņā ar Helsinku konvenciju ir šādi mācību veidi:

- Sintētiskās mācības (*BALEX ALPHA*)
- Trauksmes mācības (*BALEX BRAVO*)
- Iekārtu mācības (*BALEX CHARLIE*)
- Operatīvās mācības (*BALEX DELTA*)
- Jaunumu mācības (*BALEX ECHO*)

Lēmumus par ikgadējo mācību programmas izveidošanu, tostarp mācību veidiem, mērķiem un uzdevumiem, mācību laiku un vadošo valstu iecelšanu, pieņem reaģēšanas grupas sanāksmēs (sal. *HELCOM SEA 1/2002 5/3*, 4.48. punkts).

BALEX BRAVO, *CHARLIE*, *DELTA* un *ECHO* mācības var notikt patstāvīgi vai kombinējot tās savā starpā.

Sintētiskās mācības (*BALEX ALPHA*)

Šīs mācības ir "papīra tipa uzdevums", kura mērķis ir izveidot pamatu diskusijai par jautājumiem, kas attiecas uz organizāciju, saziņu, loģistiku utt. piesārņojuma seku likvidācijas pasākumos, kuros iesaistītas divas vai vairākas Baltijas jūras valstis.

Mācības parasti notiek reaģēšanas grupas sanāksmju laikā.

Mācību saturs ir iepriekš izplānots tādā veidā, lai dalībnieki būtu iepazīstināti ar piesārņošanas gadījuma scenāriju un apgūtu tādu faktus par incidentu, kādi, visticamāk, būtu tā sākotnējā posmā.

Pēc tam, kad ir apgūts situācijas sākotnējais posms, iepazīstina ar situācijas attīstību, parādot pēc izvēles dažus turpmākos posmus.

Pēc katras prezentācijas dalībniekiem tiek dots laiks, lai pārdomātu savas valsts attiecīgo rīcību saistībā ar incidenta situāciju.

Pirms pāriet pie incidenta situācijas nākamā posma, tiek prezentēta un apspriesta valsts rīcība.

Trauksmes mācības (*BALEX BRAVO*)

Šo mācību mērķis ir pārbaudīt pieņemtās procedūras un saziņas iespējas ziņošanai, palīdzības lūgšanai un sniegšanai un gūt priekšstatu par Līgumslēdzēju pušu pašreizējo gatavību reaģēt, kad tām tiek lūgta palīdzība.

Mācībās arī paredzēts iepazīstināt personālu ar pieņemtās *POLREP* ziņošanas veidlapas izmantošanu un apstrādi konkrētajā valstī.

Šajās mācībās nav paredzēts izmantot piesārņojuma seku likvidācijas aprīkojumu un iesaistīt personālu, kas rīkojas ar šo aprīkojumu.

Saņemot mācību ziņojumu *POLREP (POLWARN)*, iesaistītajām Līgumslēdzējām pusēm jāreģistrē saņemšanas laiks, nosūtīšanas laiks atbildīgajai valsts iestādei un laiks, kad *POLREP (POLWARN)* saņēmusi persona, kas atbildīga par valsts turpmākās darbības ierosināšanu.

Saņemot mācību ziņojumu *POLREP (POLINF/POLFAC)*, papildus laikiem, kas reģistrēti saistībā ar *POLREP (POLWARN)*, iesaistītajām Līgumslēdzējām pusēm reāli jānovērtē lūgtās palīdzības sniegšanai pieejamā aprīkojuma un personāla veids un daudzums, kā arī šā personāla un iekārtu ierašanās laiks negadījuma vietā.

Katras mācību sesijas beigās iesaistītās Līgumslēdzējas puses iesniedz vadošajai valstij ziņojumu, kas ietver iepriekš minētos laikus un novērtējumus. Vadošā valsts apkopo šo informāciju ziņojumā apspriešanai nākamajā reaģēšanas grupas sanāksmē.

BALEX BRAVO veic bez iepriekšēja brīdinājuma, bet noteiktā laikposmā.

BALEX BRAVO var kopā veikt divas vai vairākas Līgumslēdzējās puses, sagatavošanu un īstenošanu veic iesaistīto pušu pārstāvji, tiem vajadzības gadījumā palīdz sekretariāts.

Iekārtu mācības (*BALEX CHARLIE*)

Šo mācību mērķis ir pārbaudīt sadarbību starp Līgumslēdzēju pušu piesārņojuma seku likvidācijas vienībām, to saziņu un aprīkojumu. Vajadzētu ļoti ierobežot personāla iesaistīšanu, izņemot tos darbiniekus, kas atbildīgi par iekārtām.

BALEX CHARLIE veic kopā divas vai vairākas Līgumslēdzējas puses, kuru atbildības rajoni savstarpēji robežojas.

Paziņojums par mācību laiku un vietu ir jāsniedz laikus, un Līgumslēdzējas puses, kas tajās nepiedalās, kā arī sekretariāts var sūtīt mācību novērotājus.

Plānojot mācību izpildes datumu, jāieplāno arī rezerves datums. Iesaistītās puses ir jāinformē pēc iespējas ātrāk, bet vismaz 3 dienas iepriekš, ja mācības notiks rezerves datumā vai vispār tiek atceltas.

Vadošā valsts nosūta sekretariātam ziņojumu par mācībām, un sekretariāts to izsūta citām Līgumslēdzējām pusēm, lai iesniegto ziņojumu varētu pārrunāt nākamajā Jūras piesārņojuma grupas sanāksmē.

BALEX CHARLIE organizē un izpilda pēc tiešas apspriedes starp iesaistītajām Līgumslēdzējām pusēm.

Operatīvās mācības (*BALEX DELTA*)

Šo mācību mērķis ir gan pārbaudīt trauksmes procedūru, reaģēšanas spēju un Līgumslēdzēju pušu reakcijas laiku, gan pārbaudīt Līgumslēdzēju pušu personāla funkcijas un uzlabot tās, kā arī uzlabot sadarbību starp Līgumslēdzēju pušu piesārņojuma seku likvidācijas vienībām (tostarp iekārtu darbību).

BALEX DELTA veic katru gadu, un mācības notiek rotācijas kārtībā dažādās Baltijas jūras reģiona ziemeļu un dienvidu daļās. Reaģēšanas grupu sanāksmēs nolemj, kas organizēs nākamo gadu mācības, un nosaka

šo mācību mērķus.

Vadošā valsts ir atbildīga par mācību plānošanu un realizēšanu (sk. 10.5., 1. sadaļa).

Ziņojums, kurā novērtēti mācību rezultāti, jānosūta sekretariātam izsūtīšanai Līgumslēdzējām pusēm, lai iesniegto ziņojumu varētu pārrunāt nākamajā reaģēšanas grupas sanāksmē (sk. 10.5., 2. sadaļa).

Lai gan dalība mācībās ir brīvprātīga, tajās ir ieteicams tajās piedalīties vismaz kaimiņvalstīm.

Jaunumu mācības (*BALEX ECHO*)

Šo mācību mērķis ir demonstrēt jaunumus par konkrētu tematu, piemēram, iekārtas veidu, atbildes metodi, saziņas līdzekļiem vai zinātniskiem izmēģinājumiem. Tradicionālās operatīvās piesārņojuma seku likvidācijas darbības nav iekļautas šajās mācībās.

Tā kā *BALEX ECHO* mērķis ir demonstrēt jaunumus, liela nozīme jāpiešķir Līgumslēdzēju pušu novērotāju uzaicināšanai.

Mācības vajadzētu turpināt ar diskusijām, lai lietderīgi izmantotu novērotāju

piezīmes. Vadošā valsts ziņojumu nosūta sekretariātam izsūtīšanai Līgumslēdzējām pusēm, lai iesniegto ziņojumu varētu pārrunāt nākamajā reaģēšanas grupas sanāksmē.

10.2 MĀCĪBU PROCEDŪRAS

Lai regulētu mācību grafiku un izvairītos no tā, ka mācības tiek ieplānotas vienlaikus ar citiem pasākumiem, visu ziņojumu teksts (gan no vadošās valsts, gan uz to) sākas ar vārdiem:

"EXERCISE HELCOM"

Visi ziņojumi beidzas ar šādiem vārdiem:

"EXERCISE-EXERCISE-EXERCISE"

Pēc katru mācību beigām Vadošā valsts nosūta visiem dalībniekiem "Mācību beigu" ziņojumu.

10.3 ZIŅOJUMI PAR MĀCĪBĀM

Pēc mācībām vadošā valsts sagatavo īsu apkopojošu ziņojumu (ziņojumus par *BALEX* mācībām skatīt 2. sadaļas 10.5. punktā).

Ziņojumā jāiekļauj vismaz šāda informācija:

(1) mācību sagatavošana;

- īss apraksts par to, kā mācības tika sagatavotas, iekļaujot būtiskas atsauces;

(2) mācību īstenošana;

- mācību datums un ilgums;
- īss apraksts par to, kā tika ierosinātas šādas mācības;

(3) iesaistītās Līgumslēdzējas puses;

- iesaistīto pušu nosaukumi, raksturojot katras puses iesaistītās vienības un aprīkojumu;

(4) mācību gaita un pabeigšana.

Šajā sadaļā jāsniedz īss apraksts par šādām pozīcijām:

- scenāriji;
- vadība;
- saziņa;
- mācību pabeigšana;

(5) iesaistīto pušu komentāri;

īss to komentāru apkopojums, kas saņemti no katras iesaistītās puses. Jānorāda tikai tie komentāri, kas skar būtiskus jautājumus.

(6) Secinājumi:

- vispārīgs vadošās valsts secinājums par gūto pieredzi;
- ierosinājumi un ieteikumi par to, kā uzlabot turpmākās mācības.

Katrai sadaļai pēc vajadzības var pievienot tabulas, statistikas datus vai diagrammas. Tos pievieno kā pielikumus katras sadaļas beigās.

10.4 TO ADMINISTRATĪVO UN ORGANIZATORISKO PROBLĒMU KONTROLSARAKSTS, KURAS VARĒTU RASTIES OPERATĪVO MĀCĪBU (BALEX CHARLIE VAI DELTA) LAIKĀ

Kopumā katrai iesaistītajai pusei pašai jānokārto visas formalitātes. Tomēr vadošajai valstij būtu ieteicams pārliecināties, ka ir veikti atbilstīgie pasākumi, lai atvieglotu visu vajadzīgo atļauju saņemšanu.

Šis saraksts ir paredzēts tam, lai palīdzētu vadošajai valstij organizēt operatīvās mācības un lai atgādinātu iesaistītajām pusēm par svarīgiem jautājumiem:

- diplomātiskās atļaujas;
- muitas jautājumi;
- darba nosacījumi;
- personāla apdrošināšana;
- civiltiesiskā atbildība par traumām vai bojājumiem;
- izmitināšana un ēdināšana;
- medicīniskā aprūpe;
- aprīkojums un remonts;
- ziņojums Jūras piesārņojuma grupas sanāksmei;
- laikus izstrādāta vispārīgā programma, tostarp:
 - * mācību nosacījumi * laika josla;
 - * instruktāža/iztaujāšana * mācību vadība;
 - * operatīvā vadība * sadarbības koordinatori;
 - * iesaistītās vienības * saziņa;
 - * grafīks * ieteicamās diagrammas;
 - * izmēģinājuma noteikumi * nepieciešamās diplomātiskās atļaujas;

-
- * pietauvošanās vieta * viesnīcas rezervācijas;
 - * transports * novērotāji;
 - * sociālie pasākumi * informācijas pakalpojumi.

10.5 BALEX DELTA MĀCĪBU PLĀNOŠANA UN NOVĒRTĒŠANA

(1) PLĀNOŠANA

Pirmais paziņojums un piedalīšanās uzaicinājums jānosūta sekretariātam sešus mēnešus pirms mācībām izsūtīšanai Līgumslēdzējām pusēm. Pirmajā ziņojumā

- informē par mācību mērķi, datumu, tostarp rezerves datumu, un vietu un
- aicina piedalīties kuģus un novērotājus.

Paziņojumi par dalību jānosūta vadošajai valstij četrus mēnešus pirms mācībām.

Saņemot paziņojumus par dalību, vadošā valsts izsūta praktisku informāciju par mācībām. Šādas informācijas piemēri ir 10.4. sadaļā. Šajā informācijā nav jāiekļauj informācija par mācību scenāriju.

Parasti vadošā valsts izplāno mācību scenāriju. Tomēr būtu jāizveido mācību izvērtēšanas grupa (EET) (Exercise Evaluation Team), lai jau iepriekš būtu atsauksmes par mācību scenāriju un tādējādi tiktu nodrošināta plānoto mācību vislielākā lietderība. Mācību scenārijs ir laikus jānosūta EET dalībniekiem, lai dotu iespēju sniegt atsauksmes.

EET parasti sastāv no trim locekļiem, no kuriem viens ir no vadošās valsts, viens no tās Līgumslēdzējas puses, kura organizējusi iepriekšējās mācības, un viens no tās Līgumslēdzējas puses, kura rīkos nākamās mācības.

Lai gan BALEX DELTA mācību mērķis ir pārbaudīt un mācīt operatīvo sistēmu kopumā, vajadzētu arī mācību laikā mainīt iesaistīto vienību uzdevumus, lai darbinieki iegūtu pēc iespējas vairāk pieredzes šajās mācībās.

Iesaistītās puses ir jāinformē pēc iespējas ātrāk, bet vismaz 3 dienas iepriekš, ja mācības notiks rezerves datumā vai vispār tiek atceltas.

(2) NOVĒRTĒŠANA

Lai uzlabotu operatīvo sadarbību starp Līgumslēdzējām pusēm, EET sniedz objektīvu mācību novērtējumu.

Šis novērtējums ir jāveic divos posmos: starpposma novērtējums un galīgais novērtējums.

Lai varētu sagatavot starpposma novērtējumu, EET ir

- jāpiedalās mācībās un
- tūlīt pēc mācību beigām (pēc iztaujāšanas) jāsniedz mutiska prezentācija par konstatēto, kā arī iepriekšējs mācību novērtējums.

Lai varētu sagatavot galīgo novērtējumu, *EET*

- reaģēšanas grupas nākamajā sanāsmē ir jāiesniedz rakstisks galīgā novērtējuma ziņojums, iekļaujot pārskatu par gūto pieredzi un priekšlikumus turpmākām līdzīgām darbībām.

EET locekļi savā starpā vienojas par katra locekļa uzdevumiem un ģeogrāfisko atrašanās vietu(-ām) mācību laikā.

PIEREDZES UN IESPĒJU ANALĪZE, LAI IZMANTOTU DAŽĀDUS MATERIĀLUS, KAS IMITĒ NAFTAS NOPLŪDES MĀCĪBU LAIKĀ

MATERIĀLS	REDZAMĪBA	UZVEDĪBA	CITAS PRIEKŠROCĪBAS	CITI TRŪKUMI
1) Putas 1. Viegls (apjomīga izplešanās) 2. Vidējs (vidējā izplešanās) 3. Smags (zema izplešanās) 4. Apmācību putas	Teicama	Pārāk daudz tiek aizpūstas vējā.	Salīdzinoši lētas, nav nepieciešama savākšana. b) Vienkārši izmantot. c) Vienkārši izmantot. d) Vienkārši izmantot.	Vieglākās putas pārāk ātri izgaist. Visi putu veidi, izņemot mācību putas, ir diezgan kaitīgi. a) Viegsuma dēļ grūti lietot, īpaši vējainos laika apstākļos.
2) Kūdra	Vāja – mērena	Kustība notiek, galvenokārt, ar vēju.	Vienkārša izmantošana, salīdzinoši lēta, videi draudzīga.	Jāsavāc.
3) Augu eļļas, vispārīgi 1. Rapšu eļļa (no rapša sēklām)	Vāja – mērena Nav pieredzes	Atgādina minerāleļļu pārvietošanos. Atgādina jēlnaftu, jo īpaši tad, kad lietota ar ūdeni emulsijas formā.	Videi draudzīgāka nekā minerāleļļas. Ļoti bioloģiski noārdāma, zema toksicitāte.	Jāsavāc. Dažas augu eļļas ir kaitīgas videi, jo tās pielīp pie zvejas tīkliem, saķep putnu spalvās utt.; dažreiz jāpievieno neliels daudzums minerāleļļas, lai eļļu padarītu redzamu. Ziņojumi par risku videi, izmantojot rapšu eļļu, ir pretrunīgi.
4) Ķīmiskās vielas, piemēram, rodamīns utt.	Mērena	Atgādina grimstošu naftu un naftu, kas izplatās	Nepieciešams neliels līdzekļa daudzums, nav jāsavāc.	Lai varētu nodrošināt nevainojamu noplūdes novērošanu, nepieciešams īpašs aprīkojums. Rodamīnu var izmantot arī kopā ar kūdru,

		visā ūdens dziļumā, piemēram, bitumena emulsiju ūdenī.		putām u. c. materiāliem, kas atgādina naftas pārvietošanos ūdenī.
5) Popkorns (nesālīts)	Teicama	Kustība notiek, galvenokārt, ar vēju.	Lielā mērā videi draudzīgs.	Popkorna izmantošana var būt ētiski šaubīga (pārtika). Tas ir skābekli patērējošs materiāls.
6) Parafīna bumbas	Vāja – mērena. Tumsā, izmantojot prožektoru, viegli saskatāmas.	Atgādina minerāleļļu pārvietošanos.		Jāsavāc, var radīt mehāniskus bojājumus skimmeriem. Dārgs materiāls.
7) Papīra/kartona gabali	Laba	Perfekti atgādina minerāleļļas pārvietošanos uz ūdens virsmas.	Lēti, ērti izmantot, videi draudzīgi.	Ir jāsavāc, var nogrimt.
8) Drifteri	Teicama	Atgādina naftas plankuma pārvietošanos.	Var izmantot vairākas reizes. Ja drifteri ir aprīkoti ar GPS un radiosakariem, ir viegli uzraudzīt patieso plankuma pozīciju.	Izmantojot drifterus, nevar testēt skimmeri, un, ja tiek modelēta reāla naftas izplatīšanās, nepieciešams liels drifteru daudzums. Moderni (GPS + radio) drifteri ir dārgi.

11. REAĢĒŠANAS PASĀKUMI AR NAFTAS PRODUKTIEM PIESĀRŅOTĀS DZĪVĀS DABAS ATTĪRĪŠANAI

1. VISPĀRĪGI PRINCIPI

Vispārīgi labas prakses principi attiecībā uz reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotas dzīvās dabas attīrīšanai ietver turpmāk norādītos pasākumus, bet neaprobežojas ar tiem:

- iesaistīto personu un vispārējās sabiedrības veselības aizsardzība un drošība vienmēr ir prioritāte reaģēšanas pasākumos;
- mērķi un stratēģijas ir skaidri definēti reaģēšanas pasākuma sākumā, kļūstot par plānošanas pirms noplūdes gadījuma daļu;
- valsts tiesību akti piemērojami visu laiku;
- ārvalstu reaģēšanas grupas var darboties vienīgi saskaņā ar valsts iestāžu izsniegtām atļaujām un to uzraudzībā;
- kritēriji un procedūras eitanāzijai un atbrīvošanai ir norādīti arī valsts iestāžu izstrādātā reaģēšanas pasākumu plānā ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, un tos var piemērot tikai šo iestāžu uzraudzībā;
- darbību mērķis vienmēr ir sasniegt visaugstākos dzīvnieku labturības standartus; rehabilitācija tiek veikta vienīgi tad, ja iespējams nodrošināt piemērotu vidi un apstākļus, saprātīgi paredzot minimālas ciešanas un maksimāli augstas rehabilitēto dzīvnieku izdzīvošanas iespējas pēc atbrīvošanas; eitanāziju izmanto kā līdzekli, lai mazinātu ciešanas un aizstātu rehabilitāciju, ja nepieciešams;
- ir skaidri noteikts, kā brīvprātīgie un brīvprātīgo grupas (ja tādas ir) tiks integrēti reaģēšanas pasākumos un kā viņu darbība tiks koordinēta un kontrolēta.

2. VESELĪBAS UN DROŠĪBAS STANDARTI

Ārvalstu grupām un brīvprātīgajiem ir jāatbilst lūdzējas puses veselības, drošības un vides (*HSE*) standartiem. Šie standarti būs pieejami uzaicinātajām grupām saprotamā formātā, piemēram, tulkoti angļu valodā, ja tas iespējams. Kopēja *HSE* standartu kopuma pieņemšana, jo īpaši attiecībā uz reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai *HELCOM* teritorijā, patiesi atvieglotu reģiona ekspertu integrāciju. *HSE* jautājumi, kas saistīti ar reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, ir izskaidroti turpmāk tabulā.

Virzība uz *HSE* standartiem reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai *HELCOM* teritorijā

Reaģēšanas pasākumos ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai iesaistītās personas parasti sastopas ar divu veidu *HSE* jautājumiem:

1. *HSE* jautājumiem, kas attiecas uz darbu ar naftu piesārņotā vidē;
2. *HSE* jautājumiem, kas attiecas strādāšanu ar naftas produktiem piesārņotu savvaļas dzīvo dabu gan dabā, gan telpās.

Attiecībā uz krastā organizētiem reaģēšanas pasākumiem savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai (dzīvu un mirušu dzīvnieku savākšana) un īpašajām prasībām naftas piesārņojuma seku likvidācijai piemērojami vispārējie *HSE* standarti reaģēšanai uz naftas noplūdi. Tie ietver protokolus un mācības attiecībā uz

- piesardzīgu attieksmi dabiski bīstamajās zonās,
- atbilstošu individuālo aizsardzības līdzekļu izmantošanu darbam piesārņotajās zonās,
- piesārņoto atkritumu un sekundārā piesārņojuma samazināšanu.

Attiecībā uz dzīvniekiem, kas piesārņoti ar naftas produktiem, jāpiemēro papildu veselības un drošības standarti. Tie ietver protokolus un mācības, pamatojoties uz 5 pamatprincipiem (*IPIECA*, 2004):

-
- drošu darba apstākļu un procedūru uzturēšana;
 - izpratne par arodveselību;
 - izpratne par iespējamo bīstamību, strādājot ar naftas piesārņotu savvaļas dzīvo dabu;
 - atbilstoša individuālo aizsardzības līdzekļu izmantošana;
 - personīgās higiēnas laba prakse.

3. Apgredzenošana un novērošana pēc palaišanas savvaļā

Mēģinot rehabilitēt ar naftas produktiem piesārņotus dzīvniekus, vienmēr jāpatur prātā mērķis, ka notīrītiem un rehabilitētiem dzīvniekiem pēc palaišanas savvaļā jāspēj izdzīvot un vairoties tā, it kā tie nekad nebūtu cietuši naftas noplūdes dēļ. Starptautiski ieteikto rehabilitācijas protokolu izmantošana nodrošina pienācīgu pamatu šādām darbībām. Tomēr galīgie pierādījumi par rehabilitācijas panākumiem ir jāiegūst zinātniskos ligzdošanas koloniju novērojumos. Veiksmīgi rehabilitētu un savvaļā palaistu dzīvnieku apgredzenošana ir starptautiski pieņemta labā prakse, tomēr joprojām ir grūti no novērošanas programmām savākt vajadzīgos pierādījumus tam, ka savvaļā palaisti dzīvnieki ir patiešām atgriezušies savā dabiskajā (vaislas) populācijā. Rehabilitētajiem putniem uzlikto gredzenu lasīšana ir apgrūtināta jūrā vai ligzdošanas kolonijās. Tādēļ daudzi reģistrētie lasījumi ir veikti mirušiem jūras putniem, kas izskaloti krastā kādu laiku pēc to palaišanas savvaļā. Tas rada nevēlamu priekšstatu, ka rehabilitācijas programmas nav pārāk sekmīgas.

Pierādījumu trūkums no ligzdošanas kolonijām nenozīmē, ka rehabilitācija ir nederīga pieeja attiecībā uz reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, tomēr ir skaidrs, ka nepieciešamas intensīvākas pētniecības programmas, lai iegūtu labāku zinātnisko novērtējumu par dzīvās radības izdzīvošanu pēc palaišanas savvaļā, un ai varētu izvērtēt rehabilitācijas metodes. Iespējamie virzieni jaunām pētniecības programmām attiecībā uz reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai ir krāsainu gredzenu izmantošana vai radoraidītāja pievienošana rehabilitētiem putniem, labākas zinātniskās dokumentācijas izveide par rehabilitācijas metožu attīstību un izmantošanu, un strukturētāku ziņojumu sagatavošana rehabilitācijas centriem par novērojumiem attiecībā uz gredzēniem. Plašāki incidenti paver interesantas iespējas pētījumiem pēc dzīvnieku/putnu palaišanas savvaļā. Tie būtu jāintegrē reaģēšanas plānā, jo īpaši protokolos par palaišanu savvaļā. Tādējādi var iegūt informāciju par relatīvi lielu rehabilitēto un izdzīvojušo putnu skaitu.

HELCOM stingri iesaka apgredzenot rehabilitētos dzīvniekus/putnus vai pievienot tiem radoraidītāju atbilstoši starptautiskajiem standartiem un iedrošina izstrādāt pētniecības projektus un veltīt lielākas pūles izdzīvojušo rehabilitēto dzīvnieku/putnu daudzuma noteikšanai un dokumentēšanai.

4. MUITA UN ROBEŽŠĶĒRSOŠANA

Attiecībā uz reaģēšanas pasākumiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai ir divas galvenās situācijas, kurās jāņem vērā muitas prasības un robežu šķērsošana:

- uzaicināto reaģēšanas pasākumu dalībnieku un/vai iekārtu iekļūšana valstī;
- ar naftas produktiem piesārņoto dzīvnieku transportēšana pāri robežām, lai tos rehabilitētu kaimiņvalstī.

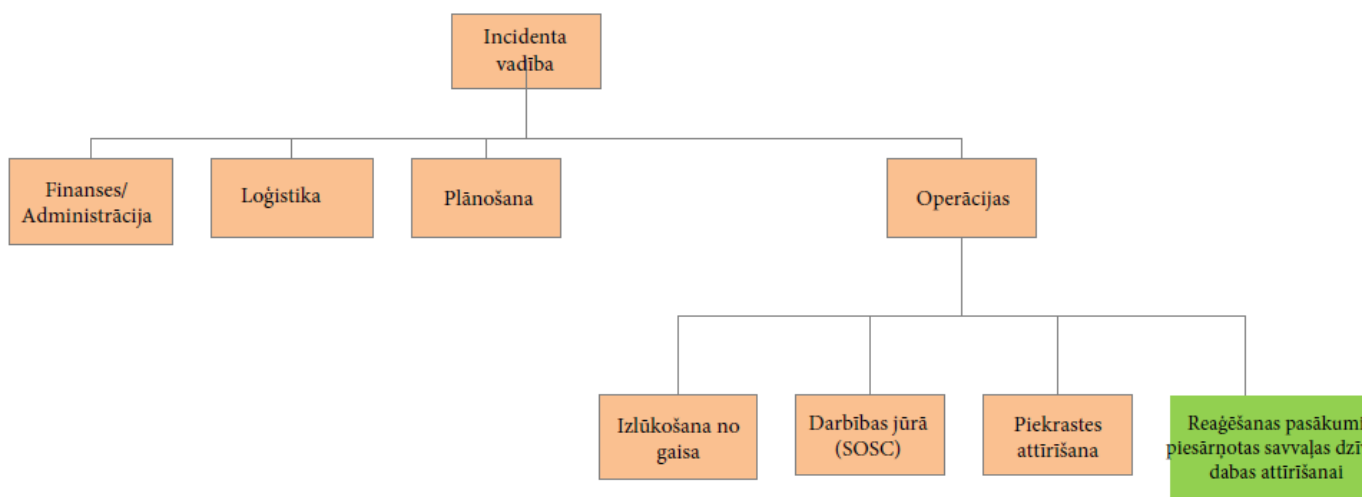
Pirmā situācija ir jau izklāstīta *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatas 4. un 8. nodaļā.

Ar naftas produktiem piesārņoto dzīvnieku starptautisku transportēšanu var apsvērt šādos gadījumos:

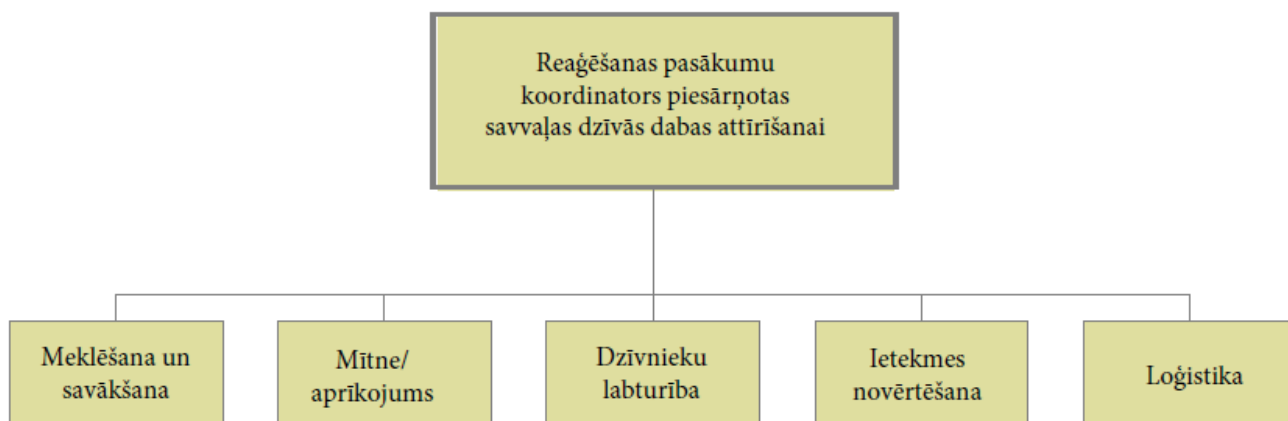
- diezgan liels incidents ir skāris divas vai vairākas kaimiņvalstis; saskaņotā starptautiskā reaģēšanas pasākumā attiecīgās valstis dalās savos resursus, tomēr, lai optimāli izmantotu iekārtas un telpas, dzīvnieki, iespējams, ir jātransportē uz mītni ārvalstīs;.
 - relatīvi mazs naftas incidents ir ietekmējis valsti ar ierobežotām iespējām dzīvnieku izmitināšanai; izdevīgāk ir nosūtīt ierobežotu skaitu dzīvnieku uz pastāvīgu mītni ārvalstīs, nevis pieaicināt ārvalstu ekspertus un ievest iekārtas valstī, lai izveidotu pagaidu mītni.
- Jūras dzīvnieku pārvadāšanai parasti ir nepieciešama atļauja no abām attiecīgajām valstīm. Šādu atļauju saņemšanu varētu veicināt, izmantojot iepriekš izstrādātu uzlabotu procedūru, ko var izmantot kā daļu no valsts reaģēšanas plāna un no iepriekš noslēgtiem divpusējiem un daudzpusējiem nolīgumiem starp *HELCOM* valstīm.

5. VADĪBAS STRUKTŪRA UN OPERATĪVĀ VADĪBA

Vadības struktūrā, kas izveidota vispārējai naftas noplūdes seku likvidācijai, lūdzēja puse iekļauj arī skaidru vadības struktūru reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai (skatīt 1. un 2. attēlu). Palīdzētāja puse tiks informēta par šo struktūru un tiks iekļauta šajā vadības sistēmā ar skaidri definētiem uzdevumiem un atbildības jomu.



1. attēls. Reaģēšanas pasākumi piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai bieži tiek iekļauti kopējā incidenta vadības sistēmā kā operāciju daļa, bet konkrētā organizatoriskā struktūrā katrā valstī ir atšķirīga.



2. **attēls.** Piemērs organizatoriskai shēmai, ko izmanto reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanas.. Ārvalstu ekspertu ieguldījums bieži ietver rehabilitācijas aprīkojuma uzstādīšanu un ekspluatāciju, ietekmes novērtēšanu, meklēšanu un savākšanu un/vai vadības apmācību. Organizatoriskajā shēmā attiecīgi var integrēt individuālus ekspertus vai ekspertu grupas.

Gaidāms, ka palīdzētājai pusei būs sava vadības struktūra, tostarp misijas vadītājs ar kontroles pilnvarām grupā. Palīdzētājai pusei jāiesniedz ekspertu vārdi/uzvārdi un ekspertu piesaiste ierosinātajai komandai, kā arī viņu iekšējā vadības struktūra, sniegtās zināšanas, kā arī to operatīvās vajadzības, ja tās tiek integrētas valsts reaģēšanas pasākumos. Misijas vadītājs tieši sazināsies ar valsts koordinators reaģēšanas pasākumiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai.

6. OPERATĪVĀ SAZIŅA AR PALĪDZĒTĀJU PUSI

Sadarbības koordinators, kam ir tieša saikne ar valsts vadības struktūru un kas ir pilnvarots risināt jautājumus ar ārvalstu ekspertiem, regulāri jāinformē palīdzētāja puse. Lūdzēja puse nodrošina visus līdzekļus, kas varētu palielināt ārvalstu ekspertu ieguldījumu, lai sekmētu valsts reaģēšanas pasākumus. Lūdzēja puse izveido centru reaģēšanas pasākumiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai (WRC), kur apvienota visa attiecīgā informācija. Palīdzētājas puses misijas līderim būs piekļuve šim centram un informācijai.

7. FINANSIĀLIE ASPEKTI

Vispārīgie noteikumi par palīdzības izmaksu atlīdzināšanu ir iekļauti rokasgrāmatas 9. nodaļā.

Piezīme. Šie noteikumi būs piemērojami arī reaģēšanas pasākumu operācijām ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai un šajā saistībā nebūs izmaiņas rokasgrāmatā, ja Konvencijas juridiskais pamats tiek attiecināts arī uz reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai (skatīt 3. sadaļu par palīdzības sniegšanu un pieprasīšanu).

Veiksmīgas prasības iespējamība palielinās, ja reaģēšanas pasākumi piesārņotas savvaļas

dzīvās dabas attīrīšanai ir veikti organizēti un saskaņoti, ievērojot apstiprinātu plānu, iesaistot apmācītus ekspertus un piemērojot pierādītas metodoloģijas un atzītus protokolus. Līgumslēdzējām pusēm ir ieteicams ievērot *IOPC* Fonda prasību rokasgrāmatas ieteikumus (23. lpp.), iesniedzot prasības par atlīdzību saistībā ar izmaksām reaģēšanas pasākumos ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai.

8. MĀCĪBAS

Vajadzības gadījumā reaģēšanas pasākumu mācības ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai var tikt integrētas pašreizējā *HELCOM* mācību struktūrā, kas aprakstīta rokasgrāmatas 10. nodaļā (*ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, ECHO*).

Turklāt katra Līgumslēdzēja puse tiek mudināta uzaicināt novērotājus no pārējām Līgumslēdzējām pusēm piedalīties savas valsts mācībās.

Piezīme. Šim nolūkam papildu izmaiņas rokasgrāmatā nav nepieciešamas. HELCOM RESPONSE 10/2008 jau ieteikusi Līgumslēdzējām pusēm iekļaut krasta un reaģēšanas pasākumus ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai valsts un starptautiskajās reaģēšanas mācībās.

9. PIEEJAMĀS SAISTĪTĀS STARPTAUTISKĀS VADLĪNIJAS

HELCOM Līgumslēdzējas puses kopīgi atzīst un vienojas par šīm vadlīnijām un dokumentiem, ko piemēro saistībā ar gatavību un reaģēšanu *HELCOM* reģionā:

- Ceļvedis reaģēšanas pasākumu plānošanai ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, (IPIECA, 2004)¹
- Labas prakses rokasgrāmata tādu putnu rehabilitācijai, kas cietuši naftas noplūdes gadījumā (Anon. 2007)²
- Rokasgrāmata par ietekmes uz savvaļas dzīvo dabu novērtējumu (Anon. 2007)
- **Ietekmes novērtējuma rokasgrāmata attiecībā uz jūras putniem**³
- **Eiropas reaģēšanas pasākumu plāns ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai**⁴
- *IOPC* Fonda prasību rokasgrāmata.⁵
- Dažādi starptautiski ieteikti savvaļas dzīvās dabas rehabilitācijas protokoli⁶

NB! Starptautiski ieteikti rehabilitācijas protokoli ir zinātniski pamatotas un labi dokumentētas procedūras un metodoloģijas, kuru mērķis ir atjaunot dzīvnieku spēju izdzīvot un vairoties pēc atbrīvošanas tā, it kā tie vispār nebūtu cietuši naftas noplūdes negadījumā.

Daži piemēri plaši akceptētiem protokoliem ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai:

- Ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas aprūpes tīkla protokoli;

¹ <http://www.oiledwildlife.eu/?q=node/243>

² <http://www.oiledwildlife.eu/files/Rehabilitation%20of%20Oiled%20Birds%20in%20the%20aftermath%20of%20an%20Oil%20Spill%20Incident%20-Handbook-2007.pdf>

³ <http://www.oiledwildlife.eu/?q=node/243>

⁴ <http://www.oiledwildlife.eu/?q=node/211>

⁵ lejuplādējams no <http://www.iopcfunds.org/publications.htm>

⁶ Minētie protokoli nav lejupielādējami, taču bieži vien ir pieejami pēc pieprasījuma tajā organizācijā, kas tos izstrādājusi un kam tie pieder.

-
- *IFAW/IBRRC* protokoli;
 - Šo protokolu atvasinājumi (piemēram, Rokasgrāmata ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, publicēta Austrālijā);
 - *SRRC Pieterburen* protokoli

12. HELSINKU KONVENCIJA

12.1. KONVENCIJA PAR BALTIJAS JŪRAS REĢIONA JŪRASVIDES AIZSARDZĪBU, 1992 (IZVILKUMS)

2. pants Apzīmējumi

Šīs Konvencijas mērķiem:

1. "Piesārņošana" nozīmē tiešu vai netiešu cilvēka veiktu vielu vai enerģijas ievadīšanu jūrā, ieskaitot upju grīvas, kas varētu radīt briesmas cilvēka veselībai, postīt dzīvus resursus un jūras ekosistēmas, traucēt likumā atļautai jūras izmantošanai, tai skaitā zvejai, izsaukt jūras ūdens kvalitātes pasliktināšanos un samazināt iespējas izmantot jūru atpūtai;
6. "Nafta" nozīmē jebkurus tās produktus, ieskaitot jēlnaftu, dīzeļdegvielu, smagās frakcijas, naftas atkritumproduktus un attīrītus produktus;
7. "Kaitīgā viela" nozīmē jebkuru vielu, kura, ievadīta jūrā, var būt par cēloni piesārņošanai;
9. "Noplūdes gadījums" nozīmē gadījumu vai gadījumu sēriju ar vienu un to pašu cēloni, kas izraisa vai var izraisīt naftas vai citas kaitīgas vielas noplūdi un kas rada vai var radīt draudus Baltijas jūras jūras videi vai piekrastes joslai, vai skar vienas vai vairāku Līgumslēdzēju pušu intereses, un kas prasa avārijas pretpasākumu veikšanu vai citādu tūlītēju reakciju;

11. pants Izgāšanas novēršana

1. Līgumslēdzējas puses, ņemot vērā šī panta 3. un 5. paragrāfā izklāstītos izņēmumus, aizliedz izgāzt atkritumus Baltijas jūras reģionā.
2. Suspendētu vielu izgāšanai saskaņā ar V pielikuma nosacījumiem nepieciešama atbilstošas valsts varas iestādes iepriekšēja speciāla atļauja.
3. Katra Līgumslēdzēja puse apņemas nodrošināt, lai šī panta nosacījumus ievērotu kuģi un lidaparāti, kas
 - a) reģistrēti tās teritorijā vai brauc zem tās karoga;
 - b) tās teritorijā vai teritoriālās jūras ūdeņos iekrauj kravu, ko paredzēts izgāzt, vai
 - c) eventuāli veic izgāšanu tās iekšējos ūdeņos un teritoriālās jūras ūdeņos
4. Šī panta nosacījumi netiek pildīti, ja cilvēka dzīvībai, kuģim vai lidaparātam uz jūras draud pilnīga iznīcība vai bojā eja vai kuģa vai lidaparāta zaudēšana, kā arī jebkurā gadījumā, kad ir apdraudēta cilvēka dzīvība, ja izgāšana ir vienīgais veids, kā novērst šos

draudus, un, ja ir pārliecība, ka kaitējums, ko nodarīs izgāšana, būs mazāks par to, kas tiktu izdarīts, ja izgāšana nenotiktu. Šāda izgāšana jāveic tā, lai līdz minimumam samazinātu iespējamo kaitējumu cilvēka dzīvībai vai jūras dzīvībai videi.

5. Pēc šī panta 4. paragrāfa nosacījumiem izdarītā izgāšana tiks pieteikta un izdarīta saskaņā ar VII pielikumu, un saskaņā ar V pielikuma 4. punkta nosacījumiem nekavējoties par to tiks ziņots Komisijai.

6. Gadījumā, ja ir aizdomas, ka izgāšana notikusi, pārkāpjot šī panta nosacījumus, Līgumslēdzējas puses, saskaņā ar IV pielikuma 2. punktu, kopīgi izmeklē šo jautājumu.

12. pants

Jūras gultnes un kontinentālā šelfa izpēte un izmantošana

1. Katra Līgumslēdzēja puse darīs visu iespējamo, lai novērstu Baltijas jūras reģiona jūras vides piesārņošanu sev piederošajā jūras gultnes un kontinentālā šelfa daļā izpētes vai izmantošanas, vai jebkuras ar to saistītas darbības rezultātā, kā arī lai nodrošinātu nepieciešamību būt gatavībā reaģēt uz šādas rīcības rezultātā notikušiem noplūdes gadījumiem.

2. Lai aizkavētu un novērstu šādas rīcības izraisīto piesārņošanu, Līgumslēdzējas puses apņemas, ciktāl tas iespējams, veikt pasākumus un pielietot tos noteikumus, kas uzrādīti VI pielikumā.

13. pants

Ziņošana un konsultēšanās par noplūdes gadījumiem

1. Kur vien noplūdes gadījums Līgumslēdzējas puses teritorijā šķiet radām piesārņojumu Baltijas jūras reģiona jūras vidē ārpus šīs Puses teritorijas un tai blakusesošajā jūras teritorijā, kurā tā saskaņā ar starptautiskajām tiesībām īsteno savas suverēnās tiesības, šī Līgumslēdzēja puse bez kavēšanās ziņos par noplūdes gadījumu tām Līgumslēdzējām pusēm, kuru intereses ir vai varētu tikt skartas.

2. Kad vien 1. paragrāfā minētās Līgumslēdzējas puses uzskata par nepieciešamu, jāriko konsultācijas ar mērķi aizkavēt, samazināt un kontrolēt šādu piesārņošanu.

3. 1.un 2. paragrāfi attieksies arī uz tiem gadījumiem, kad Līgumslēdzēja puse saņem piesārņojumu, kas nāk no kādas trešās valsts teritorijas.

14. pants

Sadarbība jūras piesārņojuma seku likvidēšanā

Līgumslēdzējas puses apņemas, kā izklāstīts VII pielikumā, individuāli un kopējiem spēkiem veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai būtu gatavas reaģēt uz noplūdes gadījumiem ar nolūku likvidēt vai mazināt šo gadījumu ietekmi uz Baltijas jūras reģiona jūras vidi.

VI PIELIKUMS
1992. gada Helsinku konvencija

**NO KRASTA ATTĀLINĀTĀS DARBĪBAS ZONĀ IZRAISĪTĀS
PIESĀRŅOŠANAS NOVĒRŠANA**

7. noteikums; Neparedzētu apstākļu plānošana

Katrai no krasta attālinātai vienībai, saskaņā ar atbilstošas valsts institūcijas izstrādātu kārtību, jābūt apstiprinātam rīcības plānam neparedzētas piesārņošanas gadījumā. Plānam jāsaturs informācija par trauksmes un sakaru sistēmām, atbildes pasākumu organizēšanu, paredzēto piederumu sarakstu un dažāda veida noplūžu gadījumos veicamo pasākumu aprakstu.

RĪCĪBA PIESĀRŅOJUMA GADĪJUMOS

1. noteikums; Vispārējie nosacījumi

1. Līgumslēdzējas puses apņemas uzturēt savu rīcībspēju Baltijas jūras reģiona jūras vidi apdraudoša piesārņojuma gadījumos. Šādas spējas uzturēšanai ir jābūt piemērotam aprīkojumam, kuģiem un darbaspēkam, kas sagatavots darbībai piekrastes ūdeņos, kā arī atklātā jūrā.

2. a) Līgumslēdzējām pusēm bez kavēšanas jāziņo ne tikai par 13. pantā izklāstītajiem incidentiem, bet arī par tādiem Līgumslēdzējas puses atbildības rajonā notiekošiem piesārņojuma gadījumiem, kas ietekmē vai var ietekmēt citu Līgumslēdzēju pušu intereses.

b) Nozīmīga piesārņojuma gadījumā pēc iespējas ātrāk jāinformē arī citas Līgumslēdzējas puses un Komisija.

3. Līgumslēdzējas puses vienojas, ka, ja incidents ir nopietns, tad, reaģējot uz piesārņojuma gadījumu, Līgumslēdzējām pusēm ir jāsadarbojas atbilstoši katras puses iespējām un pieejamiem resursiem.

4. Turklāt Līgumslēdzējām pusēm jāveic citi pasākumi, lai

a) veiktu regulāru novērošanu aiz to krasta līnijām un

b) sadarbotos un apmainītos ar informāciju ar citām Līgumslēdzējām pusēm, lai paaugstinātu reaģēšanas spēju piesārņojuma gadījumā.

2. noteikums; Neparedzētu apstākļu plānošana

Katrai Līgumslēdzējai pusei jāizstrādā savs rīcības plāns neparedzētiem gadījumiem un sadarbībā ar citām Līgumslēdzējām pusēm divpusēji vai daudzpusēji plāni vienotai rīcībai piesārņojuma gadījumos.

3. noteikums; Uzraudzība

1. Lai nepieļautu, ka tiek pārkāpti pastāvošie noteikumi par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu, Līgumslēdzējām pusēm jāizplāno un individuāli vai sadarbībā jāveic novērošanas pasākumi visā Baltijas jūras reģionā, lai atklātu un kontrolētu naftu un citas jūrā nokļuvušās vielas.

2. Līgumslēdzējām pusēm jāuzņemas veikt atbilstošos pasākumus, lai saskaņā ar 1.paragrāfu realizētu uzraudzību, cita starpā pielietojot arī uzraudzību no gaisa ar aparatūru, kas uztver no attāluma.

4. noteikums; Atbildības rajoni

Līgumslēdzējām pusēm pēc iespējas ātrāk divpusēji vai daudzpusēji jāvienojas par tiem Baltijas jūras rajoniem, kuros tām jāveic novērošana un jāuzņemas rīcības pasākumi, kad vien ievērojams piesārņojums ir radies vai pastāv tā rašanās iespēja. Šādi nolīgumi neietekmēs nevienu citu ar šo pašu jautājumu saistītu nolīgumu starp Līgumslēdzējām pusēm. Kaimiņvalstīm jānodrošina dažādo nolīgumu savstarpējā saskaņa. Līgumslēdzējai pusei jāinformē citas Līgumslēdzējas puses un Komisija par šādiem nolīgumiem.

5. noteikums; Ziņošanas sistēma

1. a) Katrai Līgumslēdzējai pusei jāprasa, lai kuģu, kas brauc zem Līgumslēdzējas puses karoga, kapteiņi vai citas atbildīgas personas bez kavēšanās ziņotu par jebkuru tādu starpgadījumu uz viņu kuģa, kas saistīts vai varētu būt saistīts ar naftas vai citu kaitīgu vielu izplūdi.

b) Ziņojums jāsniedz tuvākajai piekrastes valstij saskaņā ar 1973. gada Starptautiskās konvencijas par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu 8. pantu un 1. protokolu, kas papildināts ar 1978. gada attiecīgu protokolu (*MARPOL 73/78*).

c) Līgumslēdzējām pusēm jāprasa, lai kapteiņi un citas par kuģiem atbildīgas personas, un lidaparātu piloti saskaņā ar šo sistēmu bez kavēšanās ziņotu par jūrā novērotām nozīmīgām naftas un citu kaitīgu vielu noplūdes vietām. Šādiem ziņojumiem, ja iespējams, jāsaturs šādi dati: laiks, atrašanās vieta, vējš un jūras apstākļi, kā arī novērotās noplūdes veids, apjoms un iespējamais avots.

2. Šā noteikuma 1. punkta b) apakšpunkta nosacījumi jāpiemēro arī attiecībā uz iepludināšanu saskaņā ar šīs Konvencijas 11. panta 4. punkta nosacījumiem.

6. noteikums; Avārijas pasākumi uz kuģiem

1. Katrai Līgumslēdzējai pusei jāprasa, lai kuģiem, kas pilnvaroti braukt zem tās karoga, būtu savs operatīvās rīcības plāns naftas noplūdes gadījumam saskaņā ar *MARPOL 73/78* noteikumiem.

2. Katrai Līgumslēdzējai pusei jāprasa, lai zem tās karoga braucošo kuģu kapteiņi vai tās jurisdikcijā darbojošos nostiprinātu vai peldošu platformu atbildīgās personas noplūdes negadījumā un pēc atbilstošo valsts institūciju pieprasījuma nodrošinātu ar tik detalizētu informāciju par kuģi un tā kravu vai – platformas gadījumā – par tās produkciju, kāda ir svarīga

novēršot vai reaģējot uz jūras piesārņošanu, kā arī sadarbotos ar šīm valsts varas struktūrām.

7. noteikums; Atbildes pasākumi

1. Līgumslēdzējai pusei, kad piesārņojuma gadījums notiek tās atbildības rajonā, jāveic nepieciešamā situācijas novērtēšana un jāuzsāk atbilstoši reaģēšanas pasākumi, lai izvairītos no piesārņojuma radītās ietekmes vai mazinātu to.

2. a) Līgumslēdzējām pusēm saskaņā ar b) apakšpunktu, reaģējot uz piesārņojuma gadījumu, jālieto mehāniskie līdzekļi;

b) ķīmiskos reaģentus drīkst lietot tikai izņēmuma gadījumos tos katrā atsevišķā gadījumā saskaņojot ar atbilstošu valsts institūciju.

3. Gadījumā, ja šāda izplūde pārvietojas vai ir pamats domāt, ka tā pārvietosies uz citas Līgumslēdzējas puses atbildības rajonu, šī puse bez kavēšanās jāinformē par situāciju un veiktajiem pasākumiem.

8. noteikums; Palīdzība

1. Saskaņā ar 1. noteikuma 3. punktu

a) Līgumslēdzēja puse, reaģējot uz noplūdes incidenta sekām jūrā, ir tiesīga pieprasīt citu Līgumslēdzēju pušu palīdzību; un

b) Līgumslēdzējām pusēm jādara viss iespējamais, lai sniegtu šādu palīdzību.

2. Līgumslēdzējām pusēm jāveic visi nepieciešamie tiesiskie un administratīvie pasākumi, lai atvieglotu

a) kuģu, lidaparātu un citu noplūdes seku likvidācijā iesaistīto transportlīdzekļu ierašanos un izmantošanu vai šajā incidentā nepieciešamā personāla, kravu, materiālu un aparatūras transportēšanu, un

b) šā punkta a) apakšpunktā minētā personāla, kravu, materiālu un aprīkojuma ātru pārvietošanos tās teritorijā, kustību cauri tai un izklūšanu no tās.

9. noteikums; Palīdzības izmaksu atlīdzināšana

1. Saskaņā ar šo noteikumu Līgumslēdzējām pusēm jāsedz 8. noteikumā norādītās palīdzības izmaksas.

2. Ja pēc vienas Līgumslēdzējas puses lūguma cita Līgumslēdzēja puse veikusi pasākumus, lūdzējai pusei jāsedz palīdzētājai pusei šo pasākumu izmaksas. Ja lūgums tiek atsaukts, tad lūdzējai pusei jāsedz zaudējumi,

kurus palīdzētāja puse jau cietusi. Ja lūgums tiek atsaukts, tad lūdzējai pusei jāsedz izmaksas, kuras palīdzētājai pusei jau ir radušās;

b) b) ja Līgumslēdzēja puse pati pēc savas iniciatīvas sāk rīcību, šī puse pati sedz pasākumu izmaksas;

c) c) šā punkta a) un b) apakšpunktā izklāstītie principi ir spēkā, ja vien attiecīgās Līgumslēdzējas puses kādā atsevišķā gadījumā nav vienojušās citādi.

3. Ja nav nolemts citādāk, tad izmaksas par pasākumiem, kas veikti pēc citas

Līgumslēdzējas puses lūguma, jāaprēķina objektīvi, saskaņā ar tiem likumiem un praksi, kāda pastāv palīdzētājas puses valstī attiecībā uz šādu izmaksu atlīdzināšanu.

4. Šā panta noteikumus nedrīkst interpretēt tā, lai ierobežotu Līgumslēdzēju pušu tiesības atgūt no trešām pusēm to darbību izmaksas, kas veiktas ar nolūku likvidēt piesārņojuma gadījuma sekas saskaņā ar piemērojamiem starptautisko tiesību noteikumiem un aktiem, un valstu tiesību aktiem..

10. noteikums; Regulāra sadarbība

1. Katrai Līgumslēdzējai pusei jāsniedz citām Līgumslēdzējām pusēm un Komisijai informācija par:

- a) šo valstu organizācijām, kas nodarbojas ar naftas un citu jūrā nokļuvušo kaitīgo vielu seku likvidēšanu,
- b) tās tiesiskajām normām un citiem jautājumiem, kas ir tieši saistīti ar rīcību, kā arī ar rīcības gatavību gadījumos, kad jūrā nokļuvusi nafta vai citas kaitīgās vielas;
- c) kompetentu varas struktūru, kas atbildīga par atskaišu, par jūras piesārņošanu ar naftu un citām kaitīgām vielām, saņemšanu un izsūtīšanu;
- d) kompetentām iestādēm, kas nodarbojas ar jautājumiem par savstarpējo palīdzību, informāciju un jautājumiem par sadarbības pasākumiem starp Līgumslēdzējām pusēm saskaņā ar šo pielikumu, un
- e) pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šā pielikuma 7. un 8. noteikumu.

2. Līgumslēdzējām pusēm jāapmainās ar informāciju par pētījumu un attīstības programmām un rezultātiem, kas attiecas uz naftas vai citu kaitīgo vielu izraisīto piesārņojumu, tā izraisīto seku likvidēšanas veidiem, un pieredzi pasākumos, kas saistīti ar uzraudzību un rīcību šādu piesārņojumu gadījumos.

3. Līgumslēdzējām pusēm regulāri jāveic kopīgas operatīvas piesārņojuma seku likvidēšanas apmācības, kā arī trauksmes pasākumu apmācības.

4. Līgumslēdzējām pusēm Starptautiskās jūrlietu organizācijas ietvaros jāsadarbojas jautājumos, kas saistīti ar Starptautiskās konvencijas par rīcības gatavību, rīcību un sadarbību naftas izraisītā piesārņojuma gadījumos ieviešanu un turpmāku attīstību.

11. noteikums; HELCOM instrukcija piesārņojuma likvidēšanai

Līgumslēdzējas puses vienojas iespēju robežās piemērot Instrukcijā par sadarbību jūrā izraisītā piesārņojuma likvidēšanā ietvertos principus un normas, kas detalizēti izskaidro šo pielikumu un ko pieņēmusi Komisija vai šim nolūkam Komisijas izveidotā Komiteja.

HELCOM Reaģēšanas rokasgrāmata 1. sējums (nafta), 13. nodaļa

13. HELCOM REKOMENDĀCIJAS UN AR TĀM SAISTĪTĀS VADLĪNIJAS PAR PIESĀRŅOJUMA SEKU LIKVIDĀCIJAS JAUTĀJUMIEM

13.1 SPĒKĀ ESOŠO HELCOM REKOMENDĀCIJU UN AR TĀM

SAISTĪTO VADLĪNIJU SARAKSTS *HELCOM* rekomendācija 12/7

Rekomendācija par īpašo sadarbību saistībā ar ķīmisko vielu tankkuģa negadījumu Baltijas jūrā,

- pieņemta 1991. gada 20. februārī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu

***HELCOM* rekomendācija 12/8**

Rekomendācija par novērošanu no gaisa ar attālinātās novērošanas sistēmām Baltijas jūras reģionā

- pieņemta 1991. gada 20. februārī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu
(aizstāj *HELCOM* rekomendāciju 7/11)

***HELCOM* rekomendācija 12/9**

Rekomendācija par turpmākajiem pētījumiem saistībā ar lielām naftas noplūdēm

- pieņemta 1991. gada 20. februārī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu

Vadlīnijas naftas noplūdes turpmākajiem pētījumiem

(*HELCOM* 12/18, 9.15 pants, atsaucoties uz *HELCOM* 12/9, 5. pielikumu)

***HELCOM* rekomendācija 17/12**

Rekomendācija par pasākumiem, lai likvidētu naftas un citu kaitīgu vielu piesārņojumu, kas radies, kuģiem uzskrienot uz sēkļa, kuģu sadursmes gadījumā, kuģa nogrimšanas vai citu jūras negadījumu rezultātā

- pieņemta trešdiena, 1996. gada 13. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu

***HELCOM* rekomendācija 19/17**

Rekomendācija par pasākumiem, lai likvidētu piekrastes iekārtu izraisītā piesārņojuma sekas

- pieņemta 1998. gada 24. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu un Helsinku konvencijas VI pielikuma 2. noteikumu
(aizstāj *HELCOM* rekomendāciju 10/10)

***HELCOM* rekomendācija 20/5**

Rekomendācija par obligāto reaģētspēju uz naftas noplūdēm naftas termināļos

- pieņemta 1999. gada 23. martā, ņemot vērā 1974. gada Helsinku konvencijas 13. panta b) punktu
(papildina *HELCOM* rekomendāciju 11/13)

Vadlīnijas par obligāto reaģētspēju uz naftas noplūdēm naftas termināļos

***HELCOM* rekomendācija 22/2**

Rekomendācija par ķīmisko vielu un citu nemeķānisku līdzekļu ierobežotu izmantošanu naftas piesārņojuma seku likvidācijas darbībās Baltijas jūras reģionā

- pieņemta 2001. gada 21. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

(aizstāj *HELCOM* rekomendāciju 1/8)

***HELCOM* rekomendācija 24/7**

Rekomendācija par naftas un citu kaitīgu vielu dreifēšanas prognožu turpmāku pilnveidošanu un izmantošanu Baltijā

- pieņemta 2003. gada 25. jūnijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu (aizstāj *HELCOM* rekomendāciju 12/6)

Vadlīnijas par to, kā īstenot *HELCOM* rekomendāciju 24/7 par naftas un citu kaitīgu vielu dreifēšanas prognožu turpmāku pilnveidošanu un izmantošanu Baltijā
(*HELCOM RESPONSE* 1/2002, 14/1/Rev.1, 4. pielikums)

***HELCOM* rekomendācija 24/9**

Rekomendācija par pietiekamas jaudas nodrošināšanu ārkārtējos gadījumos

- pieņemta 2003. gada 25. jūnijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

Vadlīnijas par to, kā īstenot *HELCOM* rekomendāciju 24/9 par pietiekamas jaudas nodrošināšanu ārkārtējos gadījumos
(*HELCOM RESPONSE* 2/2003, 13/1, 3. pielikums)

***HELCOM* rekomendācija 28E/12**

Rekomendācija par apakšreģionālās sadarbības stiprināšanu reaģētspējas jautājumā

- pieņemta 2007. gada 15. novembrī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

***HELCOM* rekomendācija 31/1**

Rekomendācija par valstu reaģētspējas izveidi naftas un citu kaitīgu vielu noplūdes gadījumā

- pieņemta 2010. gada 4. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

(aizstāj *HELCOM* rekomendācijas 1/7, 4/3 un 11/13)

Vadlīnijas par to, kā piemērojama *HELCOM* rekomendācija 31/1 par valstu reaģētspējas izveidi naftas un citu kaitīgu vielu noplūdes gadījumā
(*HELCOM RESPONSE* 11/2009, 16/1/Rev.1, 4. pielikums)

***HELCOM* REKOMENDĀCIJA 31E/5**

Rekomendācija par savstarpējo plānu patvēruma vietām Baltijas jūras reģionā

- pieņemta ceturtdiena, 2010. gada 20. maijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

HELCOM REKOMENDĀCIJA 31E/6

Rekomendācija par integrētu reaģēšanas pasākumu plānošanu Baltijas jūras reģionā piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai

- pieņemta ceturtdiena, 2010. gada 20. maijā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

HELCOM REKOMENDĀCIJA 33/2

Rekomendācija par sadarbību, reaģējot uz naftas un citu kaitīgo vielu noplūdi krastā

- pieņemta otrdiena, 2012. gada 6. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

HELCOM REKOMENDĀCIJA 33/3

Rekomendācija ziņošanai par incidentiem, kad jūrā tiek izmestas kaitīgas vielas

- pieņemta otrdiena, 2012. gada 6. martā, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

(aizstāj *HELCOM* rekomendācijas 7/12 un 19/18)

HELCOM REKOMENDĀCIJA 34E/3

Rekomendācija par 1992. gada Helsinku konvencijas VII pielikuma "Rīcība piesārņojuma gadījumos" grozījumiem saistībā ar rīcību krastā

- pieņemta 2013. gada 3. oktobrī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta c) apakšpunktu

HELCOM REKOMENDĀCIJA 34E/4

Rekomendācija par novērošanu no gaisa ar attālinātās novērošanas sistēmām Baltijas jūras reģionā

- pieņemta ceturtdiena, 2013. gada 3. oktobrī, ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

13.2 SPĒKA ESOŠAS *HELCOM* REKOMENDĀCIJAS UN AR TĀM SAISTĪTAS VADLĪNIJAS

HELCOM rekomendācija 12/7

Pieņemta trešdiena, 1991. gada 20. februārī,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

ĪPAŠA SADARBĪBA SAISTĪBĀ AR ĶĪMISKO VIELU TANKKUĢA NEGADĪJUMU BALTIJAS JŪRĀ

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES uz 1974. gada Konvencijas par Baltijas reģiona jūras vides aizsardzību (Helsinku konvencijas) VI*) pielikumu un 11. pantu, kas attiecas uz sadarbību jūrā izraisīta piesārņojuma seku likvidācijai un kas ietver arī sadarbību ķīmisku vielu noplūdes seku likvidācijai,

ATSAUCOTIES ARĪ uz Konvencijas VI**) pielikuma 9.1.d. noteikumu, kas nosaka informācijas tīkla izveidošanu starp Līgumslēdzēju pušu kompetentajām iestādēm,

ATSAUCOTIES ARĪ uz to, ka *HELCOM* rekomendācijā 11/13 par valstu reaģētspējas izveidi naftas un citu kaitīgo vielu noplūdes gadījumā noteiktas kopējas prasības valstu spējai apkarot ķīmisku vielu noplūdes,

ATZĪSTOT, ka, apkarojot ķīmisku vielu noplūdes, īpašu kompetenci vairākās jomās ir nepieciešams, un visus vajadzīgos ekspertus var nebūt pieejams katra no Līgumslēdzējām pusēm, īpaši, ja notiek negadījums piekrastē ir līgumslēdzēja puse, ja attiecīgo ķīmisko vielu nav izmantoti plašākā mērogā,

ATZĪSTOT ARĪ, ka tādu ķīmisko atkritumu iznīcināšana, kas radušies piesārņojumu seku likvidācijas operācijās, var radīt lielas grūtības trešajām personām, kas nelieto šīs ķīmiskās vielas,

IESAKA Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām:

a) noteikt kontaktpunktu, kurā citu Līgumslēdzēju pušu kompetentās iestādes ārkārtējās situācijās var nekavējoties saņemt informāciju par ķīmisko kravu uz tankkuģa, kas atrodas ceļā no kādas attiecīgās puses ostas vai uz to;

b) ar dalībvalstu pasākumiem pēc iespējas ātrāk, bet ne vēlāk kā līdz 1992. gadam, izveidot informācijas sistēmu, kas ķīmiskās noplūdes gadījumā kompetentām iestādēm atvieglotu piekļuvi datiem par ķīmiskajām vielām, ko pārvadā tankkuģi;

c) Saskaņā ar Konvencijas VI*) pielikuma 8. noteikumu un savu spēju robežās sniegt īpašu palīdzību citām Līgumslēdzējām pusēm, piemēram, nosūtīt ekspertus, kas spēj reaģēt uz ķīmisku vielu noplūdēm, papildu aizsargapģērbu un aprīkojumu piesārņojuma seku likvidācijas personālam, kā arī speciālus instrumentus ķīmisko analīžu veikšanai,

-
- *) atsauce uz 1992. gada Helsinku konvencijas VII pielikumu
**) atsauce uz 1992. gada Helsinku konvencijas 10. noteikumu

IESAKA ARĪ Līgumslēdzēju pušu valdībām informēt citai citu par savas valsts iespējām apstrādāt un apglabāt poligonos ķīmiskos atkritumus, kas radušies piesārņojuma seku likvidācijas operācijās, un darīt visu iespējamo, lai nodrošinātu atkritumu apstrādes iespējas pēc negadījuma, kas noticis citas Līgumslēdzējas puses piekrastē,

PILNVARO Piesārņojuma seku likvidācijas komiteju***) izstrādāt atbilstīgu nodaļu par šīs rekomendācijas īstenošanu, kas jāiekļauj Rokasgrāmatā par sadarbību jūras piesārņojuma seku likvidācijā****),

PIEPRASA, lai darbības, ko Līgumslēdzējas puses veic, lai īstenotu šo rekomendāciju, tiktu pirmo reizi paziņotas Komisijai un tās Piesārņojuma seku likvidācijas komitejai***) līdz 1993. gada 30. maijam.

***) atsauce uz *HELCOM* Reaģēšanas grupu

****) ņemiet vērā, ka *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatas 2. sējums "Reaģēšana uz tādiem negadījumiem jūrā, kuros notiek bīstamu vielu noplūdes un pazaudētas bīstamas preces" jau ir izstrādāts un ir pieejams *HELCOM* mājas lapā

HELCOM rekomendācija 12/8

(Šī rekomendācija aizstāj *HELCOM* rekomendāciju 7/11)

Pieņemta trešdiena, 1991. gada 20. februārī,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

NOVĒROŠANA NO GAISA AR ATTĀLINĀTĀS NOVĒROŠANAS SISTĒMĀM BALTIJAS JŪRAS REĢIONĀ

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES uz Helsinku konvencijas VI*) pielikuma 3. noteikumu, saskaņā ar kuru Līgumslēdzējam pusēm individuāli vai sadarbībā jāizplāno un jāveic novērošanas pasākumi visā Baltijas jūras reģionā, lai atklātu un kontrolētu naftu un citas jūrā izgāztas kaitīgas vielas,

PĀRLIECINĀTA, ka novērošana no gaisa ar attālinātās novērošanas sistēmām būtiski uzlabo reaģētspēju uz lielām naftas noplūdēm kuģu negadījumos,

PĀRLIECINĀTA ARĪ, ka novērošana no gaisa ar attālinātās novērošanas sistēmām būtiski uzlabo spēju savākt pierādījumus tiesvedības sākšanai par nelikumīgām ekspluatācijas noplūdēm no kuģiem,

TURKLĀT PĀRLIECINĀTA, ka regulārai novērošanai no gaisa ir preventīva ietekme uz potenciālajiem attiecīgo konvenciju noteikumu pārkāpējiem,

APZINOTIES, ka novērošana var būt efektīva tikai tad, ja ir lietotas attālinātās novērošanas sistēmas, kas var darboties arī naktī un sliktos laika apstākļos,

IEVĒROJOT, ka pušu kopīgā rīcība novērošanai no gaisa sākās saskaņā ar īpašu *HELCOM* plānu,

ATGĀDINOT, ka Helsinku komisijas devītās sanāksmes Ministru deklarācijā aicināts izstrādāt un ieviest novērošanu no gaisa ar adekvātu novērošanas sistēmu,

ATSAUCOTIES UZ valstu vadītāju un ministru 1990. gada septembrī Ronebijā, Zviedrijā, pieņemto Baltijas jūras deklarāciju, kurā uzsvērts, ka attiecībā uz novērošanu no gaisa ir būtiski jāpastiprina sadarbība starp attiecīgajām kompetentajām iestādēm;

IESAKA Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām pēc iespējas ātrāk, bet ne vēlāk kā līdz 1994. gada beigām, ieviest attālinātās novērošanas sistēmu Baltijas jūras reģiona novērošanai no gaisa,

*) atsauce uz 1992. gada Helsinku konvencijas VII pielikumu

IESAKA ARĪ Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām

a) veltīt vairāk pūļu tam, lai atsevišķi un vienotās darbībās nodrošinātu regulāru un

efektīvu novērošanu no gaisa visā Baltijas jūras reģionā;

b) attīstīt un uzlabot esošās attālinātās novērošanas sistēmas tā, lai tās varētu efektīvi darboties arī naktīs un sliktos laika apstākļos, un

c) uzlabot iespēju izmantot novērošanas sniegto informāciju kā pierādījumu tiesā pret naftas noplūdes noteikumu likumpārkāpējiem,

TURKLĀT IESAKA Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām divpusēji vai daudzpusēji apņemties koordinēt šādas novērošanas darbības, kas notiek ārpus teritoriālajiem ūdeņiem, ja tas nepieciešams.

HELCOM rekomendācija 12/9

Pieņemta trešdiena, 1991. gada 20. februārī,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

TURPMĀKIE PĒTĪJUMI, KAS SAISTĪTI AR APJOMĪGU NAFTAS NOPLŪDI

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES UZ 1974. gada Konvencijas par jūras vides aizsardzību Baltijas jūras reģionā (Helsinku konvencijas) 16. pantu *), kas *inter alia* veicina pētījumus par to, kā novērtēt piesārņojuma raksturu un apjomu Baltijas jūras reģionā, un Helsinku komisijas uzdevumus šajā saistībā,

APZINOTIES, ka negadījumi var veidot ievērojamu daļu no naftas piesārņojuma slodzes Baltijas jūrā un ka lielas naftas noplūdes rezultātā Baltijas jūrā var būt ļoti negatīvas ekoloģiskas un ekonomiskas sekas,

APZINOTIES ARĪ to, ka Līgumslēdzējas puses ir veikušas papildu pētījumus saistībā ar iepriekšējiem naftas noplūdes gadījumiem,

ATZĪSTOT vajadzību pieņemt kopējus principus un vadlīnijas attiecībā uz šādiem pētījumiem,

IESAKA Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām izpētīt nejausa naftas piesārņojuma ekoloģiskās un ekonomiskās sekas saistībā ar ikvienu lielu naftas noplūdes gadījumu Baltijas jūrā,

TURKLĀT IESAKA Līgumslēdzēju pušu valdībām šādu pētījumu veikšanai izmantot Helsinku komisijas Vides komitejas un Piesārņojuma seku likvidācijas komitejas kopīgi pieņemtās vadlīnijas.

*) atsauce uz 1992. gada Helsinku konvencijas 24. pantu

VADLĪNIJAS NAFTAS NOPLŪDES TURPMĀKAJIEM PĒTĪJUMIEM (saistībā ar *HELCOM* rekomendāciju 12/9, ko pieņēma 1991. gada martā)

Vadlīnijas ietver studiju un pētījumu uzdevumus, kurus ir svarīgi īstenot lielas naftas noplūdes gadījumos. Vadlīnijas ir sadalītas piecās funkcionālās daļās, proti,

(1) pētniecības darba organizēšana, (2) fizikālie un ķīmiskie pētījumi, (3) ekoloģiskie pētījumi,

(4) zvejniecības pētījumi un (5) dokumentācija. Vadlīnijas nesniedz precīzu informāciju vai sīki izstrādātas metodes, kā Helsinku konvencijas Līgumslēdzējam pusēm pētījumi jāveic praktiski un tehniski un kā tie jāsaģatavo, jo šie jautājumi ir atkarīgi no attiecīgo valstu atbildīgo pētniecības iestāžu un piesārņojuma seku likvidācijas organizāciju gatavības.

Vadlīnijas ievieš pētniecisko darbu kā būtisku un noderīgu kopējo reaģēšanas operāciju daļu, aptverot katru lielas naftas noplūdes gadījumu ar mērķi palīdzēt piesārņojuma seku likvidācijas operācijās un sniegt vajadzīgos pierādījumus, kas parāda saistību starp naftas piesārņojuma radīto kaitējumu un naftas noplūdi, un turklāt novērtēt naftas ietekmi uz jūras vidi un dabas resursiem.

Pētījumus veic atbildīgie pētniecības institūti. Pētniecības darbības jāveic uzreiz pēc apjomīgas naftas noplūdes vienlaikus ar piesārņojuma seku likvidācijas operāciju. Valsts ārkārtas rīcības plānā jāiekļauj arī plāni turpmākajiem pētījumiem. Pētniecības plānā ekspertu grupas vai institūts, norādot atbildīgo personu vārdus, tiek izvirzīti, lai rūpētos par nepieciešamo pētniecības uzdevumu izpildi.

Sadarbībai starp pētniecības un piesārņojuma seku likvidācijas komandām jābūt aktīvai un jāietver abpusēja informācijas apmaiņa. Zinātnieki var sniegt savu ieguldījumu piesārņojuma novēršanā, analizējot un apkopojot uzkrātos datus un cenšoties tos izskaidrot saistībā ar reālo situāciju.

Tas, cik apjomīgs būs pētniecības darbs, atkarīgs no naftas noplūdes situācijas. Ir vajadzīgi papildu pētījumi, ja nafta ir nogrimusi vai intensīvi izkliedēta un pazudusi, norobežotā jūras rajonā, vai, ja noplūdes likvidācijas pasākumiem ir tikusi izmantota dispersantviela.

1. PĒTNIECĪBAS DARBA ORGANIZĒŠANA

Iepriekš ir jāizstrādā pētniecības plāni, kas satur informāciju par pētniecības resursiem, kuri piemērojami naftas noplūdes turpmākajiem pētījumiem. Šajā saistībā iepriekš ir jāizvirza šāda plāna atbildīgā persona (koordinators). Plāns ietver procedūras tam, kā pētniecības organizācija var tikt brīdināta un aktivizēta naftas noplūdes gadījumā.

Katrā smagas naftas noplūdes gadījumā jākoordinē vecākais zinātniskais pētnieks vai speciālistu grupa, kas koordinēs un rūpēsies par nepieciešamajiem pētniecības uzdevumiem, saskaņā ar pētījumu plānu. Viņš/viņa ir atbildīgs(-a):

(1)par sīki izstrādāta izpētes plāna sagatavošanu attiecībā uz reālas noplūdes situācijas nopietnību un attīstību;

(2)par sadarbību starp atbildīgajām valsts pētniecības organizācijām, pētniecības un naftas piesārņojuma seku likvidācijas organizācijām un risina administratīvos un finanšu

jautājumus, kas attiecas uz pētniecisko darbu; Var tikt izveidota sadarbībspējīga pētniecības un piesārņojuma seku likvidācijas dalībnieku grupa ar mērķi veicināt sadarbību starp organizācijām;

(3)**par citu** atbildīgo pētniecības organizāciju nolīgšanu un veicamo pētniecības uzdevumu deleģēšanu;

(4)**par sadarbības organizēšanu** starp iesaistīto valstu pētniecības iestādēm, ja nafta izplatījusies kaimiņvalstu teritoriālajos ūdeņos;

(5)**par piedalīšanos** pētniecības grupā, kuru atbildīgās iestādes vienmēr izveido smaga naftas noplūdes gadījumā ar mērķi izmeklēt un apkopot prasības no tiem, kuri ir cietuši no piesārņojuma radītā kaitējuma;

(6)**par informācijas sniegšanu** saistībā ar naftas noplūdes negadījuma ietekmi uz vidi;

(7)**par** galīgā izpētes ziņojuma sagatavošanu, pamatojoties uz naftas noplūdes gadījumu laikā veikto pētījumu rezultātiem.

2. FIZIKĀLIE UN ĶĪMISKIE PĒTĪJUMI

Fizikālos un ķīmiskos pētījumos, kas jāīsteno katrā smagas naftas noplūdes gadījumā, veicami turpmāk norādītie pētniecības uzdevumi.

(1)**Ievākt** datus par izplūdušās naftas veidu un kvalitāti uzreiz pēc noplūdes. Ja trūkst datu vai naftas veids nav zināms, cik drīz vien iespējams jāveic analīzes, lai noteiktu naftas fizikālās un ķīmiskās īpašības, piemēram, **blīvumu, viskozitāti, sabiezēšanas punktu, naftas ūdens un vaska saturu. Nafta bez piemaisījumiem (tīrā nafta)** no cauruļvada plūsuma cisternās vai konteineros jāsavāc un jāizmanto kā atsauces viela naftas identifikācijai un citām analīzēm.

(2)**Prognozēt**, cik drīz vien iespējams, naftas uzvedību un **novērtēt** tās izplatību, pamatojoties uz tiešajiem datiem par naftas fizikālajām un ķīmiskajām īpašībām un ņemot vērā dominējošos apstākļus. Jāveicina pieejamo datorizēto izplatības modeļu izmantošana, lai palīdzētu piesārņojuma seku likvidācijas operācijās, kā arī pētījumos par ietekmes novērtējumu.

(3)**Noteikt** un **novērtēt pārmaiņas** dēdējušu naftas plankuma uzvedībā. Naftas paraugi fizikālajām un ķīmiskajām analīzēm jāsavāc, ievērojot stingru grafiku, ja nafta nekontrolēti virzās plašā jūras reģionā, piemēram, dreifē ar ledu.

(4)**Identificēt** jūrā, krastā un, piemēram, bojātos zivju tīklos konstatētās naftas noplūdes izcelsmi. Lai gan šķiet skaidrs, ka atklātā nafta ir iegūta no faktiskas naftas noplūdes, tas tomēr ir jāpierāda, veicot ķīmiskās analīzes. Šo analīžu rezultāti ir vajadzīgie pierādījumi naftas noplūdes situāciju dokumentācijā un kompensācijas lietās.

(5)**Sniegt** pierādījumus par naftas turpmāko likteni, naftas piesārņojuma pakāpi un apmēru jūras vidē. **Ūdens un nosēdumu paraugi jāsavāc**, lai veiktu naftas ogļūdeņražu, piemēram, kopējo naftas ogļūdeņražu (izmantojot UV/F) vai labāku alifātisko frakciju (izmantojot GC) un aromātisko ogļūdeņražu (izmantojot GH/MS vai HPLC) ķīmisko analīzi. Tas

vienmēr ir jādara naftas noplūdes gadījumos, kad nafta ir plaši izkliedēta, nogrimusi vai pazudusi, vai gadījumos, ja noplūdes seku likvidācijā izmanto dispersantu.

(6)**Apkopot un noteikt** naftas izplatības zonu saskaņā ar pieejamiem datiem par naftas novērojumiem, piesārņojuma seku likvidācijas un attīrīšanas operācijām, naftas izlūkošanu piekrastē, jūras ūdens un sedimentu ķīmiskajām analīzēm u. c. Jānorāda, ka naftas izkliedes reģions, iespējams, nav tas pats, kas no naftas cietušais jūras reģions. To iespējams noteikt tikai tad, kad ir veikti daži no pētījumiem, kas norādīti 3. un 4. nodaļā.

3. EKOLOĢISKIE PĒTĪJUMI

Ekoloģiskie pētījumi, kas jāveic smagas naftas noplūdes gadījumā, saistīti ar turpmāk norādītiem pētniecības uzdevumiem.

(1)**Pārbaudīt** dabas aizsardzības zonu, arhipelāgu un piekrastes, svarīgu jūras putnu ligzdošanas vietu, roņu vairošanās zonu un zvejas zonu neaizsargātību. Šīs zonas ir prioritāte naftas noplūdes seku likvidācijas operācijās. Vienmēr ir nepieciešama jaunākā informācija par jūras putnu kopienu jutīgumu, roņu populācijām un zivju krājumiem, kas mainās atkarībā no sezonas. Šī informācija palīdzēs piesārņojuma seku likvidācijas organizācijām koncentrēt savus aizsardzības pasākumus īstajos mērķos un zonās. Prioritāte ir sagatavot neaizsargāto reģionu vides atlantus un veicināt ne tikai naftas piesārņojuma kontroli, bet arī cita veida pētījumu un monitoringa programmas.

(2)**Noteikt un dokumentēt** dabas resursu zaudējumus, piemēram, nogalinātus jūras putnus, zivis un roņu mazuļus, veģetācijas bojājumus, **kā arī** naftas piesārņojuma līmeni naftas skartajās teritorijās un šajās teritorijās veikto tīrīšanas darbu rezultātus, zivju tīklu un cita veida bojājumus. Turklāt jāaprēķina gaidāmā ietekme uz cietušajām zonām.

(3)**Noteikt** naftas piesārņojuma pakāpi un apmēru jūras organismos. Naftas noplūdes situācijās vienmēr jāsavāc un jāizpēta indikatororganismi, ja ir izmantots dispersants vai ja nafta intensīvi izplatījusies, nogrimusi vai pazudusi noteiktā jūras reģionā. Labas indikatorsugas ir amfipodi, **Gammarus sp. un Pontoporeia sp.**, šīs sugas ir arī svarīgs pārtikas avots zivīm. Ir pierādīts, ka tās ir ļoti jutīgas pret naftas piesārņojumu. Naftas pilītes ir redzamas, un piesārņojumu var viegli noteikt, izmantojot mikroskopu. Arī gliemežim **Lymnaea sp.**, kas ir izplatīts visā Baltijas jūras baseinā, divvārstuļu moluskiem, ziemeļu ēdamgliemenēm (**Mytilus edulis**) un Baltijas plakangliemenēm (**Macoma balthica**) var veikt ķīmiskās un histopatoloģiskās analīzes. Naftas ogļūdeņražu analīzes, kā norādīts 2. nodaļas 5. punktā, dod visaptverošus datus par to, cik lielā mērā nafta ietekmējusi jūras teritoriju. Zivju sugas, kas noderīgas naftas noplūdes novērošanas pētījumos, ir uzskaitītas 4. nodaļā.

Papildu pētījumi par kvantitatīvo ietekmi uz jūras dibenā mītošajiem dzīvniekiem un arī zooplanktonu un fitoplanktonu jāveic atkarībā no noplūdes pakāpes, situācijas un nepieciešamības.

Ekoloģisko pētījumu rezultātiem ir nozīme, apsverot nepieciešamību atjaunot naftas bojāto dabu.

4. ZVEJNIECĪBAS PĒTĪJUMI

(1)**Noteikt un dokumentēt** tā kaitējuma apjomu, kas nodarīts zvejniecībai. Visi ziņotie zaudējumi, kas nodarīti zivsaimniecībām, jāapstiprina un jāreģistrē bojājumu vietā. To dara pētniecības vai piesārņojuma seku likvidācijas organizāciju pilnvarotas personas. Bojātie zivju ķeršanas rīki jānofotografē, un jāpaņem naftas paraugi identifikācijai. Ja pastāv bažas par nozvejas zivju saindēšanu, zivju paraugus var nogādāt specializētai laboratorijai, piemēram, naftas ogļūdeņražu analīzēm vai smaržu un garšu testiem. Turklāt, vācot un pētot statistiku par nozveju, iespējams gūt pierādījumus par iespējamo naftas piesārņojuma ietekmi, piemēram, samazinātai nozvejai vienmēr ir bioloģiskas sekas, bet tai var būt arī ekonomiskas sekas.

(2)**Izpētīt bioloģisko ietekmi** uz zivīm. Zivju sugas, kas jānorāda, ir butes (**Platichthys flesus L.**), reņģes (**Clupea harengus membras L.**) un salakas **Osmerus eperlanus L.** un to kāpuri. Var izvēlēties arī citas zivju sugas, kas sastopamas naftas skartajā jūras reģionā, piemēram, asarus (**Perca fluviatilis L.**). Analīzes no šīm zivju sugām var veikt dažādiem nolūkiem: izpētīt slimības, fizioloģiskas pārmaiņas, reprodukcijas spēju traucējumus, patoloģiskas pārmaiņas un saindēšanos, un kopumā iegūt pierādījumus par to, cik lielā mērā nafta ietekmējusi zivis.

5. DOKUMENTĀCIJA

(1)Galīgo pārskatu sagatavo, pamatojoties uz dažāda veida pētniecības dokumentiem, kas saņemti no apakšorganizācijām.

(2)Pētniecības dokumenti (ziņojumi) sastāv no secīgiem pētījumiem un citiem izmeklēšanas dokumentiem, kā arī visiem nepieciešamajiem datiem, kas ir svarīgi nobeiguma apsvērumiem un pētījumu turpmākās stratēģijas izstrādei, piemēram, lai pētītu skarto jūras reģionu atveseļošanu.

(3)Piemēram, analītisku un netiešu pierādījumu dokumentāciju var veikt **ar kartēm**, kas satur visu informāciju par naftas kustību un datumiem, par vēja un straumes virzienu, par naftas izplatīšanās reģionu, par arhipelāgu un piekrastes zonu piesārņotām teritorijām, un par piesārņojumu pakāpi, kā arī tīrīšanas darbu rezultātiem piekrastē. Kartes tiks veidotas tā, lai tās varētu izmantot kā nepieciešamos dokumentus kompensācijas pieteikumos, kas tiks adresēti piesārņotājiem, apdrošināšanas sabiedrībām un Starptautiskajam fondam naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai. Turklāt kartes varēs izmantot turpmāku pētījumu plānošanai jūras reģionā vairākus mēnešus pēc naftas noplūdes gadījuma.

(4)Nobeiguma ziņojumā vajadzētu

raksturot naftas ģeogrāfisko izplatību un naftas piesārņojuma līmeni skartajos jūras rajonos,

provizoriski noteikt naftas sadalīšanos,

sniegt pierādījumus, kas saista faktisko naftas noplūdi ar dokumentēto naftas produktu piesārņojuma radīto kaitējumu,

noteikt skartos objektus,

novērtēt ekoloģisko ietekmi un ietekmi uz zivsaimniecībām,

paredzēt sekas ilgtermiņā un

izveidot turpmāko izpētes darbu stratēģiju ar mērķi atjaunot jūras ekosistēmas skartās daļas.

(5) Nobeiguma dokumentā ir jābūt arī atgriezeniskajai informācijai par to, kādu negaidītu ietekmi uz vidi izraisīja piesārņojuma seku likvidācijas operācijas, kas tika veiktas naftas noplūdes akūtajā fāzē.

HELCOM REKOMENDĀCIJA 17/12

Pieņemta trešdiena, 1996. gada 13. martā,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

**PASĀKUMI, LAI LIKVIDĒTU NAFTAS UN CITU KAITĪGU VIELU
PIESĀRŅOJUMU, KAS RADIES, KUĢIEM UZSKRIENOT UZ SĒKĻA, KUĢU
SADURSMES GADĪJUMĀ, KUĢA NOGRIMŠANAS VAI CITU JŪRAS
NEGADĪJUMU REZULTĀTĀ**

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES UZ 1974. gada Helsinku konvencijas 2. panta 6. un 7. punktu, 11. pantu, II un VI pielikumu un 1992. gada Helsinku konvencijas 2. panta 7., 8. un 9.. punktu, 3. panta 1. un 2. punktu 5. pantu, 14. pantu, I un VII pielikumu,

ATSAUCOTIES ARĪ UZ 1969. gada Starptautisko konvenciju par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā un grozīto 1973. gada protokolu par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā citu vielu, kas nav nafta, izraisīta piesārņojuma gadījumā,

ATSAUCOTIES UZ Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas 211. un 221. pantu,

PATUROT PRĀTĀ nesenos incidentus, kas radīja nopietnus draudus Baltijas jūras reģiona jūras videi un piekrastes līnijai, un Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu attiecīgās intereses,

APZINOTIES, ka jebkura kaitīga viela, kas tiek iepludināta Baltijas jūrā, var radīt piesārņojumu,

APZINOTIES to, cik svarīgi ir veikt piesardzības pasākumus, lai izvairītos no piesārņojuma, ko rada negadījumi jūrā,

NEMOT VĒRĀ principu "maksā piesārņotājs", ko paredz 1992. gada Helsinku konvencija,

PIEPRASA Līgumslēdzēju pušu valdībām, kas to vēl nav izdarījušas, ratificēt 1989. gada Starptautisko konvenciju par glābšanu, lai izveidotu mūsdienīgu tiesisko režīmu attiecībā uz efektīvām un laikus īstenotām glābšanas operācijām, lai saglabātu kuģu drošību, aizsargātu citu apdraudētu īpašumu un jūras vidi Baltijas jūras reģionā,

TURKLĀT PIEPRASA Līgumslēdzēju pušu valdībām, kas to vēl nav izdarījušas, ratificēt 1992. gada Protokolu par grozījumiem 1969. gada Starptautiskajā konvencijā par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītajiem zaudējumiem (*CLC PROT* 1992) un 1992. gada Protokolu par grozījumiem 1971. gada Starptautiskajā konvencijā par starptautiskā fonda nodibināšanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (*FUND PROT* 1992), lai nodrošinātu kompensāciju par reaģēšanu naftas piesārņojuma gadījumos dalībvalstu ekskluzīvajās ekonomiskajās zonās vai līdzvērtīgā Līgumslēdzēju pušu teritorijā,

PIEPRASA ARĪ, lai Līgumslēdzēju pušu valdības

i) sadarbotos Starptautiskās jūrniecības organizācijas (*IMO*) ietvaros:

1. veicinātu Konvencijas par vraku aizvākšanu agrīnu izstrādi;
2. izpētītu iespējas, kā grozīt to vielu sarakstu, kas pievienots 1973. gada Protokolam par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā citu vielu, kas nav nafta, izraisīta piesārņojuma gadījumā (*INTERVENTION PROTOCOL 1973*), iekļaujot sarakstā citas kaitīgās vielas, piemēram, barības vielas, kas piekrastes valstīm dod tiesības iejaukties jūras rajonos, kuri ir īpaši jutīgi pret jebkāda veida piesārņojumu;
3. izpētīt priekšlikumus par grozījumiem *MARPOL 73/78* ar jaunu pielikumu attiecībā uz cietajām kaitīgajām vielām;

ii) sadarboties diplomātiskās konferences laikā, ko organizē *IMO*, lai

1. izdarītu grozījumus 1976. gada Konvencijā par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (*CLLMC*), nosakot lielāku atbildības limitu, un
2. pieņemtu Konvenciju par atbildību un zaudējumu atlīdzināšanu, ko izraisa bīstamas un kaitīgas vielas (*HNS* konvencija),

AICINA Līgumslēdzēju pušu valdības veikt attiecīgus pasākumus kuģu negadījumos, kad tie uzskrējuši uz sēkļa, sadursmes negadījumos, kuģa nogrimšanas vai citos jūras negadījumos, pamatojoties uz starptautiskajām tiesībām savā ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā vai līdzvērtīgā teritorijā, vai rīcības rajonos saskaņā ar Konvencijas VI*) pielikuma 7. noteikumu, lai:

1. attīrītu jūru no bunkuru degvielas, citām eļļām un citām kaitīgām vielām, ko pārvadā kravas kuģī un kas izraisa vai var izraisīt tūlītējas vai vēlākas briesmas Līgumslēdzēju pušu teritorijas jūras videi, piekrastei vai to attiecīgajām interesēm;
2. veikt kuģa glābšanu vai vraka aizvākšanu no jūras, kad tas var radīt draudus kuģošanas drošībai un jūras videi,

MUDINA Līgumslēdzēju pušu valdības katru gadu nodrošināt Piesārņojuma novēršanas organizācijas un Jūras komitejas ar ziņojumiem par progresu saistībā ar šo Rekomendāciju.

*) atsauce uz 1992. gada Helsinku konvencijas VII pielikumu

HELCOM rekomendācija 19/17

(Šī rekomendācija aizstāj *HELCOM* rekomendāciju 10/10)

Pieņemta otrdienā, 1998. gada 24. martā,
ņemot vērā Helsinku konvencijas VII pielikuma 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu un
VII pielikuma 1. noteikuma 1. punktu

PASĀKUMI, LAI LIKVIDĒTU PIESĀRŅOJUMA SEKAS NO JŪRAS

PLATFORMAS KOMISIJA,

ATSAUCOTIES UZ 1974. gada Helsinku konvencijas 10. pantu, kas *inter alia* nosaka, ka katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka nekavējoties ir pieejamas atbilstošas iekārtas, lai īstenotu piesārņojuma samazināšanas operāciju Baltijas jūras reģionā *),

ATSAUCOTIES uz 1992. gada Helsinku konvencijas 12. pantu, kas *inter alia* nosaka, ka katra Līgumslēdzēja puse nodrošina nepieciešamo gatavības līmeni, lai nekavējoties reaģētu uz piesārņojuma gadījumiem, ko izraisījusi jūras gultnes un kontinentālās šelfa daļas izpēte un izmantošana,

ATSAUCOTIES uz 1992. gada Helsinku konvencijas VI pielikuma 7. noteikumu un VII pielikuma 2. noteikumu par ārkārtas rīcības plānošanu,

NORĀDOT UZ *HELCOM* rekomendāciju 1/8 par dispersantu, grimstošu vielu un absorbentu izmantošanas ierobežošanu naftas piesārņojuma seku likvidācijas operācijās Baltijas jūrā**) un *HELCOM* rekomendāciju 11/13 par valstu reaģētspējas uzlabošanu uz naftas un citu kaitīgo vielu noplūdēm un vadlīnijām par to, kā piemērot šo rekomendāciju,

APZINOTIES citas *HELCOM* darbības attiecībā uz naftas noplūžu ierobežošanu un jūras gultnes un kontinentālās šelfa daļas izmantošanu un izpēti,

APZINOTIES **ARĪ** *IMO* rokasgrāmatas par naftas piesārņojumu II pielikuma 2. iedaļā ietvertos operatīvās rīcības plānus piesārņojuma gadījumam jūras platformām, jūras ostām un naftas pārkraušanas iekārtām, kas izstrādāti *IMO* ietvaros saskaņā ar 1990. gada Starptautisko konvenciju par reaģētspēju, sagatavotību un sadarbību naftas piesārņojuma gadījumā,

IESAKA 1974. gada Helsinku konvencijas***) Līgumslēdzēju pušu valdībām nodrošināt, lai katrai jūras platformai ir operatīvās rīcības plāns piesārņojuma gadījumam, izstrādāts saskaņā ar šādiem principiem:

- a) operatīvās rīcības plāns piesārņojuma gadījumam jāaskaņo ar valsts ārkārtas rīcības plānu un jāapstiprina saskaņā ar procedūru, ko nosaka attiecīgā valsts iestāde; jāņem vērā tie risku novērtējumi, kas saistīti ar jūras platformu vienību darbu;
- b) operatīvās rīcības plāns piesārņojuma gadījumam jāizstrādā pirms jūras platformas vienības sāk savu darbu, kā arī tam jābūt:

*) atsauce uz 1992. gada Helsinku konvencijas 14. pantu, kas prasa Līgumslēdzējām pusēm saglabāt adekvātu reaģētspēju uz piesārņojuma negadījumiem, lai tos novērstu vai

mazinātu to sekas

***) atsauce uz *HELCOM* rekomendāciju 22/2 par ķīmisku vielu un citu vielu izmantošanu
piesārņojuma seku likvidācijas operācijās Baltijas jūras reģionā

****) atsauce uz 1992. gada Helsinku konvenciju

-
- (i) atbilstošam jūras platformas vienības veidam,
 - (ii) saistītam ar jūras platformas vienības darbību,
 - (iii) efektīvam, t. i., draudzīgam lietotājiem;

c) Operatīvās rīcības plānā piesārņojuma gadījumam nosaka piesārņojuma seku likvidācijai nepieciešamo iekārtu precīzu uzglabāšanas vietu, piemēram, ārkārtas rezerves kuģi un/vai sauszemes bāzes, pienācīgi ņemot vērā jūras platformas vienību atrašanās vietu;

d) aprīkojumam jābūt novietotam tā, lai saglabāšanas pasākumus varētu veikt pietiekami savlaicīgi, pienācīgi ņemot vērā reģiona vides jutīgumu un ģeoloģiskos apstākļus. Platformas operatoram nekavējoties jāveic reaģēšanas pasākumi. Citi atbalsta pasākumi vispārējā avārijas rīcības plāna ietvaros jāveic ne vēlāk kā astoņas stundas pēc noplūdes negadījuma;

e) dispersantu izmantošana naftas noplūžu seku likvidācijas operācijās ir cik vien iespējams ierobežota, un katrai atsevišķai šādai izmantošanas reizei ir vajadzīgas atļaujas, ko piešķirušas valsts kompetentās iestādes;

f) kopējai iekārtu jaudai jāatbilst gaidāmajam noplūdes apjomam:

(i) iekārtu daudzumam ir jābūt pietiekamam, lai likvidētu noplūdes, kas atbilst naftas izplūdei no ražošanas urbšanas, ražošanas platformas vai cauruļvada, pienācīgi ņemot vērā naftas iztvaikošanu un emulsifikāciju,

(ii) izpētes urbšanas darbu vajadzībām iekārtu daudzumam ir jābūt pietiekamam, lai novērstu tādu naftas produktu noplūdi, kas atbilst iespējamajai izplūdei, ievērojot urbšanas vietas ģeoloģiskās atrašanās vietas un naftas iztvaikošanu un emulsifikāciju,

g) iekārtām, ko izmanto piesārņojuma likvidācijas operācijās, ir jāizpilda šādas prasības:

(i) naftas savākšanas sistēmām, bonām un transportam ir jābūt no tāda materiāla, lai šīs iekārtas varētu darboties augstu viļņu apstākļos, ūdeņos, kur ir straumes, ar viļņu augstumu līdz 20 m un/vai straumes ātrumu līdz 1 mezglam.

Turklāt iekārtām jābūt spējīgām efektīvi darboties dominējošos temperatūras apstākļos, faktiskajās zonās (sakarā ar augsta spiediena apstākļiem),

(ii) piesārņojuma seku likvidācijas iekārtām, kas paredzētas lietošanai ledū, jābūt labi pārbaudītām šādam nolūkam;

h) iekārtām, kas paredzētas liela apjoma piesārņojuma seku likvidācijai, kuru rada citas kaitīgas vielas, izņemot naftu, ir jāizpilda šādas prasības:

(i) iekārtu daudzumam un veidam jābūt tādam, lai lietotāji varētu izmērīt piesārņojuma apmēru un ziņot par tā atrašanās vietu, kā arī lai samazinātu tādu vielu izplūdi,

(ii) ja piesārņojošās vielas paliek peldam uz ūdens virsmas un nav viegli šķīstošas ūdenī, lietotājam jāvar uzņemt un transportēt šīs piesārņojošās vielas laika apstākļos, kas minēti g) (I) punktā,

(iii) šādos gadījumos attiecīgās iekārtas ir pietiekamas, lai varētu likvidēt šo vielu piesārņojuma sekas dotajā laikā;

i) aprīkojums jāglabā un jāuztur tā, lai piesārņojuma seku likvidācijas pasākumus varētu veikt nekavējoties,

PIEPRASA Līgumslēdzēju pušu valdībām pastāvīgi apmainīties ar informāciju ar Helsinku Komisijas starpniecību par visu piekrastē plānoto vai pabeigto darbību atrašanās vietu un veidu, izplūžu veidu un apjomu, kā arī par ārkārtējiem pasākumiem, kas tiek veikti, turklāt informēt:

a) pārējās Līgumslēdzējas puses, kas robežojas ar jūras reģionu, kurā notiek piekrastes darbības, par veiktajiem pasākumiem piesārņojuma seku likvidācijai jūrā, pirms šādas darbības piekrastē ir sāktas;

b) Piesārņojuma seku likvidācijas komiteju****) par apstiprinātiem pasākumiem katrai atsevišķai piekrastes vienībai saskaņā ar d) apakšpunktu, un sniegt citu sīkāku informāciju, kas var būt būtiska, kopīgi reaģējot uz piesārņojuma gadījumiem,

PIEPRASA ARĪ Līgumslēdzēju pušu valdībām sniegt ziņojumus par šīs rekomendācijas īstenošanu saskaņā ar procedūru, ko noteikusi Piesārņojuma seku likvidācijas komiteja****).

****) atsauce uz *HELCOM* Reaģēšanas grupu

HELCOM rekomendācija 20/5

(Šī rekomendācija papildina *HELCOM* rekomendāciju 11/13.)

Pieņemta 1999. gada 23. martā,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

OBLIGĀTĀ REAĢĒTSPĒJA UZ NAFTAS NOPLŪDĒM NAFTAS

TERMINĀĻOS KOMISIJA,

ATSAUCOTIES UZ 1974. gada Konvencijas par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību (Helsinku konvencija) 11. pantu un 1992. gada Helsinku konvencijas 14. pantu, saskaņā ar kuru Līgumslēdzējas puses atsevišķi vai kopīgi veic visus vajadzīgos pasākumus, lai uzturētu adekvātas spējas un reaģētu uz piesārņošanas gadījumiem, lai likvidētu vai mazinātu šo gadījumu ietekmi uz jūras vidi Baltijas jūras reģionā,

ATSAUCOTIES ARĪ UZ 1974. gada Helsinku konvencijas VI pielikumu un 1992. gada Helsinku konvencijas VII pielikumu, kas nosaka pamatprincipus attiecībā uz Līgumslēdzēju pušu sadarbību, reaģējot uz jūras piesārņošanas gadījumiem,

ATSAUCOTIES UZ *HELCOM* rekomendāciju 1/8 par dispersantu, grimstošu vielu un absorbentu izmantošanu naftas noplūžu seku likvidācijas operācijās Baltijas jūras reģionā*), *HELCOM* rekomendāciju 11/13 par valstu reaģētspējas izveidi naftas un citu kaitīgo vielu noplūdes gadījumā un *HELCOM* rekomendāciju 17/13**) par to, lai Baltijas jūras valstis izmantotu Rokasgrāmatu par sadarbību jūras piesārņojuma seku likvidācijā saskaņā ar Konvenciju par jūras vides aizsardzību Baltijas jūras reģionā (Helsinku konvencija),

TURKLĀT ATSAUCOTIES UZ 1992. gada Helsinku konvencijas 7. pantu par ietekmes uz vidi novērtējumu un *HELCOM* rekomendāciju 17/3 par informāciju un konsultācijām attiecībā uz jaunu iekārtu būvniecību, kas skar Baltijas jūru,

PATURŌT PRĀTĀ Līgumslēdzēju pušu plānus palielināt jūrā pārvadājamās naftas apjomus, pilnveidot esošos un būvēt jaunus naftas termināļus un līdz ar to paaugstināt piesārņojuma gadījumu risku iekraušanas/izkraušanas operāciju laikā,

UZSVEROT, ka piesārņojuma gadījums piekrastes zonā var nopietni kaitēt cilvēku labklājībai un sociālajai un ekonomiskajai attīstībai, kā arī atstāt iespaidu uz krasta ekosistēmām, dabisko vidi, bioloģisko daudzveidību un ekoloģiskajiem procesiem,

APZINOTIES, ka naftas termināļa operatīvās rīcības plānam piesārņojuma gadījumā jābūt pamatotam ar naftas noplūžu risku sistemātisku novērtēšanu un ka operatīvās rīcības plānam piesārņojuma gadījumā ir jābūt daļai no vispārējās drošības politikas un drošības plānošanas šajā naftas terminālī,

NEMOT VĒRĀ 1990. gada Starptautiskās konvencijas par gatavību, reaģēšanu un sadarbību naftas piesārņojuma gadījumā (*OPRC* konvencija) 3. pantu un noteikumus par jūras ostas operatīvās rīcības plāniem *IMO* rokasgrāmatas par naftas piesārņojumu II

sadaļā – Ārkārtas situāciju plānošana,

*) atsauce uz *HELCOM* rekomendāciju 22/2 par ķīmisku vielu un citu nemehānisku vielu izmantošanu naftas piesārņojuma seku likvidācijas operācijās Baltijas jūras reģionā

**) atsauces uz *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatu

IESAKA Līgumslēdzēju Pušu valdībām, kā papildinājumu *HELCOM* Rekomendācijai 11/13, attiecībā uz valstu reaģētspējas attīstību uz naftas un citu kaitīgo vielu noplūdi, jānodrošina, lai šīs vadlīnijas par obligātu spēju reaģēt uz naftas noplūdēm naftas terminālos tiktu pievienotas minētajai rekomendācijai un to piemērotu naftas termināli attiecīgajās valstīs,

IESAKA ARĪ Līgumslēdzēju pušu valdībām veikt ietekmes uz vidi novērtējuma (*EIA*) pētījumus saskaņā ar 1991. gada *Espoo* konvenciju par ietekmes uz vidi novērtējumu pārrobežu kontekstā un/vai grozīto Eiropas Padomes 1985. gada 27. jūnija Direktīvu 85/337/EEK par dažu valsts un privāto projektu ietekmes uz vidi novērtējumu, pirms sāka esošo naftas termināļu paplašināšanas plānošana vai jaunu naftas termināļu būvēšana,

PILNVARO Piesārņojuma seku likvidācijas komiteju (***) veikt grozījumus Vadlīnijās, kas ietvertas pielikumā,

PIEPRASA Līgumslēdzēju pušu valdībām piemērot šo rekomendāciju jaunajiem naftas termināļiem, sākot ar dienu, kad tā ir apstiprināta un 2001. gadā jau esošajiem naftas termināļiem,

PIEPRASA ARĪ Līgumslēdzēju pušu valdībām sniegt ziņojums par šīs rekomendācijas īstenošanu, pamatojoties uz 1992. gada Helsinku konvencijas 16. panta 1. punktu,

PIEPRASA ARĪ, lai Līgumslēdzēju pušu valdības ziņotu:

- Piesārņojuma seku likvidācijas komitejai (***) par piesārņojuma seku likvidācijas pasākumiem naftas termināļos saskaņā ar procedūru, ko apstiprinājusi Piesārņojuma seku likvidācijas komiteja (***), un

- Vides komitejai un Tehnoloģiskai komitejai (***) par *EIA* pētījumu koncepcijas īstenošanu saistībā ar naftas termināļiem savā valstī.

***) atsauce uz *HELCOM* Reaģēšanas grupu

****) atsauce uz *HELCOM* Monitoringa un novērtēšanas grupu un *HELCOM* Sauszemes piesārņojuma seku likvidācijas grupu

VADLĪNIJAS PAR MINIMĀLO REAGĒTSPĒJU NAFTAS NOPLŪŽU GADĪJUMOS NAFTAS TERMINĀĻOS

1. IEVADS

Šo vadlīniju mērķis ir izklāstīt tehniskos un operatīvos paņēmienus, lai īstenotu *HELCOM* rekomendāciju 20/5 par minimālo reaģētspēju naftas noplūžu gadījumos naftas termināļos.

Vadlīnijas jāīsteno, cieši sadarbojoties ostas administrācijai un naftas termināļu operatoriem, ņemot vērā termināļa situāciju: vai tas atrodas atklātā jūrā¹), daļēji slēgtā jūras reģionā vai slēgtā ostas teritorijā.

Operatīvās rīcības plāns piesārņojuma gadījumam naftas terminālī jāiekļauj ostas drošības pasākumus, kuru galvenais mērķis ir novērst negadījumus un naftas noplūdes. Drošības noteikumus izstrādā, pamatojoties uz sistemātiskiem riska novērtējumiem un analīzi, un uz identificēto risku samazināšanu, lai līdz minimumam samazinātu naftas noplūdes gadījuma iespēju naftas tankkuģu operāciju laikā ostās un termināļos.

Papildus ostas administrācijai ostas zonā parasti ir vairāki privātie operatori; kas ir atbildīgi paši par savām darbībām. Ir svarīgi, lai viena no iesaistītajām pusēm, galvenokārt ostas administrācija, uzņemtos dažādu privāto operatoru drošības pasākumu koordināciju. Līdzīgā veidā ostas administrācijai vajadzētu izstrādāt ostas avārijas rīcības plānu un pārliecināties, ka dažādu operatoru operatīvās rīcības plāni sakrīt ar vispārējo avārijas rīcības plānu. Ostas administrācija un operatori apmainās ar informāciju par šiem plāniem un regulāri organizē mācības.

Tomēr ir jāsaprot, ka nelabvēlīgu laika apstākļu un iespējamu vietējo ierobežojumu dēļ noteiktās darbības un tehniskie līdzekļi ne vienmēr var nodrošināt veiksmīgu tīrīšanas operāciju.

2. OPERATĪVĀS RĪCĪBAS PLĀNI PIESĀRŅOJUMA GADĪJUMAM

Ostas administrācijai jānodrošina, ka katram naftas terminālim ir savs operatīvās rīcības plāns, kas izstrādāts saskaņā ar *IMO* rokasgrāmatas par naftas piesārņojumu II sadaļas 2. nodaļu, kā arī saskaņā ar valsts noteikumiem, un ka šie plāni ir daļa no kopējā ostas ārkārtas rīcības plāna, lai izveidotu organizāciju, saziņu un citas procedūras reaģēšanai uz naftas noplūdēm jūrā. Pienācīgi jāņem vērā visas ārkārtējās situācijas, kas varētu rasties kuģu pārvietošanās un naftas produktu pārkraušanas laikā termināļos un piestātnēs.

1) Naftas termināļi, kas atrodas "atklātā jūrā", ietver arī naftas termināļus, kas atrodas piekrastes zonās.

Operatīvās rīcības plānā piesārņojuma gadījumam jāņem vērā

- apstrādātās naftas (jēlnaftas un naftas produktu) veids un daudzums; īpaša uzmanība ir jāpievērš noturīgajām eļļām,
- maksimālie noslogotu tankkuģu izmēri un to kravnesība un lielāko kravas tankkuģu

dimensija m³,

- maksimālais izplūdes ātrums (m³ stundā) un avārijas apstādināšanas ierīces apraksts,
- termināļa vai mola atrašanās vieta, piemēram, termināļi atklātā jūrā, slēgti vai daļēji slēgti termināļi,
- piekļuve terminālim no ostas,
- straumes, pakļautība jūras viļņiem,
- laika apstākļi un ledus apstākļi,
- manevrēšanas vieta termināļi noenkurotiem tankkuģiem un velkoņu noteikumi,
- tā kuģu ceļa apraksts, kas ir no atklātās jūras uz naftas termināli.

3. IERĪCES REAGĒŠANAI UZ PIESĀRŅOJUMU

Operatīvās rīcības plānā piesārņojuma gadījumam jānorāda piesārņojuma seku likvidācijas iekārtu precīza uzglabāšanas vieta, kā arī piekļuve šai vietai.

Aprīkojumam jāatrodas netālu no naftas kuģu pietātnēm un moliem; ja iekraušanas platforma vai pietauvošanās boja atrodas atklātā jūrā, aprīkojumam jāatrodas uz rezervē novietotiem apgādes kuģiem. Termināļa operatoram nekavējoties jāveic reaģēšanas pasākumi. Citi atbalsta pasākumi saskaņā ar vispārējo ārkārtas rīcības plānu ir daļa no operatīvās rīcības plāna piesārņojuma gadījumam, tostarp velkoņu laivu un ugunsdzēsēju kuģu izmantošana.

Kopējai iekārtu jaudai jāatbilst gaidāmajam noplūdes apjomam un kuģa iekraušanas un izkraušanas biežumam.

Iekārtām, ko izmanto piesārņojuma seku likvidācijas operācijās, ir jāizpilda šādas prasības:

- naftas savākšanas sistēmas un bonas ir paredzētas darbībai šādos apstākļos:
 - viļņu augstumam līdz diviem (2) m un straumes ātrumam līdz vienam (1) mezglaam termināļos atklātā jūrā un
 - viļņu augstumam līdz vienam (1) m un straumes ātrumam līdz vienam (1) mezglaam slēgtos un daļēji slēgtos termināļos.

Piesārņojuma seku likvidācijas iekārtām, kas paredzētas lietošanai ledū, jābūt labi pārbaudītām šim nolūkam.

Dispersanti

Dispersantu izmantošana slēgtā ostas zonā ir ierobežota un atļauta tikai ļoti īpašos izņēmuma gadījumos, ja nav citu piemērotu līdzekļu un ja dispersantu izmantošana nerada nekādu ietekmi uz Baltijas jūras piekrastes reģioniem. Lai izmantotu šādus līdzekļus, ir jāsaņem atļauja no kompetentajām valstu iestādēm.

4. BONU UN SKIMMERU KAPACITĀTE

a) Ierobežotas ostas teritorijas

Ir ieteicams, lai nopietnas naftas izplūdes gadījumā būtu iespējams noslēgt ostas pieeju, ja pieejas kanāla platums nepārsniedz 1000 m. Ostas pieejas slēgšanai šim mērķim nepieciešama vismaz **krasta tipa jūras bona**.

b) Daļēji slēgtas ostas teritorijas

Daļēji slēgtās ostas teritorijās krasta tipa bonas jāuzglabā tā, lai tās būtu viegli pieejamas un ātri izvietojamas, lai nodrošinātu maksimālā izmēra tankkuģu aptveršanu.

Ierobežotās un daļēji slēgtās ostas zonās ieteicams izmantot specializētu ostas tīrīšanas laivu gadījumos, kad vēja virziens un stiprums izraisa naftas koncentrāciju ostas zonās vai stūros, kur bonu izvietošana un naftas savākšana ar skimmeriem būtu sarežģīta. Sauszemes tīrīšanas darbos varētu noderēt arī asenizācijas mašīnas.

c) Termināli atklātā jūrā

Jūras tipa bonas ieteicams izmantot termināļos atklātā jūrā un ostās, kurām ir pieeja atklātai jūrai vai kuru pieeja ir pakļauta atklātas jūras iedarbībai.

Regulārām apmācībām ar velkoņiem vai citiem spēcīgiem palīgkuģiem vajadzētu nodrošināt bonu ātru izvietošana.

Ja straume gar termināli vai molu pārsniedz 0,7 mezglus, bonu konfigurācija jāpiemēro tā, lai maksimāli izvērstu bonas tīklu atbilstoši straumes virzienam dažāda stipruma straumēs, lai bonas tīkla apakšējā nospriegtā daļa novērstu naftas izplūšanu.

ITOPF 2) tehniskās informācijas dokuments Nr. 2 satur sīkāku informāciju par dažādu bonu izvietošana. Divu maksimālā izmēra tankkuģu garumam būtu jābūt par pamatu, lemjot par bonu garumu ostas teritorijā. Tādējādi novēršot, ka nafta, kas izplūdusi gar enkurvietu, tālāk neizplatās. Tam nepieciešams ātrs reaģēšanas laiks un apmācīta velkoņa apkalpe.

Atklātas jūras terminālī jūras tipa bonas garumam ne mazāk kā trīs (3) reizes jāpārsniedz ostā pietājušā visgarākā tankkuģa garums.

Skimmera veikspējai jāatbilst maksimālajam spārna gala tvertnes tilpumam lielākajā tankkuģī, kas pietāj ostā vai terminālī. Skimmera jaudai jābūt daļai no standarta reakcijas aprīkojuma papildus hidrauliskajiem ģeneratoriem, kas piemēroti darbam sprādzienbīstamā vidē.

Skimmera jaudai jābūt pietiekamai, lai 24 stundu laikā savāktu vismaz 50 % no tanka satura.

Ostas vai termināļa operatoram ir jāatjaunina šie aprēķini ciešā sadarbībā ar ostas administrāciju, lai pielāgotu skimmera jaudu tankkuģu izmēra izmaiņām.

Kuģu pārvietošanās un/vai naftas iekraušanas/izkraušanas darbību laikā jānodrošina pastāvīga gatavība operatīvās rīcības pasākumiem gan ierobežotās ostas zonās, gan daļēji slēgtās ostas zonās, kā arī termināļos atklātā jūrā .

Ziemas laikā un ledus apstākļos papildus jau aprakstītajiem pasākumiem ir ieteicami īpaši pasākumi.

2) *ITOPF* = Starptautisko tankkuģu īpašnieku piesārņojuma seku likvidācijas federācija

HELCOM rekomendācija 22/2

(Šī rekomendācija aizstāj *HELCOM* rekomendāciju 1/8)

Pieņemta trešdiena, 2001. gada 21. martā,

ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

ĶĪMISKO VIELU UN CITU NEMEHĀNISKU LĪDZEKĻU IEROBEŽOTA IZMANTOŠANA NAFTAS PIESĀRŅOJUMA SEKU LIKVIDĀCIJAS OPERĀCIJĀS BALTIJAS JŪRĀ

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES uz 1992. gada Konvencijas par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību VII pielikuma 7. noteikumu, kas paredz, ka reaģēšanas pasākumos priekšroka ir mehāniskiem naftas savākšanas līdzekļiem un ka ķīmiskas vielas var izmantot tikai izņēmuma gadījumos, kad atļauja katram gadījumam ir piešķirta atsevišķi,

ATSAUCOTIES ARĪ uz *IMO* vadlīnijām par naftas dispersantu izmantošanu un uz Starptautiskās tankkuģu īpašnieku piesārņojuma seku likvidācijas federācijas tehniskās informācijas dokumentu Nr. 4,

PATUROT PRĀTĀ, ka jauni reaģēšanas līdzekļi, piemēram, bioloģiskā attīrīšana, fertilizācijas metodes un biosorbenti, kā arī to efektīva un pareiza izmantošana naftas noplūdes likvidācijas pasākumos joprojām ir attīstības stadijā,

ATZĪSTOT, ka naftas dedzināšana tās noplūdes vietās varētu būt iespējamā reaģēšanas metode, jo īpaši ledus apstākļos,

IESAKA atsevišķos gadījumos, kad ir atļauts izmantot ķīmiskās vielas, attiecīgajām valsts iestādēm nodrošināt ķīmisko vielu izmantošanu ar optimālu efektivitāti un pieņemamu ietekmi uz jūras vidi (tīrais ieguvums videi),

IESAKA ARĪ, ka tad, kad valsts iestāde lemj, vai atļaut izmantot ķīmiskās vielas atklātā jūrā, tai būtu rūpīgi jāizpēta *IMO* vadlīnijas par naftas noplūdes dispersantu piemērošanu, ņemot vērā:

- potenciālo kaitējumu jūras videi, jūras putniem, un citiem jūras resursiem, ja neviena cita reaģēšanas metode nav veiksmīgi izmantojama;
- naftas daudzumu, veidu un tās dabisko izklišanu, ko palielina lielāka jūras viļņošanās un vēja spēks;
- to, ka jaunajiem produktiem ir plašāks piemērošanas diapazons, piemēram, mazuta (*HFO*) izplūdes gadījumos vai, ja naftas viskozitāte jau ir pieaugusi līdz 10 000 cst;
- to, ka izmantošana seklos ūdeņos jāatļauj tikai izņēmuma gadījumos un tikai nelielu naftas noplūžu gadījumos, piemēram, ja tas ir vienīgais risinājums, lai novērstu nopietnus jūras putnu zaudējumus apdraudētās ligzdošanas kolonijās,

TURPMĀK IESAKA Līgumslēdzēju pušu valdībām nodrošināt, ka

- naftas piesaistīšanas līdzekļi netiek izmantoti vispār un
- absorbentus lieto tikai tad, kad pietiekamas savākšanas iekārtas laikus nodrošina absorbētās naftas noņemšanu no jūras virsmas,

PIEPRASA Līgumslēdzēju pušu valdībām sniegt ziņojumus Jūras piesārņojuma jautājumu grupai par šīs rekomendācijas īstenošanu, pamatojoties uz Helsinku

konvencijas 16. panta 1. punktu.

HELCOM REKOMENDĀCIJA 24/7

(Šī rekomendācija aizstāj *HELCOM* rekomendāciju 12/6 "Dreifēšanas prognozēšanas sistēmas izstrāde, lai reaģētu uz naftas un citu kaitīgo vielu noplūdēm".)

Pieņemta 2003. gada 25. jūnijā,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

NAFTAS UN CITU KAITĪGU VIELU DREIFĒŠANAS PROGNOŽU TURPMĀKA PILNVEIDOŠANA UN IZMANTOŠANA BALTIJĀ

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES uz nepieciešamību precīzi un ātri prognozēt naftas un citu kaitīgo vielu dreifēšanu nejaušu vai nelikumīgu noplūžu gadījumā, lai uzlabotu reaģēšanas pasākumu, tiesībaizsardzības un jūras vides aizsardzības efektivitāti;

APZINOTIES

- pieaugošos draudus saistībā ar pieaugošo jūras satiksmi un naftas transportēšanu Baltijas jūrā;
- jaunos un lielos naftas termināļus, kas prasa efektīvus prognozēšanas rīkus;
- optimizācijas nepieciešamību, ņemot vērā ierobežotos reaģēšanas resursus, saistībā ar lieliem negadījumiem;
- vajadzību palielināt spēju pasargāt ekoloģiski jutīgas zonas pret nejaušu piesārņošanu;
- nepieciešamību paplašināt esošo dreifēšanas prognozēšanas sistēmu, iekļaujot vietējās un piekrastes prognozēšanas prasības;

APZINOTIES

- pilnveidotos zinātniskos un tehnoloģiskos līdzekļus, lai atklātu naftu un prognozētu tās virzību, tostarp prognozēšanas sistēmu paaugstināto spēju noteikt atmosfēras gaisa masu un jūras kustības cirkulāciju,
- jaunas iespējas, ko sniedz mūsdienu informācijas tehnoloģijas attīstība informācijas rezultātu sniegšanā un izplatīšanā;

PATUROT PRĀTĀ potenciālu izmantot dreifēšanas modelēšanas sistēmu rezultātus, lai retrospektīvi noskaidrotu naftas plankuma virzību nelikumīgas izplūdes gadījumā;

ŅEMOT VĒRĀ, ka sadarbībai starp pusēm vajadzētu paātrināt uzlabotu sistēmu ieviešanu reaģēšanas operāciju atbalstam Baltijas jūrā. Katram sistēmas lietotājam jāsekmē kopējās dreifēšanas prognozēšanas sistēmas pilnveide;

IESAKA Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām

a) turpināt attīstīt pašreizējās prognozēšanas sistēmas un cieši sadarboties šajā procesā, paturot prātā jaunās prasības;

b) īpaši koncentrēties uz

- dažādu veidu naftas un ķīmisku vielu modeļu pilnveidi, kā arī prognožu uzlabošanu par naftas un ķīmisku vielu kustību ledus apstākļos;
- dreifēšanas modelēšanas rezultātu sasaisti ar ĢIS sistēmu, kurā ir dati par ekoloģiski

jūtīgām zonām un citām aizsargājamām zonām, lai labāk novērtētu reālos draudus un vadītu reaģēšanas operācijas un mazinātu kaitējumu, un

- labāko risinājumu piekrastes zonās un arhipelāgos;

c) izmantot dreifēšanas modelēšanu kā līdzekli, lai veicinātu tiesvedības ierosināšanu pret naftas un ķīmisko vielu piesārņojuma noteikumu pārkāpējiem,

IESAKA ARĪ Līgumslēdzēju pušu valdībām sniegt ziņojumus jūras piesārņojuma jautājumu grupai par šīs rekomendācijas īstenošanu, pamatojoties uz Helsinku konvencijas 16. panta 1. punktu;

ATĻAUJ HELCOM Reaģēšanas grupai pieņemt tehniskās vadlīnijas šīs rekomendācijas īstenošanai un papildināt *HELCOM* rokasgrāmatas par sadarbību jūras piesārņojuma seku likvidācijas operācijās I sējumu ar jaunu nodaļu par naftas dreifēšanas prognozēšanu.

VADLĪNIJAS PAR TO, KĀ ĪSTENOT *HELCOM* REKOMENDĀCIJU 24/7 "NAFTAS UN CITU KAITĪGU VIELU DREIFĒŠANAS PROGNOŽU TURPMĀKA PILNVEIDOŠANA UN IZMANTOŠANA BALTIJĀ"

Lai novērtētu, vai Līgumslēdzēja puse ir īstenojusi rekomendāciju pilnīgi, daļēji vai vispār nav, jāņem vērā daudzas dažādās operatīvās un tehniskās prasības. Lai varētu pilnīgi izpildīt rekomendāciju, prognozēšanas sistēmā jābūt turpmāk norādītajiem elementiem un pazīmēm.

Vispārīgi

- Sistēmas pamatā jābūt datorizētiem, zinātniski pārredzamiem, dokumentētiem un pārbaudītiem modeļiem.
- Lietotāju saskarnes sistēmai jābūt lietotājam draudzīgai, ja ar sistēmu strādā reaģēšanas darbinieki.
- Modelēšanas sistēmas rezultātiem jābūt nekavējoties pieejamiem, izmantojot faksu, e-pastu utt., ja modelis ir veidots un aprēķināts pētniecības institūtos utt., kas ir attālināti no negadījumu vadības centra.
- Pirmajām prognozēm ir jābūt pieejamām nekavējoties pēc pieprasījuma saņemšanas.
- Meteoroloģiskajiem datiem jābūt viegli un ātri pieejamiem.
- Prognozēm ir jābūt pieejamām 24 stundas diennaktī.

Modeļi

Modelēšanas sistēmai jāietver vismaz naftas dreifēšanas modelis un izplatīšanās modelis, kas ir apvienoti tādā pašā saskarnes sistēmā. Citi moduļi, piemēram, ķīmisku vielu modulis, ledus modelis utt., var būt daļa no modelēšanas sistēmas.

- Dreifēšanas modelis
- 3D modelis ar vertikālo rezolūciju, kas ir pietiekams noplūdes plankuma virsmas simulācijai.
- Spēj ņemt vērā arī vēja prognozes (5 dienas iepriekš) un vēsturi (vismaz dažas dienas) vai arī ir jāsavieno ar kādu operatīvu Baltijas jūras okeanogrāfijas modeli (*HIROMB* u.tml.).
- Ir jābūt iespējai atjaunināt prognozes simulācijas, pamatojoties uz plankumu novērošanu un uzlabotām vēja prognozēm aprēķināšanas laikā.
- Metodes, kas piesaistītu straumes mērītāju un citus mērījumu datus prognozes aprēķinam, ir jāiekļauj modelēšanas sistēmā.
- Izplatīšanās modelis
- Iespējams ievadīt datus par visbiežāk sastopamajiem naftas veidiem.
- Ietver dēdēšanas procesus.
- Nepārtraukti aprēķina naftas plankuma masas izmaiņas.

Izlaide

- Plankuma masas centra trajektorijas regulējamais laika intervāls.
- Naftas skartais apgabals pēc noteikta laika posma.
- Iespējams uzglabāt rezultātus regulējamais laika intervālos.
- Ieteicams, lai visa informācija būtu jūras diagrammās.
- Informācija par ledus klātām zonām, kas ir ņemta vērā dreifēšanas aprēķinos.
- Iespēja aprēķināt arī pretējā režīmā, lai varētu pievienot pierādījumiem tiesas dokumentos.

Modeļa rezolūcija

- Atklātā jūrā aptuveni 1 līdz 5 km.

-
- Netālu no krasta līnijas un arhipelāga atkarībā no jūras piekrastes raupjuma, arhipelāga tipa utt.

Papildu raksturlielumi (nav paredzēti īstenošanas novērtēšanai)

Lai efektīvāk izmantotu modeļus, izstrādājot modelēšanas sistēmas, var ņemt vērā šādas papildu iezīmes:

- lai simulētu naftas noplūdes seku likvidācijas pasākumu ietekmi uz naftas izplatību, modelēšanas sistēmā varētu iekļaut arī bonu ietekmi, reaģēšanas kuģu efektivitāti utt.;
- to pašu modelēšanas sistēmu varētu arī turpmāk izmantot saistībā ar *SAR* operācijām, jo ir līdzīgas prognozēšanas vajadzības un dreifēšanas modeļus bieži izmanto tas pats personāls.

HELCOM REKOMENDĀCIJA 24/9

Pieņemta 2003. gada 25. jūnijā,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

PIETIEKAMAS JAUDAS NODROŠINĀŠANA ĀRKARTĒJOS GADĪJUMOS

KOMISIJA

ATSAUCOTIES uz "Deklarāciju par navigācijas drošību un avārijas jaudu Baltijas jūras reģionā (*HELCOM* Kopenhāgenas deklarācija)", ko pieņēma 2001. gada 10. septembrī Kopenhāgenā *HELCOM* Ministru ārkārtas sanāksmē,

ĪPAŠI **ATSAUCOTIES** uz *HELCOM* Kopenhāgenas deklarācijas XI punktu, kas satur Līgumslēdzēju pušu valdību apņemšanos nodrošināt pietiekamu jaudu ārkartējos gadījumos (ugunsdzēsības, ārkārtas izkraušanas un avārijas velkoņu izmantošanu jaudu),

APZINOTIES, ka daudzus negadījumus ir izdevies novērst, pateicoties apmierinošai rīcībspējai un gatavībai ārkārtas situācijām,

APZINOTIES jūras vides jutīgumu Baltijas jūras reģionā un to, cik svarīga šī vide ir cilvēkiem, kuri dzīvo ap to, ekonomisku, sociālu, atpūtas un kultūras iemeslu dēļ,

ATZĪSTOT, ka gadījumā, ja kaitīgās vielas nonāk šajā neaizsargātajā jūrā, tās tur paliek ilgu laiku,

APZINOTIES sarežģījumus, ko Baltijas jūras reģions rada navigācijai šaurumu un seklu dziļumu, arhipelāga zonu un ledus segas ziemas periodā dēļ,

PAUŽOT bažas par pieaugošo jūras satiksmes blīvumu Baltijas jūras reģionā un negadījumiem, kas notikuši,

BŪDAMA PĀRLIECINĀTA par vajadzību uzlabot reaģētspēju ārkārtas situācijās Baltijas jūras reģionā,

ŅEMOT VĒRĀ secinājumus, kas veikti konsolidētajā "Avārijas velkoņu, ugunsdzēsības un pagaidu uzglabāšanas kapacitātes" versijā, saskaņā ar kuru tikai Baltijas jūras dienvidrietumu daļā un Sanktpēterburgas reģionā pieejami augstas kapacitātes velkoņi un ugunsdzēsības jauda,

ŅEMOT VĒRĀ, ka iepriekš minētie secinājumi attiecas tikai uz jaudas pieejamību, bet neietver kuģu gatavību,

IEVĒROJOT, ka 1992. gada Konvencijas par jūras vides aizsardzību Baltijas jūras reģionā (Helsinku konvencija) VII pielikuma "Rīcība piesārņojuma gadījumos" 2. noteikums mudina vajadzības gadījumā izstrādāt divpusējus vai daudzpusējus plānus kopīgai reaģēšanai uz piesārņošanas gadījumiem,

IESAKA Līgumslēdzēju pušu valdībām nepārtraukti atjaunināt viņu valstu reģistrus par rīcības spēju ārkārtas situācijās,

TURKLĀT IESAKA Līgumslēdzēju pušu valdībām nodrošināt viņu ārkārtas reaģētspējas apmierinošu gatavību. Tas ir izdarāms, piemērojot vienu vai vairākas no turpmāk minētajām procedūrām:

- a) pilnveidojot Saprašanās memorandu starp glābšanas kuģiem un atbildīgo iestādi,
 - i) nosakot resursu normālo gatavību un
 - ii) nodrošinot tūlītēju apmaiņu ar informāciju par izmaiņām saistībā ar šo gatavību, kā arī
 - iii) iespējams, ierosinot, ka valsts iestāde sedz daļu no glābšanas kuģu uzlabošanas izmaksām;
- b) izpētot iespēju saskaņā ar Helsinku konvenciju izstrādāt divpusējus vai daudzpusējus plānus noteiktiem jūras rajoniem, piemēram, Somijas līcim un Baltijas jūras dienvidrietumiem;
- c) būvējot jaunus kuģus, ņemt vērā iespēju uzstādīt uz kuģa apmierinošu ārkārtas avārijas jaudu vai
- d) izmantojot citus līdzekļus,

IESAKA TURPMĀK Līgumslēdzēju pušu valdībām izveidot valsts apmācības un mācību programmu, lai nodrošinātu efektivitāti un jaudu ārkārtējās situācijās,

IESAKA Līgumslēdzēju pušu valdībām sniegt ziņojumus par šīs rekomendācijas īstenošanu, pamatojoties uz Helsinku konvencijas 16. panta 1. punktu.

VADLĪNIJAS PAR TO, KĀ ĪSTENOT *HELCOM* REKOMENDĀCIJU 24/9 PAR PIETIEKAMAS JAUDAS NODROŠINĀŠANU ĀRKĀRTĒJOS GADĪJUMOS

Izmantot, izstrādājot valstu ziņojumus par HELCOM rekomendācijas 24/9 "Par pietiekamas jaudas nodrošināšanu ārkārtējos gadījumos" īstenošanu un īstenošanas novērtēšanu

1. Ievads

Reģionālās un nacionālās velkoņu jaudas, ugunsdzēsības un pagaidu uzglabāšanas jaudas novērtēšana ir parādījusi, ka īpaši velkoņu un ugunsdzēsības jauda trūkst tajās Baltijas jūras zonās, kurās ir liels satiksmes blīvums, tostarp arī liels bīstamās kravas pārvadājumu skaits.

Vairāki starptautiskie jūras negadījumi ir pierādījuši, ka notikuma vietās trūkst laikus nodrošinātas ārkārtas vilktspējas jaudas, un tas palielina jūras un piekrastes videi nodarīto kaitējumu.

Tādēļ pēc sekām, ko radīja "Sea Empress" negadījums – uzskriešanas uz sēkļa un naftas piesārņojuma negadījums –, Starptautiskā Jūrniecības organizācija (*IMO*) ir izstrādājusi vadlīnijas par prasībām avārijas velkoņiem (*ETOW* kuģiem). Tāda pati nepieciešamība ir pēc lihteriem bojātu vai uz sēkļa uzskrējušu kuģu avāriju gadījumā, kad pastāv apdraudējums, ka piekrastes zonā var tikt izgāzti bīstami materiāli – krava, mehānismu šķidrumi, krājumi vai bunkuru degviela. Jūras avārijas situācijā visas šādas operācijas, ieskaitot ugunsdzēsšanu, izpilda palīdzības vienības, vairumā gadījumu *SAR*, krasta apsardzes un citas reaģēšanas vienības, kā arī privātie glābšanas kuģi.

Pēdējās desmitgadēs nepieciešamība pēc valdības rīcības, lai nodrošinātu *ETOW* jaudu, nebija aktuāla, jo privātie glābšanas uzņēmumi nodrošināja vajadzīgo atbildību visā pasaulē, visās lielākajās jūras satiksmes riska pozīcijās, lai atrastos pietiekami tuvu savas darbības tirgum. Mūsdienās šo uzņēmumu operācijās ir nepieciešama lielāka un tāpēc dārgāka velkoņu jauda neatkarīgi no tā, vai pakalpojums tiek sniegts naftas ražošanas rūpnīcā, jūrā vai citur visā pasaulē. Glābšanas operāciju gaidīšana noteiktā atrašanās vietā tomēr ir ļoti reta veida uzņēmējdarbība mūsdienās, un tāpēc valstu iestādēm ir jādomā, kā saglabāt *ETOW* un lihterēšanas jaudas pieejamību savā atbildības zonā kā piesardzības pasākumu pret kuģu uzskriešanu uz sēkļa un ar to saistīto piekrastes piesārņojumu.

Vairākās Ziemeļjūras piekrastēs un citu valstu kuģošanas reģionos ir specifiskas aizsargājamas piekrastes zonas, kur *ETOW* kuģi dažādās pieejamības pakāpēs tiek nolīgti uz visu gadu vai sliktu laika apstākļu sezonās.

Šo vadlīniju mērķis ir informēt par tehniskajiem un operatīvajiem jautājumiem, kuri ir jāņem vērā, nosakot valstu vai reģionu spēju reaģēt uz jūras negadījumiem ar ārkārtas velkoņu un lihteru jaudu, lai aizsargātu jūras un piekrastes vidi.

2. Jomas, kurās nepieciešama avārijas jauda

Saskaņā ar *HELCOM* secinājumiem par avārijas velkoņu, ugunsdzēsības un pagaidu uzglabāšanas telpu jaudu avārijas jauda ir īpaši nepieciešama vietās, kurās lieli

beramkravu pārvadātāji, piemēram, naftas tankkuģi, bieži kuģo uz iekraušanas un izkraušanas ostām un ceļo pa augstas noslodzes kuģošanas satiksmes ceļiem, kuros ir dažādi navigācijas šķēršļi.

Piekļuve ārkārtas jaudai jāsniedz reģionos ar augstu riska pakāpi, piemēram, šauras satiksmes līnijās, kurās ir aktīva satiksme un sarežģīti navigācijas riski un kurās bieži vien ierobežojumus rada laika apstākļi un slikta redzamība. Avārijas jaudai ir jāpielāgo reģionālajām kuģošanas prasībām (veidam un lielumam, tvertņu lielumam, kravu veidam utt.). Var būt dažādi veidi, kā tiek uzturēta atbilstīga ārkārtas jauda. Kuģis ar avārijas jaudu var tikt izmantots ārkārtas situācijās vai nu kā patrolējošs, vai pastāvīgi noenkurots kuģis. Jāizpēta iespējamība izmantot šādus kuģus (ledlaužus, patruļkuģus, hidrogrāfisko pētījumu kuģus, piesārņojuma novēršanas kuģus utt.) dažādām funkcijām. Ekonomisku apsvērumu dēļ, kā arī saistībā ar augstākiem apkalpes gatavības standartiem, ir nepieciešami daudzfunkciju kuģi.

Vietās, kur kravas tvertne tiek piekrauta vai izkrauta, ir aģentūras, kuras var informēt vai pat fraktēt piemērotas tvertnes lihteru operācijām. Mazāka jauda ir nepieciešama citām bīstamām vielām vai iesaiņotām precēm, kuras, iespējams, vajag pārpakot. Pietiekamu jaudu var atrast ķīmiskajās rūpnīcās, termināļos, attīrīšanas vietās un specializētos ugunsdzēsības dienestos. Ir ieteicams sagatavot sarakstu ar informāciju par jau esošām iekārtām un noteiktu procedūru to izmantošanas pieprasījumam.

3. Vispārējās prasības *ETOW* kuģiem

Lai novērtētu *ETOW* kuģa atbilstību prasībām, *inter alia* jāpārbauda šādi kritēriji:

- *ETOW* kuģa osta;
- pastāvīga vai ierobežota gatavība (t. i., var sākt kuģot 1 vai 2 stundu laikā);
- ātrums, vilkspēja, manevrējamību, izturība jūrā;
- izturība un iespējas bangojošā jūrā (darbības, kas iespējamās vismaz 9 ballēs pēc Beforta skalas);
- moderna navigācija, aprīkojums virsvadības komandierim notikuma vietā (saziņas un dokumentācijas iekārtas u. c.);
- apkalpes pieredze, mācības, atbilstoša personāla palīdzība uz klāja;
- īpašas drošības iezīmes (t. i., sprādziendrošu iekārtu izvietošana uz klāja);
- daudzfunkcionālu uzdevumu iespējas.

4. Kā novērtēt nepieciešamo *ETOW* jaudu

Saskaņā ar jaunākajiem Baltijas valstu pētījumiem lielākie kuģi, kas darbojas Baltijas jūrā, ir tankkuģi un kravu transportkuģi aptuveni ar 150 000 tonnu kravnesību. Citi kuģi, kam nepieciešama pietiekama vilkspējas jauda, ir prāmji, automašīnu pārvadātāji un citi *RO-RO* kuģi, kas ir jutīgi pret vēju plašā sānu sienu virsmas laukuma dēļ.

Izskatot reģionālās, valsts vai vietējās prasības, lēmumos par piemērotiem risinājumiem ir jāņem vērā iepriekšminētās prasības.

Tas var būt, piemēram, izvēlētais gatavības statuss, darbību diapazons, aizstāšana remontdarbu gadījumos, sadarbības iespējas reģionālā vai valsts mērogā vai esošās jaudas kombinācijas.

Kad atrasti atbilstoši *ETOW* kuģi un aģentūras, kas piedāvā piekļuvi lihteru iekārtām, vajadzīgo jaudu un darbības būs iespējams noteikt, pamatojoties uz operatīvo informāciju, kurā norādīti apzinātie riska reģioni un to dažādās prasības.

5. Nobeiguma piezīmes

Ārkārtas jaudas paredzēšana ir projekts, kas ietver daudzus zinātnisko, navigācijas un tehnisko datus, kompetences un turpmākās pilnveides novērtējumu. Pēc nepieciešamās jaudas atrašanas un vēlamās operācijas veida noteikšanas jāapsver reģionālas vai divpusējas sadarbības iespēja.

Tas ir īpaši piemēroti gadījumos, kad valstis ir tuvu kaimiņos cita citai, jo tas nozīmē, ka aptvēruma reģioni abām valstīm ir vai nu vieni un tie paši, vai ļoti tuvu cits citam.

Šādā situācijā var kopīgi segt izdevumus un apvienot operāciju procedūras, abām pusēm sniedzot gan ekonomiskus, gan arī operatīvus ieguvumus.

Tā kā transporta statistikai un bīstamo kravu skaitam Baltijas jūrā ir tendence pastāvīgi pieaugt, uzlabotas jaudas nodrošināšana kļūst arvien svarīgāka Helsinku konvencijas Līgumslēdzējām pusēm.

HELCOM REKOMENDĀCIJA 28E/12

Pieņemta ceturtdiena, 2007. gada 15. novembrī,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

APAKŠREĢIONĀLĀS SADARBĪBAS STIPRINĀŠANA REAĢĒTSPĒJAS JAUTĀJUMĀ

KOMISIJA,

APZINOTIES, ka intensīvāka jūras satiksme rada potenciālus draudus piesārņojuma gadījumiem jūrā;

APZINOTIES ARĪ, ka naftas vai citu kaitīgu vielu noplūdēm var būt ilgstoša nelabvēlīga ietekme uz Baltijas jūras jutīgo jūras vidi un piekrastes teritorijām;

ATZĪSTOT, ka trīs pakāpju principa izmantošana plānošanā un reaģēšanas pasākumos piesārņojuma gadījumos Baltijā ir efektīva, kad nelielas naftas noplūdes novērš viena Līgumslēdzēja puse, vidēja lieluma noplūdes — labi organizēta un savlaicīga vairāku tādu Līgumslēdzēju pušu darbība, kas atrodas avārijas vietas apkaimē, un lielas noplūdes — koordinēta visu Līgumslēdzēju pušu, rīcība un, ja nepieciešams, izmantojot ārēju palīdzību;

ATZĪSTOT apakšreģionālās pieejas nozīmi, lai nodrošinātu savlaicīgu un labi organizētu avārijas velkoņu jaudu, avārijas ugunsdzēsības jaudu, atbrīvošanos no kravas un, ja nepieciešams, reaģēšanas pasākumus piesārņojuma gadījumā, tostarp reaģētspēju piekrastes attīrīšanai, un tādā veidā, mazinātu avārijas radīto vides bojājumu;

TURKLĀT ATZĪSTOT, ka apakšreģionālajai sadarbībai ir būtiska nozīme, lai efektīvi izmantotu avārijas situāciju un reaģētspējas resursus;

IESAKA, ka Līgumslēdzējas puses veic visus nepieciešamos pasākumus, lai novērtētu naftas un ķīmiskā piesārņojuma risku un, pamatojoties uz iegūtajiem datiem, pārskatītu avārijas situāciju un reaģētspējas resursus apakšreģionālā līmenī ar mērķi nodrošināt, ka

1. reģionā ir pietiekami avārijas situāciju resursi, lai pieņemamā laika periodā nodrošinātu adekvātu avārijas velkoņu jaudu, avārijas ugunsdzēsības jaudu, kā arī atbrīvotu no kravas kuģi, kuram nepieciešama palīdzība,
2. ir pietiekami reaģētspējas resursi/iespējas, lai nodrošinātu efektīvu piesārņojošu vielu savākšanu vidēja lieluma piesārņojuma gadījumā, vai kontrolētu liela apjoma piesārņojuma gadījumu tik ilgi, līdz avārijas vietā ierodas palīgspēki,
3. ir adekvātas reaģēšanas iespējas, lai nodrošinātu efektīvu reaģētspēju piekrastes attīrīšanai;

IESAKA ARĪ, lai Līgumslēdzējas puses izveido divpusējus vai daudzpusējus līgumus un/vai reaģētspējas plānus tādiem lielākajiem riska reģioniem un/vai bīstamiem objektiem, kas atrodas to robežas apkārtnē un kur nepieciešama koordinēta rīcība, lai nodrošinātu adekvātu reaģētspēju uz piesārņojuma gadījumiem;

IESAKA turpmāk Līgumslēdzējām pusēm sadarboties, īstenojot kopīgas novērošanas operācijas un/vai lidojumus, ko viena Līgumslēdzēja puse veic virs citas(-u) Līgumslēdzējas puses(-šu) pārziņā esošās teritorijas, lai nodrošinātu, ka tiek izpildītas minimālās *HELCOM* prasības par novērošanu no gaisa;

PAPILDUS IESAKA Līgumslēdzējām pusēm darīt visu iespējamo, lai nodrošinātu, ka

kuģis, kuram nepieciešama palīdzība, tiktu novietots visatbilstošākajā patvēruma vietā bez pārmērīgas aizkavēšanās;

VISBEIDZOT IESAKA, lai Līgumslēdzējas puses savos ārkārtas rīcības plānos integrē reaģēšanas pasākumus piekrastes attīrīšanai un sadarbības, vadot apmācības un rīkojot apmaiņas programmas, lai nodrošinātu ātras un adekvātas reaģēšanas iespējas un izstrādātu vislabākās metodes.

VADLĪNIJAS APAKŠREĢIONĀLIEM PLĀNIEM PAR NEPIECIEŠAMO AVĀRIJAS SITUĀCIJU/REAĢĒTSPĒJAS RESURSU DAUDZUMA NOTEIKŠANU

Uzlabotai apakšreģionālai sadarbībai, kas apspriesta un pieņemta ar *HELCOM RESPONSE*, pamatā ir četras pakāpes.

- Iespējamo avāriju scenāriju analīze, ņemot vērā apakšreģionālās īpatnības.
- Tādu avārijas situāciju un reaģētspējas resursu identificēšana (gan kvantitatīvi, gan telpiski), kas nepieciešami, lai apakšreģionālā līmenī reaģētu uz 1. un 2. pakāpes avārijas situācijām, kā arī zinātu, kā rīkoties 3. pakāpes avārijas situācijā, līdz ierodas palīgspēki.
- Identificēto vajadzību un pieejamo resursu salīdzināšana, kā arī plānu izstrāde, lai visefektīvākā veidā nodrošinātu nepieciešamos resursus apakšreģionālā līmenī.
- Izpildot iepriekš minētās darbības, adekvātas avārijas situāciju un reaģētspējas gatavības sasniegšana ar vismazākajām izmaksām.

Lai gan risku un iespējamo avāriju scenāriji apakšreģionālā līmenī noteikti atšķiras, iespējams, ir lietderīgi rīkot vispārīgas pārrunas par noteiktiem novērtēšanas aspektiem ar mērķi veicināt apakšreģionālas darbības:

- iespējamā lielākā avārija, kādai jābūt gatavai apakšreģionālos līmeņos,
- nepieciešamo avārijas situāciju un reaģētspējas resursu novērtēšanas principi, kā arī resursu gatavība un telpiskais izvietojums.

Avārijas velkoņu jauda

Katrā apakšreģionā jābūt adekvātai avārijas velkoņu jaudai, lai varētu palīdzēt lielākajiem kuģiem, kas reģionā kuģo vētras apstākļos (piemēram, 10–12 balles pēc Beforta skalas Baltijas jūrā).

Telpiskajam izvietojumam un gatavībai jāatbilst laika limitam, kas noteikts, lai pietuvotos un nostiprinātu kuģi, kas nonācis briesmās, kuģojot pa lielāko(-ām) kuģošanas joslu(-ām) apakšreģionā, līdz tas sasniedz seklu ūdeni.

Lihterēšana ārkārtas situācijā

Jāanalizē, kāda lihterēšanas kapacitāte nepieciešama (sūknēšanas jauda, pagaidu uzglabāšana un iespējamās patvēruma vietas), lai veiktu atbrīvošanos no kravas lielākajā kuģī, kas kuģo konkrētajā teritorijā (līdz 150 000 t).

Avārijas ugunsdzēsības jauda

Avārijas ugunsdzēsības jaudai jānodrošina vismaz 1. kategorijas ugunsdzēsēju pieejamība atbilstoši *Det Norske Veritas (DNV)* vai līdzīgam standartam (aptuveni 20 000 litri/minūtē).

Patvēruma vietas

Pamatojoties uz riska novērtējumu apakšreģionālā mērogā, tostarp vides faktoru novērtējumu, patvēruma vietām jānodrošina adekvātu reaģētspējas resursu pieejamība.

Reaģētspēja piekrastes attīrīšanai

Katrā apakšreģionā jābūt atbilstošam aprīkojumam un apmācītam personālam, lai aizsargātu piekrasti, īpaši jutīgos biotopus un teritorijas (Baltijas jūras aizsargājamās teritorijas, BSPA), un lai nodrošinātu tūlītēju un pienācīgu rīcību krastā.

Ar piekrastes attīrīšanas reaģētspējas jaudu saistītie jautājumi jāapsver un jārisina kompleksi, slēdzot apakšreģionāla līmeņa vienošanās starp blakus esošām dalībvalstīm. Šādu vienošanos mērķis ir nodrošināt ātru un tiešu reakciju, ja ir noticis otrās un/vai trešās pakāpes vai pārrobežu piesārņojuma negadījums.

HELCOM rekomendācijā 11/13 izklāstītie principi izmantojami par pamatu, analizējot to, cik daudz personāla, bonu, skimmeru, putekļsūcēju, paplākšņu un cita attiecīgā aprīkojuma nepieciešams, kādam tam jābūt un kā to izmantot, lai nodrošinātu gatavību faktiskām operācijām šādos negadījumos.

Visas prioritātes par jutīgām teritorijām (*BSPA*) vispirms jāparedz apakšreģionālajos rīcības plānos, un prioritātēs var ietvert arī tos ar savvaļas dzīvo dabu saistītos pasākumus, ko uzskata par īstenojamiem.

Reaģēšanas jauda

Pieejamajai reaģēšanas jaudai jābūt tādai, lai naftas noplūdes gadījumā jūrā 1000–5000 tonnas (atkarībā no iespējamiem negadījumiem teritorijā) savāktu 3 dienu laikā, ja ir labvēlīgi laika apstākļi. Jāņem vērā ģeogrāfiskās un citas vietējās īpatnības (piemēram, arhipelāga teritorija, sekls ūdens utt.).

Rīcības plāns

Kad ir veiktas iepriekš minētās izpētes, jāizveido rīcības plāns, kā kopīgi uzlabot reaģēšanas jaudu. Kura dalībvalsts ko pārņem un kad? Kā citas dalībvalstis avārijas situācijā var iegūt iegādāto aprīkojumu utt.

Paziņošana

NB! Nav nepieciešamas īpašas brīdināšanas procedūras utt. Jāizmanto parastās *HELCOM* programmas, tomēr ir atļauts piezvanīt vai nosūtīt e-pasta ziņojumu apakšreģionāliem partneriem, lai sniegtu pirmo paziņojumu.

HELCOM rekomendācija 31/1

(aizstāj *HELCOM* rekomendācijas 1/7, 4/3 un 11/13)

Pieņemta ceturtdiena, 2010. gada 4. martā,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

VALSTU RĪCĪBSPĒJAS IZVEIDE NAFTAS UN CITU KAITĪGU VIELU NOPLŪDES GADĪJUMOS

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES uz Helsinku konvencijas VII pielikuma 1. un 2. noteikumu, kas attiecas uz Līgumslēdzēju pušu spēju cīnīties ar naftas un citu kaitīgu vielu noplūdēm jūrā,

ATSAUCOTIES uz 1990. gada Starptautisko konvenciju par gatavību, reaģēšanu un sadarbību piesārņojuma gadījumos ar bīstamām un kaitīgām vielām un 2000. gada Protokolu par gatavību, reaģēšanu un sadarbību piesārņojuma gadījumos ar bīstamām un kaitīgām vielām;

ATZĪSTOT, ka ir nepieciešama turpmāka Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu spēju attīstība, lai cīnītos ar naftas un citu kaitīgu vielu noplūdi,

APZINOTIES to, cik nozīmīgi ir koordinēt valstu centienus šajā jomā,

Vienlaikus **PATUROT PRĀTĀ** apakšreģionālo pieeju adekvātas ārkārtas un reaģēšanas jaudas palielināšanai, ko Līgumslēdzējas puses pieņēmušas ar *HELCOM* rekomendāciju 28E/12, kā arī *HELCOM* rekomendāciju 24/9 par adekvātas ārkārtas jaudas nodrošināšanu,

ATCEROTIES, ka maksimālā naftas tankkuģa kravnesība, pilnīgi piekrautam iepeldot Baltijas jūrā, ir līdz 150 000 DWT un ka satiksmes blīvums Baltijā ir ievērojami pieaudzis un turpina pieaugt,

IESAKA Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām izveidot valsts ārkārtas rīcības plānus, lai uzlabotu savas spējas likvidēt piesārņojuma sekas,

a) likvidēt naftas vai citu kaitīgu vielu noplūdi jūrā:

(i) saglabāt tādu gatavību, kas ļauj pirmajai reaģēšanas vienībai sākt no savas bāzes divu stundu laikā pēc tam, kad tā tikusi brīdināta;

(ii) sešu stundu laikā no operācijas sākuma nokļūt jebkurā attiecīgās valsts rīcības reģiona vietā, kur varētu parādīties naftas noplūde;

(iii) nodrošināt adekvātas, labi organizētas un reālas reaģēšanas darbības noplūdes vietā cik drīz vien iespējams, parasti laikā, kas nepārsniedz 12 stundas,

b) reaģēt uz lielām naftas noplūdēm:

(i) periodā, kas parasti nepārsniedz divas dienas, likvidējot piesārņojuma sekas ar mehāniskām ierīcēm jūrā; ja tiek izmantoti dispersanti, tie jāpiemēro saskaņā ar *HELCOM* rekomendāciju 22/2, ņemot vērā laika ierobežojumu efektīvai dispersantu izmantošanai;

(ii) atrast pieejamu pietiekamu un atbilstīgu glabāšanas vietu savāktās naftas uzglabāšanai 24 stundu laikā pēc precīzas informācijas saņemšanas par attiecīgās noplūdes daudzumu,

c) ar piemērotiem pretpasākumiem reaģēt uz tādu kaitīgu vielu noplūdi, kas nav nafta:

(i) Helsinku konvencijas ietvaros apsvērt *HELCOM* rokasgrāmatas par sadarbību naftas piesārņojuma seku likvidācijā 2. sējumā izklāstītos noteikumus;

(ii) veltīt vajadzīgās pūles valsts spēju robežās vai saskaņā ar apakšreģionālajiem sadarbības līgumiem, lai savāktu peldošās ķīmiskās vielas (izgulsnējumus) ar saprātīgu saglabāšanas laiku, izmantojot atbilstošas mehāniskas savākšanas ierīces jūrā, parasti nepārsniedzot 2 dienas piesārņojuma seku likvidācijai jūrā;

(iii) darīt visu iespējamo pētniecības un attīstības jomā, lai izstrādātu piemērotas tehnoloģijas vai metodes nogrimušu ķīmisko vielu savākšanai jūras dibenā, ja tām ir ilgs saglabāšanās laiks un tās nav šķīstošas,

d) turpināt attīstīt un uzlabot piesārņojuma seku likvidācijas pakalpojumus saskaņā ar *HELCOM* Baltijas jūras rīcības plānu un ņemot vērā

(i) attiecīgos faktorus, piemēram, piekrastes garumu un konfigurāciju, piekļuvi piekrastes glābšanas ostām, neaizsargātās ekoloģiskās zonas, nelabvēlīgu laika apstākļu iespējamību, ledus u. c.;

(ii) to, ka šīs spējas ir jāskata saistībā ar valstu glābšanas kuģu un lihteru izmantošanas jaudu, un

(iii) to, ka iepriekšējos punktos minētie mērķi attiecībā uz reaģēšanas spējām naftas piesārņojuma gadījumā ir jāsasniedz pēc iespējas ātrāk;

(iv) to, ka iepriekšējos punktos minētie mērķi attiecībā uz reaģēšanas spējām ķīmisko vielu noplūdes gadījumā jāsasniedz pēc iespējas ātrāk.

VADLĪNIJAS PAR TO, KĀ PIEMĒROJAMA *HELCOM* REKOMENDĀCIJA 31/1 PAR VALSTU REAĢĒTSPĒJAS IZVEIDI NAFTAS UN CITU KAITĪGU VIELU NOPLŪDES GADĪJUMĀ

1. IEVADS

Šo vadlīniju mērķis ir precizēt tehniskās un operatīvās prasības, kas jāņem vērā, lai īstenotu *HELCOM* rekomendāciju 11/13 par valstu reaģētspējas izveidi naftas un citu kaitīgu vielu noplūdes gadījumā.

Tomēr ir jāsaprot, ka sakarā ar nelabvēlīgiem laika apstākļiem un iespējamām vietējiem ierobežojumiem, noteiktās darbības un tehniskie līdzekļi ne vienmēr var nodrošināt veiksmīgu tīrīšanas operāciju jūrā.

2. NOPLŪDES IZPLATĪBA

2.1 Nafta

Naftas noplūdes izplatīšanās ir ļoti ātrs process, kas prasa tūlītēju reakciju ar maksimālo pieejamo savācēju kuģu daudzumu, lai efektīvi izmantotu pirmo izplatīšanās fāzi ar atbilstošu izplatīšanās slāņa biezumu. Balstoties uz pieredzi, visefektīvākā naftas savākšana iespējama pirmo 24 stundu laikā pēc pēkšņas izplūšanas. Slāņa biezums saistībā ar aizritējušo laiku un iespējamo virsmas tīrīšanas veiktspēju ir jāizmanto, lai noteiktu nepieciešamo jaudu, ņemot vērā naftas noārdīšanos, veidu un viskozitāti, jūras stāvokli un vēja ietekmi.

2.2 Šķidras vielas

Šķidro ķīmikāliju izplatīšanās, dispersija un šķīšana notiek daudz ātrāk, un bieži vien šo procesu izsekot ir ļoti grūti, jo daudzas vielas ir bezkrāsainas un bez smaržas, kā arī ar ļoti zemu viskozitāti.

Reaģēšanas pasākumi ķīmisku vielu noplūdes gadījumā bieži aprobežojas ar vielu atlieku meklēšanu un apdraudēto iedzīvotāju vai kuģu apkalpes brīdināšanu.

Gaisa izlūklidojumi, jo īpaši ar helikopteriem, ir ļoti noderīgs instruments, lai izvietotu piesārņojuma seku likvidācijas vienības tur, kur koncentrēta lielākā daļa izplūdušās vielas.

3. NOTEIKŠANA UN UZRAUDZĪBA

Kaitīgās izplūdušās vielas noteikšana ietver identifikāciju, atrašanās vietas noteikšanu, kā arī vielas izsekošanu ūdens vidē. Tas, vai reaģēšanas pasākums būs atbilstīgs, ir galvenokārt atkarīgs no vielas blīvuma, tvaika spiediena, šķīdības, viskozitātes, virsmas un starpfāžu virsmas spraiguma, krāsas un smaržas. Lielākā daļa šo īpašību ir būtiskas arī jūras dibena nogulšņu urbšanā. Drošības nolūkā un lai atbalstītu glābšanas un savākšanas darbības, reaģēšanas vienībām jābūt aprīkotām ar atklāšanas ierīcēm, kas atbilst obligātajam standartam, lai nodrošinātu minimālu risku iesaistītajiem apkalpes locekļiem. Situācijas un drošības analīzei, lai varētu reaģēt noplūdes gadījumā, nepieciešami vairāki mērījumi un novērojumi, piemēram:

- piesārņotāja identifikācija;
- piesārņojošās vielas identifikācija;
- piesārņojošās vielas īpašību nomērīšana;
- piesārņotās teritorijas noteikšana;
- piesārņotās teritorijas apmēru noteikšana;
- apdraudējuma identifikācija;
- mērījumi, kas saistīti ar atmosfēras apstākļiem noplūdes vietā.

Lai aizsargātu reaģēšanas personālu un zonu, ko tieši skārusi kaitīgo vielu noplūde, pirms pretpasākumu sākšanas jāizvērtē ķīmisko vielu radītie draudi.

4. SKIMMERU VEIKTSPĒJA

Pamatojoties uz noteiktu izplūšanas daudzumu, lai noteiktu savākšanas jaudu dienas vai divu dienu laikā, aprēķinos varētu izmantot skimmeru veiktspēju stundā, bet ražotāju piedāvātie skaitļi ir pamatoti, galvenokārt, uz ārkārtīgi labvēlīgiem apstākļiem ar nereālu slāņa biežumu un arī pieņemot, ka jūras virsma ir mierīga. Tādēļ šie skaitļi nav nedz salīdzināmi, nedz uzticami, jo Baltijas jūras reģiona valstis izmanto dažādas skimmeru sistēmas.

5. NOROBEŽOJOŠĀS BONAS

Viens no aspektiem, kas nosaka, vai specifiskais aprīkojums ir atbilstīgs, ir tas, vai aprīkojumam ir noteikta garuma norobežojošā bona. Aprēķinot, cik gara bona ir nepieciešama, būtu jāpamatojas uz to, ka, piemēram, naftas plankums, ko izraisījusi 10 000 m³ liela noplūde, pēc 24 stundām klās 30–60 km² plašu zonu. Kopējās noplūdes galvenā daļa ir koncentrēta laukumā, kas aizņem 10 procentus no visas piesārņotās virsmas. Pieņemot, ka šis koncentrētais apgabals vēja ietekmē dreifē plankuma lejasdaļā, ir nepieciešama 2000 m gara bona, lai nodrošinātu, ka lielākā daļa koncentrētās naftas ir aptverta.

Turklāt jūras reģionos, kuriem ir ekoloģiski liela nozīme, piemēram, nacionālajos parkos vai dzīvās dabas lieguma zonās, jābūt pieejamai noteikta garuma norobežojošai bonai, lai nodrošinātu to aizsardzību.

Taču tām valstīm, kuras ir veikušas naftas savākšanu ar pašpiedziņas kuģiem, piemēram, ar slaucīšanas sistēmām vai kombinējot savācējtiklus ar skīmeriem, ar V-veida galu, var dot priekšroku augstākai slaucīšanas jaudai - skat. 6.2. punktu - kas varētu kompensēt lielu atklātās jūras savācējtiķlu garumu, kombinācijā ar dažāda veida skīmeriem.

Tādēļ ir jāizvirza obligātās prasības šādiem elementiem:

- norobežojošās jūras tipa bonas garumam un palīgkuģiem, lai uzstādītu bonas un izvietotu skimmerus;
- autonomās pašpiedziņas skimmera kuģiem ar tralēšanas veiktspēju dienā uz km²;
- savākšanas/sūkšanas ierīču, piemēram, skimmeru, aizsprostu un virpuļa skimmeru, veiktspējai dienā.

6. NEPIECIEŠAMIE RAKSTURLIELUMI, LAI VARĒTU SAVĀKT DAŽĀDUS NOTURĪGAS NAFTAS VEIDUS

Obligātās prasības ir šādas:

6.1 2000 m jūras tipa bonu naftas norobežošanai un pietiekams skaits jūras tipa bonu, lai aizsargātu dabu un dzīvās dabas lieguma zonas pret naftas noplūdēm (bonu atrašanās vieta jānosaka kā pastāvīga zona, kas ir tuvu šīm vietām, un, ja iespējams, šajās vietās jābūt pieejamam aprīkojumam bonu izvietošanai, piemēram, laivai, velkonim vai kādam citam kuģim atkarībā no tā, cik tuvu ir tuvākā osta).

6.2 2,5 km² tralēšanas veiktspēja. Aprēķina pamatā ir tralēšanas vai skimmeru kuģu darba ātrums uz 1–2 mezglēm. Tralēšanas zona 4,5 km² apjomā ir jānodrošina tām valstīm, kuras galvenokārt izmanto skimmeru kuģus ar autonomo piedziņu. Kopējais bonu garums 2000 m var tikt samazināts līdz 1200 m, ja tralēšanas jauda ir ievērojami lielāka.

6.3 Seši (6) augstas veiktspējas jūras skimmeri ar pilnīgi nokomplektētu papildaprīkojumu.

6.4 Lai operācijas nebūtu jāpārtrauc, ir jānodrošina pietiekams uzglabāšanas tvertņu tilpums. Ir jānodrošina, lai krastā tuvu iespējamai jūras teritorijai būtu atkritumu poligoni savāktajiem maisījumiem.

7. PRASĪBAS SAVĀKŠANAS/REAGĒŠANAS KUĢIEM TĀDU KAITĪGO VIELU, KAS NAV NAFTA, SAVĀKŠANAI

7.1 Obligātais nepieciešamais mērīšanas aprīkojums uz reaģēšanas kuģa klāja:

a) Parasti reaģēšanas kuģiem, kuri varētu būt iesaistīti bīstamu materiālu noplūdēs, jābūt pastāvīgi apgādātiem ar atbilstīgu aizsargājošu apģērbu un elpošanas aparātiem tiem apkalpes locekļiem, kas varētu iesaistīties reaģēšanas pasākumos ārkārtējas noplūdes gadījumā. Lai noteiktu noplūdi, tās apmēru un koncentrāciju, ir nepieciešamas vairākas mērīšanas ierīces.

Uz reaģēšanas kuģa klāja ieteicams nodrošināt šādu drošības un aizsardzības aprīkojumu:

- aizsargapģērbu (impregnēts audums, cimdi, pilns aizsargtērps, elpošanas kapuce, aizsargbrilles, respiratori, baloniņa tipa maska, skābekļa elpošanas aparāti, maska vai kapuce);
- ierīces toksiskas atmosfēras mērīšanai (ķīmisko reakciju caurules);
- sprādzienbīstamo vielu mērītājs;
- foto vai liesmas jonizācijas detektors;
- paraugu ņemšanas ierīces;
- uzliesmošanas temperatūras mērītājs;
- pH līmeņa mērītājs;
- elektrovadītspējas mērītājs;
- radiācijas mērītājs;
- skābekļa mērītājs;
- termometrs;
- analīžu komplekts.

b) Papildus šim pamataprīkojumam ieteicams pievienot sānu skenēšanas ierīces un augstas jutības un augstas rezolūcijas skaņas iekārtas. Jūras pamata paraugu ņemšanas ierīces un vizuālās uztveres ierīces ar attālās vadības TV kameru vai TV kameru, ko izmanto ūdenslīdēji.

7.2 Katrai Līgumslēdzējai pusei ir jāveic piesardzības pasākumi, piemēram, noslēdzot līgumu ar tankkuģu īpašniekiem vai īpašnieku asociācijām, lai nodrošinātu, ka gadījumā, ja ir jāveic ārkārtējas lihterēšanas operācijas, būtu pietiekama tanka jauda, lai nodrošinātu kuģa nocelšanu no sēkļa vai lihterētu apdraudēto tanku.

7.3 Nogrimušu vai pazaudētu bīstamu preču savākšana

Reaģēšanas vienībām jāveic vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka uz klāja ir pietiekami daudz vietas, kas ir ūdens un gaisa necaurīdīga, lai varētu tur uzglabāt savāktos iepakojumus, no kuriem izplūst kodīga vai toksiska viela; alternatīva iespēja ir sagādāt īpašus konteinerus, kas atbilst iepriekš minētajām īpašībām un ko var izmantot kaitīgo paku pagaidu uzglabāšanai.

Ārkārtējās situācijās ir nepieciešams transporta taras komplekts, lai varētu pārvadāt mucas, no kurām izplūst šķidrums, vai cilindrus ar saspīestām vai radioaktīvām vielām.

Katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka gadījumā, ja ir jāreaģē uz ķīmisko vielu noplūdi, tostarp jāsavāc pakas ar kaitīgiem materiāliem, reaģēšanas vienības uz sauszemes un uz klāja ir pietiekami aprīkotas un/vai aizsargātas, lai sastaptos ar šādiem riskiem:

- aizdegšanās spēju;

-
- kodīgumu;
 - sprādzienbīstamību;
 - uzliesmošanas spēju;
 - radioaktivitāti;
 - toksiskumu gaisā un ūdenī.

HELCOM rekomendācija 31E/5

Pieņemta ceturtdiena, 2010. gada 20. maijā,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

SAVSTARPĒJS PLĀNS PATVĒRUMA VIETĀM BALTIJAS JŪRAS REĢIONĀ

KOMISIJA,

APZINOTIES pieaugošo jūras satiksmi, jo īpaši naftas produktu transportēšanu, Baltijas jūrā un ņemot vērā, ka nākotnē kopumā ir paredzams, ka būtiski pieaugs jūras kravu pārvadājumi, tostarp bīstamo un kaitīgo vielu pārvadājumi un konteinerpārvadājumi,

APZINOTIES arvien pieaugošo piesārņošanas gadījumu risku jūrā,

ATSAUCOTIES UZ 1992. gada Konvencijas par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību (Helsinku konvencija) VI pielikuma 12. noteikumu, kas attiecas uz Līgumslēdzēju pušu pienākumu izstrādāt plānus, lai uzņemtu avarējušus kuģus, un apmainīties ar informāciju par šādu plānu,

ATGĀDINOT ARĪ, ka *HELCOM* rekomendācijā 28E/12 tika atzīts, ka apakšreģionālai pieejai ir būtiska nozīme, lai nodrošinātu gatavību piesārņojuma gadījumam un reaģēšanu uz to, un ka ir jābūt pietiekamai reaģēšanas jaudai, lai nodrošinātu patvēruma vietas, pamatojoties uz riska novērtējumu apakšreģionālā kontekstā,

ATSAUCOTIES ĪPAŠI uz *HELCOM* Baltijas jūras rīcības plānu, kurā Līgumslēdzējas puses nolēma līdz 2009. gadam izveidot un līdz 2010. gadam īstenot savstarpējās sadarbības plānu par patvēruma vietām, lai nodrošinātu, ka kuģi, kuriem ir vajadzīga palīdzība, var tikt izvietoti visatbilstošākajā vietā bez liekas kavēšanās un neatkarīgi no valstu robežām,

ATGĀDINOT ARĪ, ka *IMO* Rezolūcija A.949(23) "Pamatnostādnes par patvēruma vietām kuģiem, kam vajadzīga palīdzība" paredz vienotu sistēmu, lai efektīvi reaģētu un novērtētu situāciju attiecībā uz kuģiem, kam vajadzīga palīdzība, kā arī atgādinot par EK Direktīvu 2009/17/EK, ar ko groza Direktīvu 2002/59, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, un citus attiecīgus noteikumus,

ATZĪSTOT, ka var būt īpašie apstākļi, kādos piešķir patvēruma vietu, citas valsta atbildības rajonā, kurā situācija būtu daudz drošāka, gan kuģim, gan videi,

ATZĪSTOT, ka atšķiras veids, kādā Līgumslēdzējas valstis īsteno prasības par patvēruma vietām saskaņā ar Helsinku konvencijas noteikumiem un atbilstīgi ES Direktīvai¹, ja Līgumslēdzēja valsts ir ES dalībniece,

APZINOTIES, ka var būt kaitējuma izmaksas saistībā ar patvēruma vietu, un ka dažas no šīm izmaksām var netikt segtas ar starptautiskajām atbildības un kompensācijas shēmām,

UZSVEROT principu "maksā piesārņotājs", kas nosaka, ka piesārņotājai pusei jāsedz izmaksas par piesārņojumu, ja šādas kaitējuma izmaksas rodas,

ATBALSTOT Bunkeru konvencijas spēkā stāšanos,

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK

ATZĪSTOT, ka ir steidzami nepieciešams pietiekams atbildības un kompensāciju režīms attiecībā uz kaitējumu, ko rada bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšana pa jūru, un tādēļ

ATZINĪGI VĒRTĒJOT Starptautiskās 1996. gada konvencijas par atbildību un kaitējuma kompensāciju sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru protokola pieņemšanu,

ATZINĪGI VĒRTĒJOT ARĪ iniciatīvu, kas izvirzīta *IMO* Juridiskās komitejas 96. sesijā ar mērķi turpmāk grozīt Starptautisko konvenciju par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (LLMC, 96. protokols),

APZINOTIES, ka šo rekomendāciju var pilnīgi īstenot tikai tad, kad ir izveidots saskaņots kompensāciju un atbildības režīms zaudējumu atlīdzināšanai saistībā ar patvēruma vietām visā Baltijas jūras reģionā,

ATZĪSTOT, ka Baltijas jūrā ir nepieciešama saskaņota pieeja tam, kādas pilnvaras piekrastes valstīm ir pār tiem kuģiem, kam vajadzīga palīdzība saskaņā ar starptautiskajiem tiesību aktiem,

NEIEROBEŽOJOT starptautiskos nolīgumus un Eiropas Kopienas tiesību aktus,

IESAKA Līgumslēdzējām valstīm sadarboties, sniedzot patvēruma vietas kuģiem, kam ir vajadzīga palīdzība, lai novērstu nevajadzīgu risku kuģim un videi,

IESAKA TURPMĀK Līgumslēdzējām valstīm iecelt vēlams vienu un ne vairāk kā divas kompetentās iestādes, kas ir pilnvarotas pieņemt neatkarīgus lēmumus par tāda kuģa izvietojumu, kam ir vajadzīga palīdzība, lai veicinātu ātru rīcību savstarpējā patvēruma vietas plāna ietvaros,

IESAKA TURKLĀT nodrošināt, ja viena Līgumslēdzēja valsts (lūdzēja puse) lūdz, tad kaimiņos esošā Līgumslēdzēja valsts (lūguma saņēmēja puse) apsver iespēju izvietot tās ūdeņos kuģi, kam vajadzīga palīdzība, pat ja incidents, kurā šis kuģis ir iesaistīts, ir sācijas ārpus tās rīcības reģiona.

Šādu lūgumu Līgumslēdzēja valsts iesniedz tikai tad, ja valsts pašas iespējas ir pilnīgi izpētītas un ir secināts, ka dažādu apstākļu dēļ tās teritorijā nav nevienas piemērotas patvēruma vietas un ka patvēruma piešķiršana kaimiņos esošā Līgumslēdzējā valstī ir vienīgais risinājums, lai nodrošinātu kuģa, piekrastes un satiksmes drošību un novērstu vai mazinātu piesārņojumu.

Šādi apstākļi ir (saraksts nav izsmeļošs):

- adekvātas patvēruma vietas trūkums incidenta vietas apkārtnē (piem., pārāk maza vai pilna osta, sekli ūdeņi);
- nelabvēlīgi laika apstākļi kā rezultātā nevar izmantot patvēruma vietu lūdzējā valstī (piemēram, ledus grēdas, vētra);
- steidzami un īpaši vides apsvērumi, piemēram, saistīti ar apdraudēto un izzūdošo sugu un to dzīvojamās vides aizsardzību, Baltijas jūras aizsargājamās teritorijas un/vai *NATURA 2000* apkārtni;
- sarežģīti navigācijas un/vai satiksmes apstākļi, kas rada papildu apdraudējumu.

Finansiāli apsvērumi, komerciāli iemesli vai reaģēšanas resursu trūkums nav uzskatāmi par pietiekamu iemeslu, lai lūgtu patvēruma vietu citā Līgumslēdzējā valstī. Reaģēšanas resursu trūkums ir jārisina regulāras *HELCOM* sadarbības ietvaros, pamatojoties uz *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatu un *HELCOM* rekomendācijām par atbildības jomu jūras piesārņojuma gadījumā.

Lūdzēja puse, sazinoties ar lūguma saņēmēju pusi, sniedz visu informāciju par iemesliem, kāpēc tā nevar izvietot kuģi savā reģionā.

Iepriekš norādītie apstākļi, tostarp nosacījumi par paredzēto braucienu, jāņem vērā lūguma saņēmējai pusei, pieņemot lēmumu par kuģa uzņemšanu savos ūdeņos.

Ja lūguma saņēmēja puse nevar piedāvāt patvēruma vietas, par šāda lēmuma iemesliem jāpaziņo lūdzējai pusei.

IESAKA ARĪ lūdzējai pusei un lūguma saņēmējai pusei savstarpēji apmainīties ar informāciju, kas iekļauta *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatā,

IESAKA TURPMĀK Līgumslēdzējām valstīm apmainīties ar informāciju par izraudzītām patvēruma vietām, norādot to atrašanās vietu, piemēram, lai tās būtu pieejamas apakšreģionālās sadarbības ietvaros,

IESAKA TURKLĀT Līgumslēdzējām valstīm veikt nepieciešamos pasākumus, lai savstarpējais plāns par patvēruma vietām būtu pabeigts un tiktu īstenots, noslēdzot apakšreģionālos nolīgumus par kopīgu reaģēšanu uz jūras piesārņošanu,

IESAKA līgumslēdzēju valstu valdībām, kuras to vēl nav izdarījušas, ratificēt, cik drīz vien iespējams:

- 2003. gada Protokolu, ar ko izveido Starptautisko papildus fondu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (Fonda protokols 2003);
- 2002. gada Starptautisko konvenciju par civiltiesisko atbildību par bunkuru eļļas piesārņojuma radīto kaitējumu (Bunkuru konvencija);
- 1996. gada Starptautisko konvenciju par atbildību un kaitējuma kompensāciju saistībā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru (*HNS* konvencija) un tās protokolu;
- Konvencijas par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām 1996. gada protokolu (*LLMC 96* protokols);
- Nairobi konvenciju par vraku aizvākšanu, 2007;

un denuncēt 1976. gada Starptautisko konvenciju par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (*LLMC 76*),

IESAKA TURPMĀK Līgumslēdzējām valstīm veikt atrunu saistībā ar *LLMC 96* protokolu par prasībām attiecībā uz nogrimuša, uz sēkļa uzskrējuša, salūzuša, vai pamesta kuģa izcelšanu, aizvākšanu un iznīcināšanu, kā arī par prasībām attiecībā uz kuģa kravas noņemšanu, iznīcināšanu un padarīšanu par nekaitīgu, lai saistībā ar šīm prasībām būtu iespējams kuģa īpašniekam piemērot augstāku atbildības limitu, nekā noteikts *LLMC 96* protokolā,

NEMOT VĒRĀ Helsinku konvencijas noteikumus, kas paredz, ka tad, ja darbību veikusi viena Līgumslēdzēja puse pēc citas Līgumslēdzējas puses skaidri izteikta lūguma, lūdzēja puse atlīdzina palīdzētājai pusei (lūguma saņēmējai pusei) tai radušās darbības izmaksas,

IESAKA Līgumslēdzējām valstīm jau iepriekš divpusēji pārrunāt to, kā valsts iestādes taisnīgi sadalīs operācijas izmaksas, ja situācija saistībā ar patvēruma vietu neatbilst starptautiskajam kompensācijas režīmam, neierobežojot principu "maksā piesārņotājs",

PIEKRĪT 2012. gadā pārskatīt jautājumu par izmaksu sadali,

PIEKRĪT ARĪ ievērot šai rekomendācijai pievienotās vadlīnijas, īstenojot pilnvaras, kas piešķirtas piekrastes valstīm attiecībā uz kuģiem, kuriem vajadzīga palīdzība,

PIEPRASA Līgumslēdzējām pusēm ziņot par šīs rekomendācijas īstenošanu divu gadu laikā pēc tās pieņemšanas.

Patvēruma vietas – Ceļā uz kopēju izpratni par piekrastes valsts tiesībām veikt pasākumus attiecībā uz kuģi, kam vajadzīga palīdzība

1. Ievads

Šā dokumenta mērķis ir izklāstīt piekrastes valsts tiesības veikt pasākumus attiecībā uz kuģi, kam vajadzīga palīdzība patvēruma vietas gadījumā, pamatojoties uz starptautiskajiem tiesību aktiem¹. Šā dokumenta mērķis nav apspriest ar atbildību saistītus jautājumus, kas varētu rasties, piekrastes valstij veicot pasākumus.

AN 1982. gada Jūras tiesību konvencija (*UNCLOS*) ir galvenais starptautiskais instruments, kas reglamentē jautājumus par piekrastes valsts tiesībām un pienākumiem attiecībā uz kuģiem. Konvencija ietver noteikumus, kas, no vienas puses, reglamentē "kuģošanas brīvību", bet, no otras puses – piekrastes valsts tiesības veikt pasākumus attiecībā uz kuģiem, kas var radīt draudus apkārtējai videi, – noteikumi veido sava veida līdzsvaru starp šīm divām interesēm. Salīdzinājumā ar ostas valsts jurisdikciju piekrastes valstu jurisdikcija pār ārvalstu kuģiem ir pakļauti relatīvi stingrākiem un precīzākiem ierobežojumiem *UNCLOS* ietvaros. Attiecībā uz kuģošanu *UNCLOS* ir papildināta ar noteikumiem, par kuriem vienojusies *IMO*.

2. *UNCLOS* – atšķirīgas tiesības atbilstoši ģeogrāfiskajam apgabalam

UNCLOS 194. pantā ietverti noteikumi par pasākumiem, lai novērstu, samazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņojumu. Valstis individuāli vai kopīgi saskaņā ar šo Konvenciju veic visus pasākumus, kas ir nepieciešami, lai novērstu, samazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņojumu no jebkura avota, un tās saskaņo savu politiku šajā jomā. Dalībvalstis to darot arī nodrošina, ka pasākumi nerada zaudējumus sakarā ar ogļūdeņražu piesārņojumu citām valstīm un to videi un ka piesārņojuma gadījumiem saskaņā ar to jurisdikciju un kontroli nav izplatījušies ārpus viņu suverēnās zonas, saskaņā ar konvenciju. Pants kā vienu no piesārņojuma "avotiem" nosauc kuģu radīto piesārņojumu, jo īpaši uzsverot pasākumus, kas veikti, lai novērstu negadījumus un risinātu ārkārtējas situācijas.

Teritoriālie ūdeņi

Katrai valstij ir tiesības noteikt savu teritoriālās jūras platumu līdz robežai, kas nepārsniedz 12 jūras jūdzes (*UNCLOS* 3. pants). Jau sākotnēji piekrastes valstij attiecībā uz tās teritoriālo jūru ir lielas likumīgās un izpildvaras tiesības savā jurisdikcijā. Tomēr šo jurisdikciju ierobežo nosacījums par kuģu "miermīlīgas caurbraukšanas tiesībām pa teritoriālo jūru".

UNCLOS 13.–21. pantā ietverti noteikumi par miermīlīgu caurbraukšanu teritoriālajā jūrā. Saskaņā ar Konvenciju visu valstu kuģiem ir miermīlīgas caurbraukšanas tiesības pa teritoriālo jūru. Saskaņā ar 18. panta 2. punktu caurbraukšanai jābūt nepārtrauktai un ātrai. Tomēr caurbraukšanā ir iekļauta arī apstāšanās un noenkurota stāvēšana tiktāl, ciktāl tā ir saistīta ar parastām navigācijas operācijām, vai nepārvaramu varu vai kuģa katastrofu.

¹ Dokuments ir izstrādāts, pamatojoties uz attiecīgajām starptautiskajām konvencijām un šādu papildu literatūru : Colin de la Rue un Charles B. Andersson: *Kuģošana un vide* (1998) Erik Rosaeg un Henrik Ringbom: *Atbildība un kompensācija attiecībā uz patvēruma vietām* (2004) Henrik Ringbom: *ES jūrniecības drošības politika un starptautiskās tiesības* (2008)

Piekrastes valstu jurisdikcija attiecībā uz kuģu miermīlīgas caurbraukšanas regulēšanu ir **noteikta UNCLOS 21. pantā**. Piekrastes valsts var pieņemt likumus un noteikumus saskaņā ar *UNCLOS* noteikumiem un citām starptautisko tiesību normām attiecībā uz miermīlīgu caurbraukšanu pa teritoriālo jūru, piemēram, attiecībā uz piekrastes valsts vides saglabāšanu un attiecīgi piesārņojuma novēršanu, samazināšanu un kontrolēšanu. Šie normatīvie akti neattiecas uz ārvalstu kuģu projektēšanu, būvniecību, komplektēšanu vai aprīkošanu, ja vien tas neietekmē vispārpieņemtos starptautiskos noteikumus un standartus.

UNCLOS 25. panta 1. punkts ietver noteikumus par Konvencijas izpildi. Attiecībā uz kuģu miermīlīgu caurbraukšanu *UNCLOS* atšķir noteikumu par piesārņojumu un citu noteikumu izpildi. Piesārņojuma jomā pieņemto noteikumu izpilde ir diezgan sīki reglamentēta. Šī sistēma ir detalizētāk izklāstīta **220. panta 2. punktā**. Ja piekrastes valstij ir "skaidrs pamats" uzskatīt, ka kuģis, kas kuģo valsts teritoriālajā jūrā, ir pārkāpis šīs valsts vai starptautiskos noteikumus par piesārņošanas novēršanu, samazināšanu un kontroli, piekrastes valsts iestādēm ir tiesības faktiski pārbaudīt kuģus, tostarp tiesības apturēt kuģi un uz tā uzkāpt. Tomēr darbības jāveic, neierobežojot noteikumus par miermīlīgu caurbraukšanu.

Saskaņā ar **45. pantu** miermīlīgas caurbraukšanas režīms attiecas arī uz starptautisko kuģošanu jūras šaurumos.

Ekskluzīva ekonomiskā zona (EEZ)

UNCLOS V daļa ietver noteikumus, kas attiecas uz EEZ. Šis reģions nedrīkst pārsniegt 200 jūras jūdzes aiz bāzes līnijas. Saskaņā ar **56. panta 1. punkta b)** apakšpunktu piekrastes valstij ir juridiska vara saskaņā ar konvenciju attiecībā uz jūras vides aizsardzību un saglabāšanu. **56. panta 2. punkts** uzliek pienākumu piekrastes valstij, realizējot savas tiesības un pildot savus pienākumus, rēķināties "ar citu valstu tiesībām un pienākumiem un rīkoties veidā, kas atbilst šīs Konvencijas noteikumiem". **58. panta 1. punkts** apstiprina, no otras puses, navigācijas brīvību visām valstīm EEZ teritorijā.

EEZ ir jurisdikcijas hibrīds, saskaņā ar kuru visām valstīm ir tiesības brīvi kuģot, savukārt piekrastes valstīm ir dotas noteiktas tiesības regulēt un īstenot ar kuģošanu saistītus likumus šajā reģionā. **211. panta 5. punkts** ietver īpašus noteikumus par piekrastes valstu regulatīvajām pilnvarām attiecībā uz kuģu piesārņojuma avotu novēršanu, samazināšanu un kontroli. Piekrastes valstu jurisdikcija paredzēt vides noteikumus un standartus attiecībā uz ārvalstu kuģiem EEZ ir attiecināma tikai uz tādiem noteikumiem un standartiem, kas ir jau pieņemti un ir vispārēji pieņemti starptautiskā līmenī.

211. panta 6. punkts nosaka izņēmumu galvenajam noteikumam un sniedz iespēju piekrastes valstīm, ja jau pieņemtie starptautiskie noteikumi un standarti neatbilst īpašiem apstākļiem, pieņemt "īpašus aizsardzības pasākumus" vai citus "papildu" pasākumus skaidri definētā EEZ reģionā saskaņā ar noteiktiem kritērijiem, no kuriem noteicošais ir tas, vai *IMO* piekrīt šādus pasākumu pieņemšanai.

Attiecībā uz tiesisko normu izpildes režīmiem saskaņā ar **UNCLOS 220. panta 3.–6. punkts kuģošanas jomā** ir svarīgs. Šie noteikumi paredz ļoti ierobežotu rīcības brīvību. Tas, cik stingri tiek pieprasīta noteikumu izpilde, ir atkarīgs no kaitējuma, kas radies vai varētu rasties. Gadījumā, ja kuģis ir pārkāpis EEZ "piemērojamās starptautiskās normas un standartus", piekrastes valsts var tikai pieprasīt no kuģiem informāciju par kuģa identitāti un maršrutu (**220. panta 3. punkts**).

Ja pastāv aizdomas par pārkāpumu vai iespējamu pārkāpumu, kurš "novedis pie lielas noplūdes, kas izraisījusi būtisku piesārņojumu", piekrastes valsts ir pilnvarota sākt kuģa

faktisku inspicēšanu jautājumos, kas ir saistīti ar doto pārkāpumu (**220. panta 5. punkts**).

Ja ir "skaidri objektīvi pierādījumi, ka noplūde rada vai var radīt "lielu postījumu piekrastes līnijai vai attiecīgās piekrastes valsts interesēm", resursiem tās piekrastes zonās, valsts var "ja pierādījumi to atļauj, celt prasību, tostarp, par kuģa aizturēšanu (**220. panta 6. punkts**). Tie paši izpildes ierobežojumi attiecas uz gadījumiem, kad tiek pārkāpti noteikumi, kuri pieņemti attiecībā uz īpašiem reģioniem saskaņā ar 211. panta 6. punktu. Ierobežotās pilnvaras, kas piešķirtas piekrastes valstij EEZ teritorijā, atspoguļo *UNCLOS* kompromisa principu attiecībā uz jūras transportu EEZ.

Galvenie noteikumi attiecībā uz patvēruma vietām ir ietverti **221. pantā** "*Pasākumi, lai izvairītos no piesārņojuma nelaiemes gadījumos*". Šis pants balstās uz 1969. gada Starptautisko konvenciju par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā (Intervences konvencija). Ar 1973. gada protokolu Intervences konvencijas darbības joma ir paplašināta, attiecinot to ne vien uz naftu, bet arī cita veida piesārņojumu. Lai gan Intervences konvencija attiecas tikai uz atklātu jūru, ir vispārpieņemts, ka šie instrumenti piemērojami arī izpildes pasākumos EEZ. Šajā saistībā ir arī pieņemts, ka 221. pants atceļ 220. panta 6. punktu, kurš, šķiet, ietver ierobežojošākus nosacījumus attiecībā uz izpildes pasākumiem.

Saskaņā ar **221. panta 1. punktu** "nekas šajā daļā, saskaņā gan ar paražu, gan ar līgumu starptautiskajām tiesībām, nav pretrunā ar valstu tiesībām pieņemt un realizēt pasākumus proporcionāli faktiskajam vai draudošajam kaitējumam ārpus teritoriālās jūras robežām, lai aizsargātu savu piekrasti vai ar to saistītās intereses, ieskaitot zvejniecību, no piesārņošanas vai no piesārņošanas draudiem jūras avārijas vai darbību, kas saistītas ar šādu avāriju, rezultātā, kas, kā var saprātīgi paredzēt, novedīs pie nopietnām kaitīgām sekām". 221. panta 2. punkts definē terminu "jūras avārija": "Šī panta izpratnē "jūras avārija" nozīmē kuģu sadursmi, uzsēšanos uz sēkļa, citu jūras incidentu vai citu notikumu uz kuģa borta vai ārpus tā, kas novedīs pie materiālā kaitējuma vai nenovēršama materiālā kaitējuma draudiem kuģim vai kravai." Definīcija ir ļoti plaša un attiecas arī uz tiem kuģiem, kam vajadzīga palīdzība patvēruma vietā.

Nobeigums. *UNCLOS* ir ļoti piesardzīga attiecībā uz noteiktas piekrastes valsts pilnvarām veikt pasākumus pret ārvalstu kuģiem EEZ, pirms negadījums vai noplūde ir faktiski notikuši. Tomēr, kad kaitējums ir radies vai ir ļoti ticams, ka tas radīsies, Konvencija gan 220., gan 221. pantā nosaka kā jārikojas. Attiecībā uz patvēruma vietas situāciju **221. pants** šķiet atbilstīgākais pamats turpmākai darbībai.

3. 1969./1973. gada Intervences konvencija

Intervences konvencija papildina tos *UNCLOS* noteikumus, kas attiecas uz patvēruma vietas jautājumiem. Konvencija apstiprina piekrastes valsts tiesības veikt tādus pasākumus atklātā jūrā, kādi var būt nepieciešami, lai novērstu, samazinātu vai apkarotu piesārņojuma apdraudējumu valsts piekrastei vai tās attiecīgajām interesēm saistībā ar naftas vai citu kaitīgu vielu piesārņojumu vai tā iespējamību pēc jūras negadījuma.

Piekrastes valsts tomēr ir tiesīga veikt tikai tādas darbības, kādas ir nepieciešamas, un tikai pēc pienācīgas apspriešanās par attiecīgo personu interesēm, jo īpaši par interesēm, kas skar kuģa vai kuģu karoga valsti/valstis, attiecīgo kuģu vai kravu īpašniekus, un, kad iespējams, pēc apspriešanās ar neatkarīgiem ekspertiem, kas iecelti šim mērķim.

Konvencija attiecas uz visiem jūras kuģiem, izņemot karakuģiem vai citiem kuģiem, kas pieder kādai valstij vai ko pārvalda kāda valsts un kas paredzēti valdības nekomerciāliem mērķiem.

Tā kā Konvencija un protokols tika pieņemti pirms *UNCLOS* (1982), ir vispārpieņemts, ka Konvencija un protokols attiecas arī uz jūras negadījumiem, kas notiek EEZ.

4. 1989. gada Starptautiskā glābšanas konvencija

1989. gada Konvencijā tiek saglabāta tradicionālā filozofija "bez risinājuma nav samaksas", bet vienlaikus tiek meklēti veidi, kā uzlabot vides aizsardzību, un šajā nolūkā ietverti noteikumi par atlīdzību par glābšanas operācijām, ņemot vērā glābēju prasmes un pūles vides kaitējuma novēršanā vai mazināšanā. Kaitējums videi ir definēts kā "nozīmīgs fizisks kaitējums cilvēku veselībai vai jūras florai un faunai, vai resursiem piekrastes vai iekšzemes ūdeņos, vai blakus esošajos apgabalos, ko izraisījis piesārņojums, ugunsgrēks, eksplozija vai līdzīgi būtiski incidenti."

Konvencija reglamentē glābšanas līgumu starp glābēju un kuģa kapteini. Ņemot vērā specifiskās vides problēmas, Konvencijā ir skaidri nostiprinātas valsts iestāžu tiesības kontrolēt glābšanas operāciju un sniegt norādījumus par to. Glābšanas konvencijas **5. pants** reglamentē valsts iestāžu vadītās glābšanas operācijas. Konvencija neietekmē valsts tiesību aktu vai starptautisku konvenciju noteikumus attiecībā uz glābšanas operācijām, kuras veic vai vada valsts iestādes.

Konvencijas **9. pants** reglamentē piekrastes valstu tiesības. Nekas šajā konvencijā neietekmē piekrastes valstu tiesības attiecībā uz veicamajiem pasākumiem saskaņā ar vispārārstītām starptautisko tiesību normām, lai aizsargātu savu krasta līniju vai saistītos labumus no piesārņojuma vai piesārņojuma draudiem, kas seko pēc negadījumiem jūrā vai ar šādiem negadījumiem saistītām darbībām, kuru dēļ var rasties būtisks kaitējums, kā arī neietekmē piekrastes valstu tiesības sniegt norādes attiecībā uz glābšanas operācijām.

9. pants ir cieši saistīts ar *UNCLOS* 221. pantu un Intervences konvenciju 1969/73.

5. IMO darbības

IMO Ģenerālās asamblejas 23. sanāsmē, kas notika 2003. gadā no 24. novembra līdz 5. decembrim, pieņēma divas asamblejas rezolūcijas, tostarp vadlīniju kopumu par patvēruma vietām kuģiem, kam vajadzīga palīdzība.

Šīs vadlīnijas ir paredzētas izmantošanai tad, kad kuģim ir vajadzīga palīdzība, bet nav draudu dzīvībai. Ja radīti draudi dzīvībai, ir jāievēro SAR konvencijas noteikumi.

Vadlīnijās atzīts, ka tad, ja kuģis ir cietis negadījumā, labākais veids, kā novērst bojājumus vai piesārņojumu, ko radījis bojājuma palielināšanās, ir pārvietot kuģa kravu un bunkurus un veikt vajadzīgos remontdarbus. Vislabāk to var izdarīt patvēruma vietā. Tomēr šāda kuģa nogādāšana patvēruma vietā netālu no krasta var apdraudēt piekrastes valsti gan ekonomiski, gan ekoloģiski, un vietējās iestādes un iedzīvotāji var stingri iebilst pret operāciju.

Saskaņā ar *IMO* ir ļoti vēlams, lai, ņemot vērā *IMO* vadlīnijas, piekrastes valstis izraudzītos patvēruma vietas, kas izmantojamas situācijās, kurā iesaistīti kuģi (jo īpaši tankkuģi), kam vajadzīga palīdzība, attālu no saviem krastiem, un atbilstoši izstrādātu attiecīgus operatīvās rīcības plānus, lai būtu gatavas saskarties ar šādām situācijām un tādējādi neriskētu pieņemt nepareizu lēmumu, improvizējot vai rīkojoties acumirkļa iespaidā, pakļaujoties dažādu grupu, kas pārstāv dažādas intereses, spiedienam.

6. Kopēja izpratne Baltijas jūras reģionā par piekrastes valsts tiesībām attiecībā uz patvēruma vietu

Vienota izpratne par pasākumiem, kas tiks veikti ar piekrastes valstīm, īpaši EEZ attiecībā uz kuģi, kam vajadzīga palīdzība patvēruma vietā būtu liels ieguvums, lai uzlabotu Baltijas jūras aizsardzību. Ja būtu kopēja izpratne, būtu iespējams arī izvairīties no tā, ka kuģis cenšas "nopirkt patvēruma vietu", jo šāda pirkšana varētu radīt būtisku risku videi.

Kopējā izpratne varētu būt balstīta uz šādiem aspektiem:

- 1) Baltijas jūras reģiona piekrastes valstu pasākumi EEZ teritorijā varētu balstīties uz *UNCLOS* konvencijas 221. pantu un Intervences konvenciju 1969/1973;
- 2) uz kuģi, kam vajadzīga palīdzība patvēruma vietas situācijā, attiecinātu jēdzienu "jūras avārija" *UNCLOS* 221. panta izpratnē, un
- 3) kuģis var tikt aizturēts un to var piespiest doties uz patvēruma vietu, kuras atrašanās vieta ir izlemta sadarbībā ar attiecīgajām piekrastes valstīm, ņemot vērā *UNCLOS* 194. pantu.

HELCOM rekomendācija 31E/6

Pieņemta 2010. gada 20. maijā, ņemot vērā
Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu

INTEGRĒTU REAGĒŠANAS PASĀKUMU PLĀNOŠANA BALTIJAS JŪRAS REĢIONĀ PIESĀRŅOTAS SAVVAĻAS DZĪVĀS DABAS ATTĪRĪŠANAI

KOMISIJA,

AATSAUCOTIES UZ HELCOM Baltijas jūras rīcības plānu, kurā Līgumslēdzējas valstis vienojušās integrēt reaģēšanas pasākumus ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai ārkārtas rīcības plānā vai nu valsts vai apakšreģionālā/vietējā mērogā, kā attiecīgā Līgumslēdzējā valsts uzskata par vajadzīgu,

ATSAUCOTIES ARĪ UZ HELCOM rokasgrāmatu, kurā ir procedūras Baltijas jūras valstu kopējiem reaģēšanas pasākumiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai,

ATSAUCOTIES ARĪ UZ Starptautiskās naftas industrijas vides aizsardzības asociācijas ceļvedi *reaģēšanas pasākumu plānošanai ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai*, kā arī jaunākām publikācijām no Eiropas projektiem, piemēram, *Naftas ietekmes novērtējuma rokasgrāmatu, Labas prakses rokasgrāmatu ar naftas produktiem piesārņotu putnu rehabilitācija pēc naftas noplūdes negadījuma un Eiropas reaģēšanas pasākumu plānu ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai*,

APZINOTIES to, ka jūras satiksmes palielināšanās, tostarp naftas produktu transportēšana Baltijas jūrā, palielina arī piesārņojuma gadījumu risku,

APZINOTIES, ka liels naftas piesārņojuma gadījums var būtiski ietekmēt Baltijas jūras jutīgo faunu,

UZSVEROT vajadzību veicināt starptautisko sadarbību reaģēšanas pasākumu ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai plānošanu Baltijas jūras reģionā, iesaistot valsts aģentūras, vietējos dalībniekus un specializētās nevalstiskās organizācijas, ievērojot jau izveidotu un labi funkcionējošu **HELCOM** sadarbību reaģēšanai uz piesārņojumu jūrā,

ATZĪSTOT, ka jūras dzīvnieku, piemēram, putnu un roņu, piesārņošanai ar naftas produktiem un izmešanai krastā ir vajadzīga atbildīgo iestāžu tūlītēja reakcija, lai risinātu dzīvnieku labturības aspektus un veiktu ietekmes novērtējumu,

ATZĪSTOT, ka integrētie reaģēšanas pasākumi ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai sekmēs savstarpējo palīdzību starp Līgumslēdzējām valstīm un ka tādēļ katrai Līgumslēdzējai valstij vajadzētu būt izdevīgi izstrādāt šādu integrētu plānu,

IEVĒROJOT, ka dažās Līgumslēdzējās valstīs atbildīgās iestādes jau ir ieviesušas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai paredzētās stratēģijas un ar tām saistītās vadlīnijas,

ATCEROTIES, ka tad, ja darbības notiek saskaņā ar tādu integrēto reaģēšanas pasākumu plānu ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, kas izstrādāts pirms noplūdes, šāds plāns nodrošina arī derīgu pamatu, lai attaisnotu par reaģēšanas pasākumiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai radušās izmaksas, ko *P&I* klubi, Starptautiskais naftas piesārņojuma kompensācijas fonds un citi kompensācijas mehānismi iekļauj savā galīgajā prasībā,

IESAKA Līgumslēdzējām valstīm piemērot šai rekomendācijai pievienotās vadlīnijas savu reaģēšanas pasākumu piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai plānošanā,

PIEPRASA Līgumslēdzējām pusēm izstrādāt reaģēšanas plānu, kas integrēts naftas piesārņojuma ārkārtas rīcības plānā vai nu valsts vai vietējā mērogā un apmainīties ar informāciju par tā saturu ar citām Līgumslēdzējām pusēm.

Vadlīnijas reaģēšanas pasākumu plānošanai piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai

Vadlīnijas atspoguļo ieteikumus no ceļveža reaģēšanas pasākumu plānošanai piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai (*IPIECA*, 2004, sk. atsaucis) un arī praktisko pieredzi no plānošanas procesa, kā arī dažādu Eiropas valstu reaģēšanas praksi uz incidentu. Daudzi papildu pamatojumi un sīkāka informācija ir norādīti naftas *IPIECA* ceļvedī.

1. REAĢĒŠANAS PASĀKUMU PLĀNOŠANA PIESĀRŅOTAS SAVVAĻAS DZĪVĀS DABAS ATTĪRĪŠANAI

Ja ir izstrādāts integrēts reaģēšanas pasākumu plāns piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, tas nozīmē, ka mērķi, vēlamā stratēģija un resursi ir jau definēti un tie nav jāapspriež noplūdes seku likvidācijas gadījumā. Tas nodrošina, ka komandieri un resursi var tikt ātri mobilizēti. Tā arī ir labākā garantija, ka tiks izmantoti piemēroti reaģēšanas, rehabilitācijas un veselības un drošības protokoli, lietderīgi izmantoti resursi un vēlāk veiksmīgi iesniegtas prasības *P&I* klubam un/vai Starptautiskā fonda naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (*IOPC* fonda).

Saskaņots un publicēts plāns ir arī ļoti noderīgs saziņai: plānā ietverto detalizēto informāciju var izmantot, lai plašsaziņas līdzekļiem un vispārējai sabiedrībai (piem., izmantojot tīmekļa vietnes) izskaidrotu esošās darbības.

Izstrādājot plānu, jāapsver iespēja iekļaut atsevišķu sadaļu, kurā izskaidrots, kur, kad, kāpēc un kā varētu tikt pieņemts lēmums lūgt palīdzību ārvalstīm. Publicēts tulkojums angļu valodā vai kopsavilkums veicinātu netraucētu komunikāciju ar iepriekš noteiktiem starptautiskiem dalībniekiem un ikvienu, kurš varētu izmantot šo informāciju, lai palielinātu savu ieguldījumu reaģēšanas procesā.

Ārvalstu reaģēšanas pasākumu piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai sekmīga integrēšana valsts vai apakšreģionālos/vietējos pasākumos ir vieglāka, ja reaģēšanas pasākumu plāns piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai ir izstrādāts, pamatojoties uz starptautiski atzītiem labas prakses standartiem, kas ir zināmi gan vietējiem, gan starptautiskiem reaģēšanas dalībniekiem.

Tādēļ Līgumslēdzējām valstīm ir ieteicams padarīt pieejamu un apmainīties ar attiecīgo informāciju par reaģēšanas pasākumu plāniem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, jo tas veicinās mērķu, stratēģijas un metodoloģijas konvergenci *HELCOM* jomā, tostarp šādu informāciju:

- Kad tika izstrādāts reaģēšanas pasākumu plāns piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai? Pēdējās atjaunināšanas datums.
- Kam pieder šis plāns?
- Kā šis plāns ir integrēts pašreizējā naftas noplūdes seku likvidācijas plānā (plānos)?
- Vai ir pieejama tā angļu versija vai kopsavilkums (+lejupielādējams)?
- Kāds ir reaģēšanas pasākumu plāna piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai galvenais mērķis(-i)?
- Kāda ir reaģēšanas pasākumu plāna piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai saskaņotā stratēģija?
- Kas ir šā reaģēšanas pasākumu plāna dalībnieki? Vai viņu ieguldījums ir oficiāls?
- Vai ir izveidots daudzpakāpju reaģēšanas plāns?
- Kā tiek risināti veselības, drošības un vides (*HSE*) jautājumi?
- Kādi cilvēkresursi ir pieejami operācijām?

- Kādi tehniskie resursi ir pieejami?
- Kā plāns tiek uzturēts, izmēģināts un uzlabots?

2. REAĢĒŠANAS PASĀKUMU MĒRĶIS PIESĀRNOTAS SAVVAĻAS DZĪVĀS DABAS ATTĪRĪŠANAI

Reaģēšanas pasākumiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai jācenšas:

- novērst, mazināt un novērtēt ietekmi uz savvaļas populācijām;
- novērst turpmākas katra ar naftas produktiem piesārņota dzīvnieka ciešanas, nodrošināt, ka koordinēti iesaistās valdības, privātā sektora, NVO un/vai brīvprātīgo pārstāvji, pievēršot pienācīgu uzmanību *HSE* procedūrām.

3. OBLIGĀTIE STANDARTI

Reaģēšanas pasākumu plānā piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai vienmēr vajadzētu iekļaut mērķi izpildīt vismaz obligātos labas prakses standartus. Ir vairāki jautājumi, kam šajā saistībā ir jāpievērš uzmanība, un tie īsumā ir aplūkoti turpmāk:

1. veselības, drošības un vides standarti;
2. Dzīvnieku labturības standarti.
3. Rehabilitācijas protokoli.
4. Aprīkojuma prasības.
5. Ietekmes uz savvaļas dzīvo dabu novērtējums un izdzīvošanas uzraudzība pēc atbrīvošanas.

1. Veselības, drošības un vides standarti. Reaģēšanas pasākumi piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai jāveic saskaņā ar tiem pašiem *HSE* standartiem, kas ir piemērojami reaģēšanai pret naftas noplūdi. Tas ietver tādus jautājumus kā prasības attiecībā uz individuālajiem aizsardzības līdzekļiem, risku analīzi, atkritumu apsaimniekošanu. Papildus tam veselības un drošības prasības ir jāīsteno darbā ar savvaļas dzīvniekiem. Dažādas publikācijas sniedz norādījumus par šo tēmu (skatīt atsauces).

2. Dzīvnieku labturības standarti.

Dzīvnieku labturības standarti valstīs var atšķirties, un var tikt piemērotas dažādas juridiskās prasības attiecībā uz darbu ar savvaļas un ievainotiem dzīvniekiem. Reaģēšanas plānam jānorāda uz valsts vai apakšreģionāliem/vietējiem tiesību aktiem un jāsniedz skaidras norādes par to, kā savvaļas dzīvās dabas attīrīšanas dienestiem vajadzētu rīkoties attiecībā uz dzīvniekiem un rūpēties par to labklājību.

3. Rehabilitācijas protokoli.

Ar naftas produktiem piesārņotu dzīvnieku rehabilitācijai jāizmanto tādi protokoli, kuru izmantošana ir atzīta par veiksmīgu. Organizācijas, kas risina problēmas, kas saistītas ar no naftas cietušiem dzīvniekiem, ir izstrādājušas plašu protokolu klāstu. Organizācijas, kas bieži piedalās starptautiskos reaģēšanas pasākumos ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, ir izstrādājušas kopīgu metodoloģiju, kas atspoguļo veiksmīgāko protokolu būtiskākos elementus. Šī metodoloģija ir jāizmanto, jo tā ietver gan iepriekš minētos obligātos standartus, gan arī pašreizējo paraugpraksi.

Lai gan rehabilitācijas protokolus glabā atsevišķas organizācijas un tie nav viegli pieejami, arvien biežāk organizē mācību kursus. Nesenās Eiropas iniciatīvas (EMPOWER - Eiropas vadības programma no naftas cietušo savvaļas dzīvnieku rehabilitācijai un citām naftas

reaģēšanas situācijām, sk. www.oiledwildlife.eu) mērķis ir veicināt un attīstīt paraugpraksi un atbalsta kompetenci Eiropas piekrastes valstīm.

4. Aprīkojuma prasības.

Pamataprīkojumam jābūt viegli pieejamam, jo tas ir reaģēšanas pasākumu plānošanas un sagatavošanas neatņemama daļa. Ja no pastāvīgiem reaģēšanas centriem aprīkojums nav pieejams, jāapsver mobilā aprīkojuma vai mobilo vienību izveide. Šādas vienības var būt kaimiņvalstīs, un tās var izmantot ārkārtas gadījumos.

5. Ietekmes uz savvaļas dzīvo dabu novērtējums un izdzīvošanas uzraudzība pēc atbrīvošanas.

Ir sistemātiski jāvāc zinātniski dati gan reaģēšanas pasākumos piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, gan pēc tiem, lai varētu veikt ticamu novērtējumu par ietekmi uz vidi. Starptautiski pieņemto vadlīniju piemērošana ietekmes uz savvaļas dzīvo dabu novērtējumam (Rokasgrāmata par Naftas noplūžu ietekmes novērtēšanu) palielinās šo zinātnisko centienu nozīmi starptautiskā kontekstā, kur ir svarīgi uzraudzīt neaizsargātās populācijas un paskaidrot būtiskas izmaiņas to attīstībā un izdzīvošanas spējā.

Sistemātiskajiem pētījumiem par attīrīto un rehabilitēto dzīvnieku izdzīvošanas spēju pēc to palaišanas brīvībā arī ir zinātniska nozīme. Šajā saistībā ir nepieciešamas intensīvākas un saskaņotākas starptautiskās darbības, lai ziņotu par šo dzīvnieku klātbūtni, uzvedību un integrēšanos vaislas kolonijās. Šie pētījumi jāiekļauj reaģēšanas pasākumu plānā piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai kā neatņemams elements ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas rehabilitācijai, un tie jāveic un jāaskaņo starptautiskā līmenī.

4. REAĢĒŠANAS IESPĒJAS

Lai sasniegtu reaģēšanas pasākumu ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai noteiktos mērķus, iespējams apsvērt vairākus reaģēšanas pasākumus (skatīt tabulu).

Mērķis	Iespējamās darbības	Kāda ir "paraugprakse"?	Rokasgrāmatas un vadlīnijas, kurās sniegtas norādes
Novērst un mazināt ietekmi uz savvaļas populācijām	Naftas noplūdes seku likvidācija jūrā	Rīcības plāns naftas noplūdes gadījumā Piekļuve neaizsargāto zonu kartēm, kas ietver (sezonālu) neaizsargāto savvaļas dzīvās dabas sadalījumu jūrā Iepriekš noteikti biologi, kuri palīdzētu veikt novērošanu no gaisa un interpretētu reālā laika izpētes datus.	Rokasgrāmata par ietekmes uz savvaļas dzīvo dabu novērtējumu 1; Ceļvedis reaģēšanas pasākumu plānošanai piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, <i>IPIECA</i> 2004 2
	Aizsargāt jutīgas teritorijas (norobežojot)	Piekļuve neaizsargāto zonu kartēm, kas ietver (sezonālu) neaizsargātās savvaļas dzīvās dabas sadalījumu piekrastes zonās	Rokasgrāmata par ietekmes uz savvaļas dzīvo dabu novērtējumu
	Atturēšana un nokausēšana	Iepriekš jāizstrādā plāni ar atsauci uz efektīvām metodēm, kas piemērojamas katrai	Ziemeļamerikas rokasgrāmatas

		dzīvnieku sugai	
	Preventīva notveršana	Iepriekš izstrādāti plāni, kas ietver norādījumus pat notverto dzīvnieku ārstēšanu un likteni	Literatūras izpēte
Novērst turpmākas atsevišķu ar naftas produktu piesārņotu dzīvnieku ciešanas	(Dzīvu dzīvnieku) notveršana, attīrīšana, rehabilitācija un atbrīvošana	Sistemātiski pārmeklēt pludmales. Uzturēt rehabilitācijas vietas. Izmantot starptautiski atzītas metodoloģijas/protokolus Piemērot šķirošanas kritērijus Atbrīvošanai paredzētu dzīvnieku apgredzenošana Piemēro pēcattīrīšanas pētniecības uzraudzību	Labas prakses rokasgrāmata ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas rehabilitācijai ³ ; Ceļvedis reaģēšanas pasākumu plānošanai piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai
	(Dzīvu dzīvnieku) notveršana, humāna eitanāzija	Sistemātiski pārmeklēt pludmales. Uzturēt eitanāzijas iekārtas. Vienošanās par eitanāzijas paņēmieniem	Labas prakses rokasgrāmata ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas rehabilitācijai Ceļvedis reaģēšanas pasākumu plānošanai piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai
Novērtēt ietekmi uz savvaļas dzīvās dabas populācijām	(Beigti dzīvnieki) savākt, novērtēt mirstību pa sugām	Sistemātiski pārmeklēt pludmales	Rokasgrāmata par ietekmes uz savvaļas dzīvo dabu novērtējumu
Koordinēt vairāku ieinteresēto pušu, tostarp NVO un brīvprātīgo, iesaistīšanos	Izmantot pirms noplūdes izstrādātu plānu Izstrādāt oficiālus līgumus. Nodrošināt skaidru, integrētu vadības struktūru	Pirms incidenta izstrādāt un vienoties par <i>OWR</i> plānu, iesaistot visus reaģēšanas dalībniekus Regulāri veikt praktiskas un teorētiskas mācības	Ceļvedis reaģēšanas pasākumu plānošanai piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai Piemēri no dažādām Eiropas valstīm, tostarp <i>HELCOM</i> zonā
Veselība, drošība un vide	Reaģētāju veselība un drošība vienmēr ir visaugstākā prioritāte Samazināt piesārņojuma atkritumus un izvairīties no sekundārā piesārņojuma	Ja nevar tikt garantēta reaģētāju veselība un drošība, reaģēšanas pasākumu savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai nevar veikt Nepieciešama apmācības minimālā līmenī no Nodrošināt aizsargapģērbu	Ceļvedis reaģēšanas pasākumu plānošanai piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai Piemēri no dažādām Eiropas valstīm, tostarp <i>HELCOM</i> zonā

1 www.oiledwildlife.eu

2 www.ipieca.org

3 www.oiledwildlife.eu

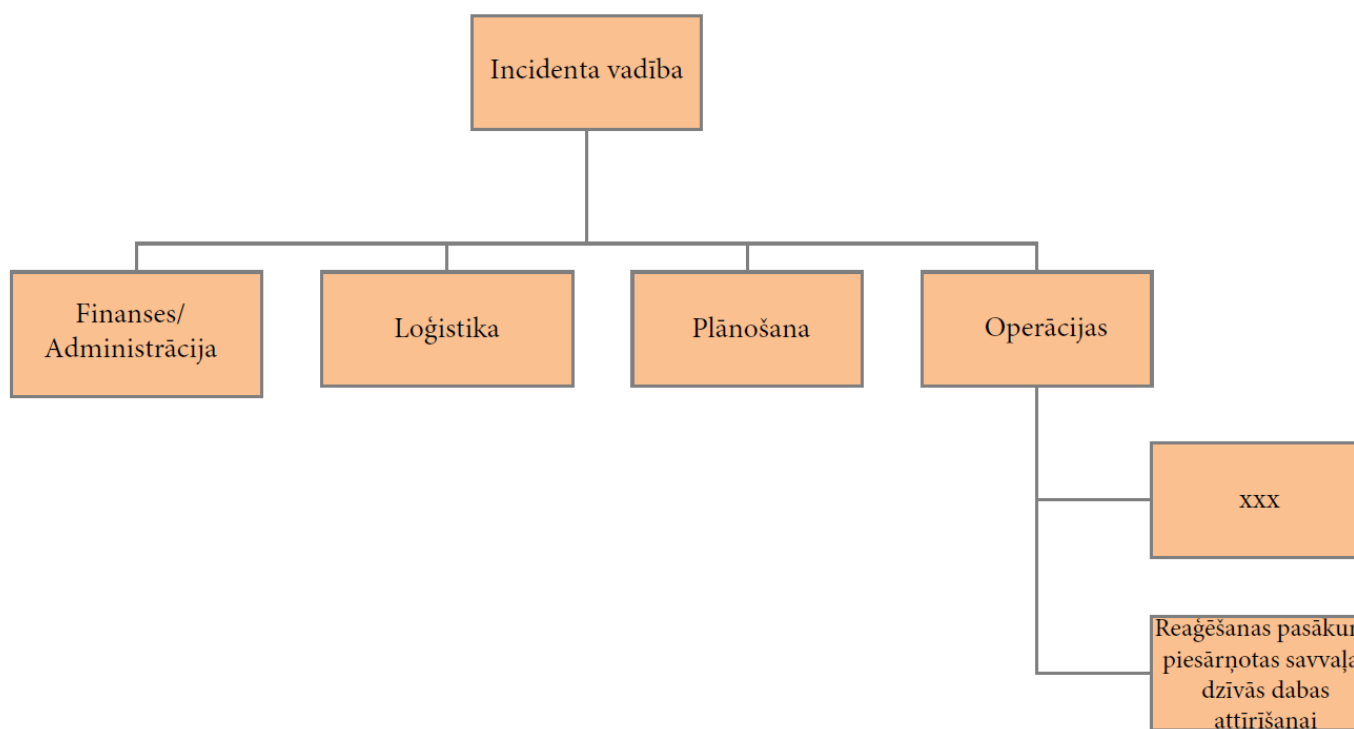
5. STRATĒGIJA

Plāna stratēģija norāda, kā aprakstītie mērķi tiks sasniegti dažādu scenāriju gadījumā.

Dažos gadījumos, lai sasniegtu mērķus un principus, kas noteikti reaģēšanas pasākumu plānā savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, ir sīkāk jāizstrādā stratēģija specifiskam apgabalam un/vai sezonai, lai ņemtu vērā mainīgos nosacījumus un apstākļus dažādās valsts daļās, piemēram, vietējo administrāciju deleģētos pienākumus, dažu valsts daļu relatīvo attālumu (resursu trūkumu), reģiona sarežģītību, no sezonas atkarīgus neaizsargātas savvaļas dzīvās dabas izplatības modeļus vai sezonālās izmaiņas jūrā un laika apstākļus.

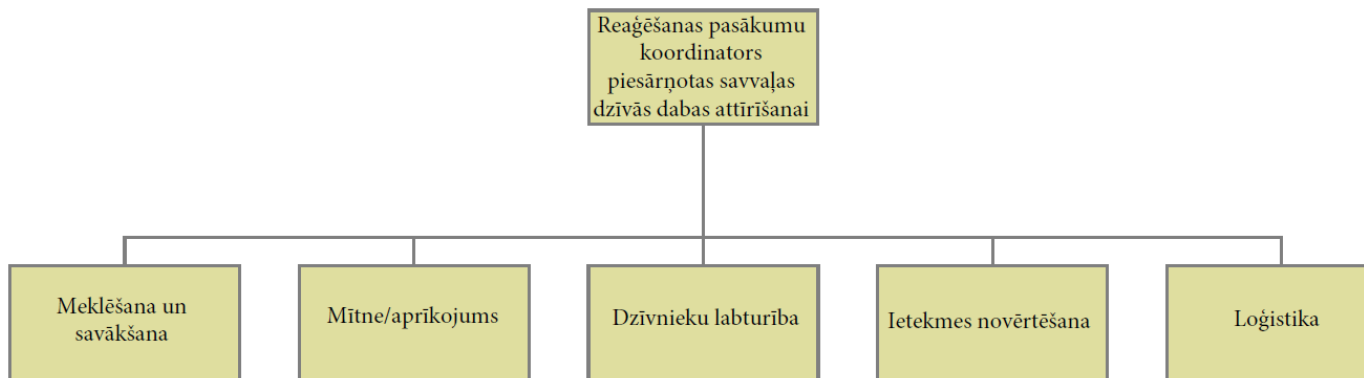
6. INTEGRĒTĀ PLĀNOŠANAS UN VADĪBAS STRUKTŪRA

Reaģēšanas pasākumu plāns piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai jāintegrē esošajā atbilstīgajā reaģēšanas plānā uz naftas noplūdēm. Dažādu valstu vai pat vienas valsts dažādu iestāžu avārijas rīcības plāna struktūra un saturs var stipri atšķirties, un ir jāapsver, kā šo integrāciju vislabāk strukturēt. Piemēram, standarta naftas rūpniecības vidē reaģēšanas pasākumi piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai ir iekļauti sadaļā "Operācijas" (skatīt 1. attēlu).



1. attēls. Reaģēšana pasākumi piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai bieži tiek iekļauti kopējā incidenta vadības sistēmā kā daļa no "Operācijām", bet konkrētās organizācijas struktūra dažādās valstīs atšķirsies.

Arī reaģēšanas pasākumu piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai vadības ķēde var būt strukturēta dažādos veidos. Lietderīgi ir noteikt savvaļas dzīvās dabas koordinātoru, kas pārrauga dažādus reaģēšanas pasākumu aspektus attiecībā uz savvaļas dzīvo dabu, un lielāka incidenta gadījumā katru no šiem aspektiem varētu koordinēt atsevišķs ierēdnis (skatīt 2. attēlu). Šādā gadījumā savvaļas dzīvās dabas koordinātoram un viņa komandai vajadzētu atrasties Reaģēšanas pasākumu piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai centrā, jo šādā centrā pienāk visa reālā laika informācija un tur tiek pieņemti visi lēmumi.



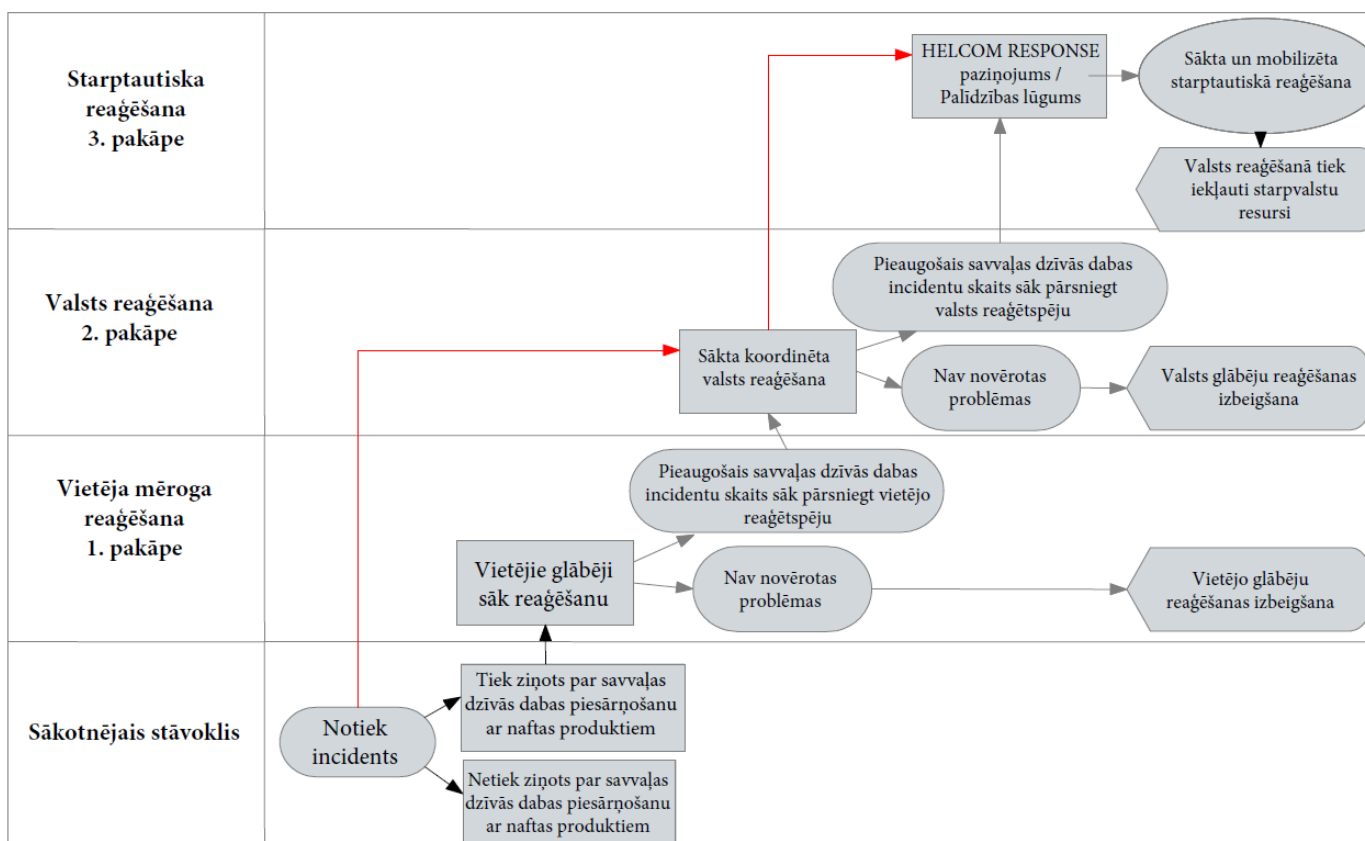
2. attēls. Piemērs vienkāršai reaģēšanas pasākumu ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai shēmai. Ārvalstu ekspertu ieguldījums bieži ietver rehabilitācijas telpu izveidi un to darbības nodrošināšanu, ietekmes novērtēšanu, meklēšanu un savākšanu un/vai vispārēju apmācību. Struktūrshēmā attiecīgi var integrēt individuālus ekspertus vai ekspertu grupas.

Lai gan savvaļas dzīvās dabas koordinators funkciju vislabāk uzņemties iestādes amatpersonai, citu koordinators pienākumus var uzņemties to grupu un organizāciju amatpersonas, kuras oficiāli ir iesaistītas reaģēšanas pasākumu plānā ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai. Katra koordinators funkcijas un uzdevumi ir aprakstīti plāna operatīvajā daļā. Organizāciju (valdības iestāžu, NVO, nozares struktūrvienību, privāto organizāciju un citu) pienākumi un atbildība ir vislabāk izklāstīti plāna stratēģijas daļā, ievērojot atsevišķus divpusējos nolīgumus.

Viens no būtiskākajiem un sarežģītākajiem reaģēšanas plāna aspektiem ir veiksmīgi veikt notikumu pārraudzību katru dienu, attiecībā uz reaģēšanas plāna izvirzītajiem mērķiem un plānot un vadīt aktivitātes attiecīgi pēc tiem. Personām ar galvenajiem pienākumiem ir jābūt apmācītām. Šāda apmācība ir pieejama, izmantojot starptautiskos resursus. Sliktākā scenārija gadījumā pieredzējušas personas no starptautiskām organizācijām notikuma vietā var sniegt palīdzību vadīšanā.

7. DAUDZPAKĀPJU REAĢĒŠANAS SISTĒMA

Valsts līmenī ir vieglāk novērst relatīvi mazus incidentus, nevis lielus un sarežģītus incidentus. Līgumslēdzējas valsts pienākums ir izvērtēt valsts reaģētspēju attiecībā uz dažādiem negadījumu scenārijiem. Tam atbilstoša ir daudzpakāpju reaģēšanas sistēma kur 1. pakāpe ir vietēja mēroga reaģēšana, 2. pakāpe ir valsts reaģēšana, kas galu galā var ietver *ad-hoc* palīdzību no kaimiņvalstīm, un 3. pakāpe ir starptautiskā reaģēšana, kas prasa iesaistīt resursus, kuri ir pieejami ārvalstīs (sk. 3. attēlu).



3. attēls. Daudzpakāpju reaģēšanas sistēma Reaģēšanas plānā skaidri jānorāda katras reaģēšanas pakāpes reaģētspējas limits, kā arī lēmumu pieņemšanas process, kas atvieglo pāreju uz nākamo pakāpi. Sarkanās bultiņas norāda, ka īsceļi nodrošina tūlītēju 2. vai 3. pakāpes reaģēšanas sākšanu, pamatojoties uz sliktākā iespējamā scenārija izveidošanos.

Valstīm ir jānovērtē, kādā incidenta līmenī valsts rīcībspēja tiktu pārsniegta, piemēram, norādot maksimālo iesaistīto savvaļas dzīvnieku/putnu skaitu vai incidenta sarežģītību. Tiklīdz reālā laika scenārijā šis rīcībspējas līmenis ir sasniegts, reaģēšanai jāpāriet no 2. pakāpes uz 3. pakāpes scenāriju. Turklāt Līgumslēdzējām valstīm iepriekš jāizveido saraksts ar resursiem, kas būtu nepieciešami no ārvalstīm 3. pakāpes reaģēšanas gadījumā, un jānorāda, kam šie resursi var tikt lūgti. Tas ietver, piemēram, palīdzību reaģēšanas vadībā, palīdzību dzīvnieku kopšanā, mobilās reaģēšanas vienības un/vai specializētu aprīkojumu. Saskaņā ar *HELCOM* starptautiskās palīdzības režīmu, tām ir jābūt gatavām segt izmaksas par mobilizētajiem resursiem no ārvalstīm. Jāatceras, ka starptautiskie kompensāciju režīmi ietver reaģēšanas pasākumus piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai kā vienu no aspektiem, ceļot prasību tiesā (skatīt *IOPC* fonda 2008. gadā publicēto Prasību rokasgrāmatu¹). Ja operācijas noris saskaņā ar iepriekš izstrādātu noplūdes seku likvidācijas plānu, tas ir stingrs pamatojums šādas prasības iesniegšanai.

8. BRĪVPRĀTĪGO IESAISTĪŠANA

Brīvprātīgo iesaistīšanai ir bijusi būtiska nozīme agrākajos reaģēšanas pasākumos piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, jo tā tika samazinātas izmaksas par salīdzinoši lielu iesaistīto darbaspēku. Brīvprātīgais ir persona, kas vēlas palīdzēt reaģēšanā no brīvas gribas un tādēļ ir iesaistīta kā neapmaksāts darba spēks, nevis kā

¹ www.iopcfund.org

darbinieks.

Pirms brīvprātīgo iesaistīšanas reaģēšanas pasākumos piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, ļoti rūpīgi ir jāapsver veselības, drošības un atbildības jautājumi. Brīvprātīgo iesaistīšana nacionālajos vai valsts reaģēšanas pasākumos naftas noplūdes gadījumā ne vienmēr būs iespējama vai vēlama. Ja brīvprātīgie tiks izmantoti, viņu darbībām jābūt labi plānotām, koordinētām, pārraudzītām un pilnīgi integrētām kopējā naftas noplūdes seku likvidācijas operācijā. Personai vai iestādei, kas ir atbildīga par vispārējo naftas noplūdes seku likvidācijas operāciju, ir jānosaka, kur un kad brīvprātīgie var tikt izmantoti (ja vispār var) un kurš būs atbildīgs par viņu darba plānošanu, koordinēšanu un uzraudzību.

Ir dažādu veidu brīvprātīgie.

1. NVO darbinieki, kas piedāvā savu palīdzību kā brīvprātīga struktūrvienība, kura gatava iesaistīties un uzņemt atbildību bez oficiāla līguma vai samaksas.
2. Persona, kura ir pievienojusies ar NVO, kā aprakstīts 1. punktā, bet kurai piešķirts iekšējā "brīvprātīgā" statuss. Šāda veida brīvprātīgie bieži vien ir labi mācīti. Lai gan, iespējams, šāda veida brīvprātīgais nebūs pieejams visu laiku, tomēr viņa darbu labi koordinēs attiecīgais NVO, un šāds brīvprātīgais sniegs efektīvu ieguldījumu reaģēšanas operācijā.
3. Iedzīvotājs, kas piedāvā reaģēšanas organizācijai savu darbu bez maksas, bet nav apmācīts to veikt un nav saistīts ne ar vienu organizāciju.

Attiecībā uz 1. un 2. veidu iespējams mobilizēt apjomīgu darba spēku, ja atbilstošas NVO ir noteiktas un uzaicinātas piedalīties reaģēšanas plānā saskaņā ar formalizētu līgumu. Šāda līguma ietvaros akreditēta NVO var tikt uzaicināta piedalīties īpašās apmācības programmās attiecībā uz *HSE* un naftas noplūdes seku likvidācijas pasākuma pārvaldību. Līgumā var ietvert arī nosacījumus par finansiālu kompensāciju. Ja prasību var iesniegt kompensācijas mehānismam (*P&I* klubam vai *IOPC* fondiem), NVO var iesniegt savas prasības vai pievienot tās valsts prasībai. Otrajā gadījumā atbildīgā iestāde var apsvērt iespēju iepriekš kompensēt NVO izdevumus .

3. veida brīvprātīgā (parasta iedzīvotāja) gadījumā var rasties būtiskas veselības aizsardzības un atbildības problēmas, tāpēc šāda veida brīvprātīgo iesaiste jāapsver īpaši rūpīgi. Šāda veida brīvprātīgajiem nedrīkst uzticēt galvenos pienākumus, bet, ja viņus tomēr iesaista, jāorganizē apmācība uz vietas un pēc tam jāuztic vienkārši darbi kompetentas personas uzraudzībā. Cik vien iespējams, jāizvairās no veselības un drošības riskiem, kā arī jābūt piemērotai apdrošināšanai. Ir piemēri par NGO darbu ciešā saiknē ar iestādēm, izmantojot profesionālu darbā pieņemšanas, apmācības un uzraudzības infrastruktūru šāda veida brīvprātīgajiem.

9. FINANSES

Daudzas valstis ir izveidojušas ārkārtas budžetu (jūras piesārņošanas) ārkārtas situācijām. Izstrādājot integrētu reaģēšanas pasākumu plānu savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, jāapsver, vai no šā budžeta varēs arī segt izmaksas, ko rada reaģēšanas pasākumi savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai un visi iespējamie to pasākumu aspekti (skatīt 4. sadaļu). Īpaši liela mēroga noplūžu gadījumā šie izdevumi parasti ir tikai neliela daļa no kopējiem reaģēšanas izdevumiem.

Ir pieejami starptautiskie mehānismi, kas izveidoti, lai kompensētu izmaksas, kuras rada naftas noplūdes seku likvidācijas pasākumi un naftas noplūdes radītie bojājumi (piem., Starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītiem zaudējumiem, *IOPS* fonda konvencijas, Bunkuru konvencija). Šie mehānismi atzīst

reaģēšanas pasākumus savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, un galvenās prasības attiecībā uz pamatotu prasību šajā saistībā ir izklāstīti *IOPC* fonda Prasību rokasgrāmatas 2008. gada izdevumā.

Ir arī citas situācijas, kurās joprojām nav skaidrs vai ir maz ticams, ka viens vai vairāki no šiem starptautiskajiem kompensācijas mehānismiem ir piemērojami šādos gadījumos un ka beigās tie būs gatavi pieņemt prasību. Reaģēšanas pasākumus savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai nevar atlikt uz vēlāku laiku līdz brīdim, kad tiks atrisināts jautājums "kas maksās rēķinus?". Ieteicams pārbaudīt iespējas finansēt plaša mēroga reaģēšanas pasākumus savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai naftas noplūdes gadījumā un laikus gatavoties turpmākām noplūdēm tā, lai pat visneparedzamākās noplūdes gadījumā būtu iespējams rāmi un koordinēti veikt reaģēšanas pasākumus savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai.

10. ATSAUCES

Izstrādājot reaģēšanas pasākumu plānu savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai, ir vērts iepazīties ar šādām publikācijām:

- Ceļvedis reaģēšanas pasākumu plānošanai piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai *IPIECA* (2004). Lejupielādējams no www.ipieca.org
- Rokasgrāmata par naftas ietekmes novērtēšanu Lejupielādējama no www.oiledwildlife.eu
- Labas prakses rokasgrāmata ar naftas produktiem piesārņotu putnu rehabilitācijai pēc naftas noplūdes negadījuma Lejupielādējama no www.oiledwildlife.eu.
- Eiropas reaģēšanas pasākumu plāns ar naftas produktiem piesārņotas savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai Lejupielādējama no www.oiledwildlife.eu.
- Prasību rokasgrāmata (*IOPC* fonds, 2008) Lejupielādējama no www.iopcfund.org

Lielākā daļa šo dokumentu ir pieejami www.oiledwildlife.eu. Šī tīmekļa vietne nodrošina arī plašu klāstu ar attiecīgo informāciju attiecībā uz reaģēšanas pasākumiem savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai un gatavību tiem. Tā arī nodrošina piekļuvi *EMPOWER* darbībām.

HELCOM rekomendācija 33/2

Pieņemta otrdienā, 2012. gada 6. martā,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

SADARBĪBA, REAĢĒJOT UZ NAFTAS UN CITU KAITĪGO VIELU NOPLŪDI KRASTĀ

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES UZ 1992. gada Helsinku konvencijas VII pielikumu un 14. pantu par rīcību jūras piesārņojuma likvidācijā, kā arī uz *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatu, kas *inter alia* definē procedūras un principus palīdzības lūgšanai un sniegšanai, ja jūrā ir notikusi naftas vai citu kaitīgu vielu būtiski liela noplūde;

ATSAUCOTIES ARĪ UZ *HELCOM* Baltijas jūras rīcības plānu, kas paredz, ka Līgumslēdzējas puses nosaka, kādi un cik daudz pretpasākumi ir vajadzīgi, lai reaģētu uz piekrastes piesārņojumu, un izstrādā konkrētus plānus/programmas to īstenošanai līdz 2013. gadam;

ATSAUCOTIES ARĪ UZ *HELCOM* rekomendāciju 28E/13 "Apakšreģionālās sadarbības stiprināšana reaģētspējas jautājumā", kurā Līgumslēdzējām pusēm prasīts integrēt savos ārkārtas rīcības plānos reaģēšanas pasākumus piekrastes attīrīšanai un sadarboties, veicot apmācības un rīkojot apmaiņas programmas, lai nodrošinātu ātras un adekvātas reaģēšanas iespējas un izstrādātu vislabākās metodes, kā arī uz *HELCOM* rekomendāciju 31E/6 "Integrētu reaģēšanas pasākumu plāns Baltijas jūras reģionā";

ATZĪSTOT Starptautiskās jūrniecības organizācijas (*IMO*) darbu attiecībā uz sagatavotību un reaģēšanas pasākumiem naftas noplūdes gadījumā, tostarp reaģēšanas pasākumiem piekrastē, un **ATZINĪGI NOVĒRTĒJOT** *IMO* Rokasgrāmatu par naftas noplūdes risku novērtēšanu un sagatavotību, kas sniedz labas stratēģiskās vadlīnijas reaģētspējas naftas noplūdes gadījumā izveidi un *inter alia* aplūko piekrastes aizsardzības un tīrīšanas jautājumus;

ŅEMOT VĒRĀ Padomes 2007. gada 8. novembra Lēmumu 2007/779/EK, ar ko izveido Kopienas civilās aizsardzības mehānismu, un Padomes 2008. gada 27. novembra secinājumus, kuros aicināts uzlabot civilās aizsardzības spējas, izmantojot Eiropas savstarpējās palīdzības sistēmu, kas izveidota, pamatojoties uz civilās aizsardzības modulāro pieeju;

ATZĪSTOT būtiskus un ilgstošus Līgumslēdzēju pušu centienus izveidot un uzturēt atbilstošus resursus, lai efektīvi reaģētu uz piesārņojumu gadījumiem jūrā, **TOMĒR APZINOTIES**, ka ir tādi faktori, piemēram, Baltijas jūras baseina noslēgtība vai laika apstākļi, kuru dēļ var būt neiespējami novērst piesārņojuma nonākšanu krastā;

APZINOTIES iespējamās postošās sekas saistībā ar piekrastes piesārņošanu, tostarp jutīgo ekosistēmu iznīcināšanu un sociāli ekonomiskās labklājības apdraudējumu cilvēkiem, kas dzīvo piekrastes zonās;

ATZĪSTOT, ka pieredze rāda, ka, reaģēšana uz lielu piesārņošanas gadījumu prasa līdzekļus ārpus valsts ir skaidri parādīts, cik svarīgi ir veicināt strauju administratīvās procedūras palīdzības sniegšanu un izvietot cilvēkresursus un iekārtas;

šajā saistībā **ATSAUCOTIES UZ** *IMO* Rezolūciju A.983(24) "Vadlīnijas, lai atvieglotu reaģēšanas pasākumus piesārņojuma gadījumā", kurā norādīta uz sadarbības nozīmi, lai

atvieglotu tūlītēju savstarpējas palīdzības sniegšanu piesārņojuma gadījumā;

NOVĒRTĒJOT, ka Baltijas jūras valstīs jau ir pieejami nedaudzi resursi, lai risinātu piesārņojuma problēmas jūras piekrastē, tostarp jutīgo zonu kartes un integrētu lēmumu atbalsta instrumenti, kas ietver visu attiecīgo informāciju, kura vajadzīga piesārņojuma gadījuma laikā;

VĒLOTIES, lai papildus labi funkcionējošai reģionālai sistēmai reaģēšanai uz piesārņojumu gadījumiem jūrā tiktu izveidota un sekmēta pastāvīga sadarbība reaģēšanas pasākumos saistībā ar Baltijas jūras piekrastes piesārņojumu, tostarp pastāvīgi cenšoties uzlabot atbilstošas reaģēšanas spējas piekrastē;

ATZĪSTOT, ka, lai šāda sadarbība piekrastes reaģēšanas pasākumos izplatītos visā reģionā, kā arī būtu efektīva un operatīva, ir jāpaplašina Helsinku konvencijas un *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatas darbības joma, lai būtu iespējams lūgt un saņemt starptautisku palīdzību piekrastes tīrīšanā, kā arī atvieglotu šādas palīdzības praktiskos aspektus;

VIENOJAS 2013. gadā paplašināt Helsinku konvencijas darbības jomu, attiecinot to arī uz sadarbību piekrastes reaģēšanas pasākumos, lai nodrošinātu, ka

- Baltijas jūras valstīs ir pienācīgs aprīkojums un pieredze reaģēšanai uz piesārņojumu piekrastē,
- piekrastes piesārņojuma sekas likvidācijas pasākumi ir integrēti kopējā avārijas rīcības plānā,
- Baltijas jūras reģiona valsts var lūgt palīdzību citai Baltijas jūras valstij, kad ir jānovērš piesārņojums piekrastē,
- Līgumslēdzējas puses apmainās ar informāciju par sistēmām attiecībā uz piekrastes piesārņojumu;

IESAKA Līgumslēdzējām pusēm veikt nepieciešamos pasākumus, lai līdz 2013. gadam izstrādātu un ieviestu piekrastes reaģēšanas plānu, kas būtu integrēts esošajos avārijas rīcības plānos, plānošanas procesā ņemot vērā šādu paraugpraksi:

- a) teritorijas ar augstu vides, ekonomisko un kultūras nozīmību tiek iepriekš sarindotas prioritārā kārtībā, pamatojoties uz jutību pret nejaūšu naftas piesārņojumu, tomēr izprotot, ka reālā laika situācijā var tikt noteikta cita prioritārā kārtība;
- b) pamatdati par šīm prioritārajām zonām tiek vākti un apkopoti;
- c) plāns vides kaitējuma novērtēšanai pēc noplūdes un vides atjaunošanai tiek izstrādāts iepriekš un ir daļa no integrētā piekrastes reaģēšanas plāna; plānā norāda tūlītēju un ilgtermiņa novērtēšanas darbību, datu vākšanas protokolus, paraugu ņemšanas metodes, darba standartprocedūras, laboratorijas analīzes utt.; *IMO/ UNEP* praktiskā rokasgrāmata par to, kā novērtēt videi nodarīto kaitējumu pēc jūras piesārņojuma ar naftu un kā atjaunot piesārņoto vidi, sniedz vispārīgus padomus, šāda plāna;
- d) ir izstrādāts atkritumu apsaimniekošanas plāns;
- e) tiek noteiktas visas iestādes un organizācijas, kas ir iesaistītas reaģēšanas, novērtēšanas un atjaunošanas darbībās, un tām tiek norādīti skaidri pienākumi.

TURKLĀT IESAKA Līgumslēdzējām pusēm nepārtraukti pilnveidot un uzturēt savu reaģētspēju uz piekrastes piesārņojumu, tostarp tehniskos resursus un īpašās zināšanas, lai varētu pietiekami aizsargāt vides resursus prioritārās teritorijās, kas ir jutīgas pret naftas piesārņojumu, un nodrošināt, ka

-
- a) gadījumā, ja draud piekrastes piesārņojums, norīkotās iestādes jābrīdina bez jebkādas kavēšanās, lai resursi varētu tikt mobilizēti agrīnā stadijā;
 - b) reaģēšanas darbība noplūdes vietā ir labi organizēta, atbilstīga un jāveic, cik drīz vien iespējams;
 - c) reaģēšanas darbība, tostarp tīrīšanas metodes, un resursi ir pietiekami;
 - d) ir izstrādāti kopējie pamatstandarti par veselību, drošību un pretpiesārņošanu.

IESAKA TURPMĀK iepriekš attiecīgajās iestādēs analizēt vajadzību pēc palīdzības no brīvprātīgiem, un ja šāda palīdzība ir vajadzīga nepieciešamie pasākumi tiek veikti, lai laikus izveidotu labi organizētu un apmācītu valsts brīvprātīgo struktūru;

IESAKA ARĪ Līgumslēdzējām pusēm apmainīties ar informāciju un attīstīt zināšanas par piekrastes attīrīšanas un apstrādes paņēmieniem, kas atbilst piekrastes tipam un vides nosacījumiem Baltijas jūras reģionā, kā arī organizēt starptautiskas mācības reaģēšanai uz piekrastes piesārņojumu;

PIEPRASA HELCOM reaģēšanas grupai līdz 2013. gadam atzīmēt kartē pašreizējos piekrastes reaģēšanas resursus, kas pieejami starptautiskajai palīdzībai Baltijas jūrā, un, to darot, apsvērt un izstrādāt vispiemērotākos veidus, kā noteikt tos resursus, ko var pieprasīt, piemēram, norādīt, ka resurss sastāv no moduļiem, un tādējādi ir definēts katra moduļa uzdevumus, jauda, sastāvdaļas, kā arī pašpietiekamības efektivitātes pakāpe un savstarpēja izmantojamība.

TURKLĀT PIEPRASA Reaģēšanas grupai iekļaut *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatā informāciju par piekrastes reaģēšanas pasākumu resursiem, kas pieejamiem Līgumslēdzējām pusēm, un izmantot kopējo *HELCOM* karti un datu *GIS* pakalpojumus, lai atvieglotu informācijas apmaiņu, tostarp piekrastes kartes veidošanai par piekrastes reaģēšanas pasākumu resursiem Baltijas jūrā.

HELCOM REKOMENDĀCIJA 33/3*)

Pieņemta otrdiena, 2012. gada 6. martā,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

ZIŅOŠANA PAR INCIDENTIEM, KAS SAISTĪTI AR KAITĪGĀM VIELĀM UN KRAVAS ĀRKĀRTAS IZGĀŠANU

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES uz 1992. gada Helsinku konvencijas VII pielikuma 5. noteikumu par atskaites kārtību un 13. pantu par ziņošanu un konsultēšanos par noplūdes gadījumiem, kā arī VII pielikuma 1. noteikuma 2. panta a) apakšpunktu par incidentiem, kas ietekmē vai var ietekmēt citu Līgumslēdzēju pušu intereses, un [11. panta](#) 4. punktu par kravas izgāšanu ārkārtējā gadījumā,

ATGĀDINOT ARĪ 8. pantu un I protokolu (MEPC. 8. pantu un I protokolu (*MEPC* rezolūcija 21 (22)),

ŅEMOT VĒRĀ HELCOM [rekomendāciju 19/16](#) par sadarbību pārkāpumu vai iespējamu pārkāpumu izmeklēšanā attiecībā uz atkritumu izgāšanu un saistītiem noteikumiem kuģiem, kā arī noteikumus par kravas izgāšanu un sadedzināšanu,

ŅEMOT VĒRĀ ARĪ HELCOM rokasgrāmatu par sadarbību jūras piesārņojuma likvidācijā Konvencijas par jūras vides aizsardzību Baltijas jūras reģionā (Helsinku konvencija) ietvaros, kas cita starpā satur arī nodaļu (1. sējuma 3. nodaļa) par ziņošanas procedūrām un raksturo *ALGPOLREP* un *POLREP BALTIC* sistēmu,

NORĀDOT ar dziļām bažām uz naftas piesārņojuma gadījumu skaitu Baltijas jūras reģionā,

APZINOTIES, ka prasmīga un efektīva ziņošana par incidentiem, kas saistīti ar bīstamām vielām, ir būtisks instruments, lai laikus varētu veikt piemērotus pasākumus piesārņojuma seku likvidācijai un lai to izmeklētu,

IESAKA Līgumslēdzēju pušu valdībām instruēt kuģus, kas peld zem Līgumslēdzējas puses karoga, piemērot *IMO* Rezolūciju A.851(20) par vispārējiem principiem attiecībā uz kuģu ziņošanas sistēmām un kuģu ziņošanas prasībām, tostarp vadlīnijas ziņošanai par incidentiem, kas saistīti ar bīstamām kravām, kaitīgu vielu noplūdi un/vai jūras piesārņojumu,

IESAKA ARĪ ārkārtējos izgāšanas gadījumos, ciktāl tas ir praktiski, piemērot *IMO* Rezolūciju A.851(20) ,

TURKLĀT IESAKA saistībā ar paziņošanu un apspriešanos par incidentiem, kas minēti 1992. gada Helsinku konvencijas [13. pantā](#) un VII pielikuma 1. noteikuma 2. punkta a) apakšpunktā, Līgumslēdzēju pušu valdībām piemērot *POLREP BALTIC* sistēmu, ja ir jānovērš, jāsamazina vai jākontrolē piesārņojums,

PIEPRASA Līgumslēdzēju pušu valdībām ziņot par šīs rekomendācijas īstenošanu saskaņā ar 1992. gada Helsinku konvencijas [16. panta](#) 1. punktu,

**) Šī rekomendācija aizstāj HELCOM rekomendācijas 7/12 un 19/18*

HELCOM REKOMENDĀCIJA 34E/3

Pieņemta ceturtdiena, 2013. gada 3. oktobrī,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta 1. punkta c) apakšpunktu

GROZĪJUMI 1992. GADA HELSINKU KONVENCIJAS VII PIELIKUMĀ "RĪCĪBA PIESĀRŅOJUMA GADĪJUMOS" SAISTĪBĀ AR REAGĒŠANAS PASĀKUMIEM KRASTĀ

KOMISIJA,

Nemot vērā grozījumu izdarīšanas procedūru 1992. pielikumos, kas Helsinku konvencija, kas ietverti 32. pantā minētā konvencija,

NOLEMJ

- a) grozīt 1992. gada Konvencijas par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību VII pielikumu "Rīcība piesārņojuma gadījumos" saskaņā ar šīs rekomendācijas pielikumu;
- b) lūgt deponitārei valdībai, izmantojot Komisijas rekomendāciju, paziņot šos grozījumus Līgumslēdzējām pusēm pieņemšanai;
- c) noteikt, ka grozījumi ir uzskatāmi par pieņemtiem, ja vien līdz 2013. gada 1. decembrim kāda no Līgumslēdzējām pusēm nav iebildusi pret grozījumiem, un
- d) noteikt, ka pieņemtie grozījumi stājas spēkā 2014. gada 1. jūlijā,

PIEPRASA ARĪ Līgumslēdzēju pušu valdībām ziņot par VII pielikuma grozījumu īstenošanu noteiktajā termiņā un saskaņā ar 1992. gada Helsinku konvencijas 16. panta 1. punktu.

PIELIKUMS

Pārskatītais VII pielikums "Rīcība piesārņojuma gadījumos" 1. NOTEIKUMS.

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. Līgumslēdzējas puses apņemas uzturēt savu rīcībspēju Baltijas jūras reģiona jūras vidi apdraudoša piesārņojuma gadījumos. Tai jāietver piemērots aprīkojums, kuģi un cilvēki, kas sagatavoti darbībai jūrā vai krastā.

2. a) Līgumslēdzējām pusēm bez kavēšanas jāziņo ne tikai par 13. pantā izklāstītajiem incidentiem, bet arī par tādiem Līgumslēdzējas puses atbildības rajonā notiekošiem piesārņojuma gadījumiem, kas ietekmē vai var ietekmēt citu Līgumslēdzēju pušu intereses.

b) Nozīmīga piesārņojuma gadījumā pēc iespējas ātrāk jāinformē arī citas Līgumslēdzējas puses un Komisija.

3. Līgumslēdzējas puses vienojas, ka, ja incidents ir nopietns, tad, reaģējot uz piesārņojuma gadījumu, Līgumslēdzējām pusēm ir jāsadarbojas atbilstoši katras puses iespējām un pieejamiem resursiem.

4. Turklāt Līgumslēdzējām pusēm jāveic citi pasākumi, lai

a) veiktu regulāru novērošanu aiz to krasta līnijām un

b) sadarbotos un apmainītos ar informāciju ar citām Līgumslēdzējām pusēm, lai paaugstinātu reaģēšanas spēju piesārņojuma gadījumā.

2. NOTEIKUMS. AVĀRIJAS RĪCĪBAS PLĀNOŠANA

Katrai Līgumslēdzējai pusei jāizstrādā savs avārijas rīcības plāns reaģēšanai uz piesārņojuma gadījumiem jūrā. Katrai Līgumslēdzējai pusei vajadzības gadījumā jāizstrādā arī avārijas rīcības plāns reaģēšanai krastā. Šādus plānus var apvienot.

Vajadzības gadījumā Līgumslēdzējas puses izstrādā divpusējus vai daudzpusējus plānus vienotai rīcībai piesārņojuma gadījumos.

3. NOTEIKUMS. NOVĒROŠANA

1. Lai nepieļautu, ka tiek pārkāpti pastāvošie noteikumi par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu, Līgumslēdzējām pusēm jāizplāno un individuāli vai sadarbībā jāveic novērošanas pasākumi visā Baltijas jūras reģionā, lai atklātu un kontrolētu naftu un citas jūrā nokļuvušās vielas.

2. Līgumslēdzējām pusēm jāuzņemas veikt atbilstošos pasākumus, lai realizētu 1. punktā minēto novērošanu, cita starpā izmantojot arī novērošanu no gaisa ar attālinātās novērošanas sistēmām.

4. NOTEIKUMS. ATBILDĪBAS RAJONI

Līgumslēdzējām pusēm pēc iespējas ātrāk divpusēji vai daudzpusēji jāvienojas par tiem Baltijas jūras rajoniem, kuros tām jāveic novērošana un jāuzņemas rīcības pasākumi, kad vien ievērojams piesārņojums ir radies vai pastāv tā rašanās iespēja. Šādi nolīgumi neietekmēs nevienu citu ar šo pašu jautājumu saistītu nolīgumu starp Līgumslēdzējām pusēm. Kaimiņvalstīm jānodrošina dažādo nolīgumu savstarpējā saskaņa. Līgumslēdzējai pusei jāinformē citas Līgumslēdzējas puses un Komisija par šādiem nolīgumiem.

5. NOTEIKUMS. ZIŅOŠANAS PROCEDŪRA

1. a) Katrai Līgumslēdzējai pusei jāprasa, lai kuģu, kas brauc zem Līgumslēdzējas puses karoga, kapteiņi vai citas atbildīgas personas bez kavēšanās ziņotu par jebkuru tādu starpgadījumu uz viņu kuģa, kas saistīts vai varētu būt saistīts ar naftas vai citu kaitīgu vielu izplūdi.

b) Ziņojums jāsniedz tuvākajai piekrastes valstij saskaņā ar 1973. gada Starptautiskās konvencijas par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu 8. pantu un 1. protokolu, kas papildināts ar 1978. gada attiecīgu protokolu (*MARPOL 73/78*).

c) Līgumslēdzējām pusēm jāprasa, lai kapteiņi un citas par kuģiem atbildīgas personas, un lidaparātu piloti saskaņā ar šo sistēmu bez kavēšanās ziņotu par jūrā novērotām nozīmīgām naftas un citu kaitīgu vielu noplūdes vietām. Šādiem ziņojumiem, ja iespējams, jāsaturs šādi dati: laiks, atrašanās vieta, vējš un jūras apstākļi, kā arī novērotās noplūdes veids, apjoms un iespējamais avots.

2. Šā noteikuma 1. punkta b) apakšpunkta nosacījumi jāpiemēro arī attiecībā uz iepludināšanu saskaņā ar šīs Konvencijas 11. panta 4. punkta nosacījumiem.

6. NOTEIKUMS. RĪCĪBA ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀS UZ KUĢIEM

1. Katrai Līgumslēdzējai pusei jāprasa, lai kuģiem, kas pilnvaroti braukt zem tās karoga, būtu savs operatīvās rīcības plāns naftas noplūdes gadījumam saskaņā ar *MARPOL 73/78* noteikumiem.

2. Katrai Līgumslēdzējai pusei jāprasa, lai zem tās karoga braucošo kuģu kapteiņi vai tās jurisdikcijā darbojošos nostiprinātu vai peldošu platformu atbildīgās personas piesārņojuma gadījumā un pēc atbilstošo valsts iestādes pieprasījuma nodrošinātu tik detalizētu informāciju par kuģi un tā kravu vai – platformas gadījumā – par tās produkciju, kāda ir svarīga, lai novērstu jūras piesārņojumu vai reaģētu uz to, kā arī sadarbotos ar šīm valsts varas iestādēm.

7. NOTEIKUMS. REAĢĒŠANAS PASĀKUMI

1. Līgumslēdzējai pusei, kad piesārņojuma gadījums notiek tās atbildības rajonā, jāveic nepieciešamā situācijas novērtēšana un jāuzsāk atbilstoši reaģēšanas pasākumi, lai izvairītos no piesārņojuma radītās ietekmes vai mazinātu to.

2. a) Līgumslēdzējām pusēm saskaņā ar b) apakšpunktu, reaģējot uz piesārņojuma gadījumu, jālieto mehāniskie līdzekļi;

b) ķīmiskos reaģentus drīkst lietot tikai izņēmuma gadījumos, tos katrā atsevišķā gadījumā saskaņojot ar atbilstošu valsts iestādi.

3. Gadījumā, ja šāda izplūde pārvietojas vai ir pamats domāt, ka tā pārvietosies uz citas Līgumslēdzējas puses atbildības rajonu, šī puse bez kavēšanās jāinformē par situāciju un veiktajiem pasākumiem.

8. NOTEIKUMS. PALĪDZĪBA

1. Saskaņā ar 1. noteikuma 3. punktu

a) Līgumslēdzēja puse, reaģējot uz piesārņojuma gadījuma sekām jūrā vai krastā, ir tiesīga pieprasīt citu Līgumslēdzēju pušu palīdzību, un

b) Līgumslēdzējām pusēm jādara viss iespējamais, lai sniegtu šādu palīdzību.

2. Līgumslēdzējām pusēm jāveic visi nepieciešamie tiesiskie un administratīvie pasākumi, lai atvieglotu

a) kuģu, lidaparātu un citu noplūdes seku likvidācijā iesaistīto transportlīdzekļu ierašanos un izmantošanu vai šajā incidentā nepieciešamā personāla, kravu, materiālu un aparatūras transportēšanu, un

b) šā punkta a) apakšpunktā minētā personāla, kravu, materiālu un aprīkojuma ātru pārvietošanos tās teritorijā, kustību cauri tai un izklūšanu no tās.

9. NOTEIKUMS. PALĪDZĪBAS IZMAKSU ATLĪDZINĀŠANA

1. Saskaņā ar šo noteikumu Līgumslēdzējām pusēm jāsedz 8. noteikumā norādītās palīdzības izmaksas.

2. a) Ja pēc vienas Līgumslēdzējas puses lūguma cita Līgumslēdzēja puse veikusi pasākumus, lūdzējai pusei jāsedz palīdzētājai pusei šo pasākumu izmaksas. Ja lūgums tiek atsaukts, tad lūdzējai pusei jāsedz izmaksas, kuras palīdzētājai pusei jau ir radušās;

b) b) ja Līgumslēdzēja puse pati pēc savas iniciatīvas sāk rīcību, šī puse pati sedz pasākumu izmaksas;

c) c) šā punkta a) un b) apakšpunktā izklāstītie principi ir spēkā, ja vien attiecīgās Līgumslēdzējas puses kādā atsevišķā gadījumā nav vienojušās citādi.

3. Ja nav nolemts citādāk, tad izmaksas par pasākumiem, kas veikti pēc citas Līgumslēdzējas puses lūguma, jāaprēķina objektīvi, saskaņā ar tiem likumiem un praksi, kāda pastāv palīdzētājas puses valstī attiecībā uz šādu izmaksu atlīdzināšanu.

4. Šā panta noteikumus nedrīkst interpretēt tā, lai ierobežotu Līgumslēdzēju pušu tiesības atgūt no trešām pusēm to darbību izmaksas, kas veiktas ar nolūku likvidēt piesārņojuma gadījuma sekas saskaņā ar piemērojamiem starptautisko tiesību noteikumiem un aktiem, un valstu tiesību aktiem..

10. NOTEIKUMS. REGULĀRA SADARBĪBA

1. Katrai Līgumslēdzējai pusei jāsniedz citām Līgumslēdzējām pusēm un Komisijai informācija par:

a) tās organizāciju naftas un citu jūrā vai krastā nokļuvušo kaitīgo vielu seku likvidācijai;

-
- b) tās tiesiskajām normām un citiem jautājumiem, kas ir tieši saistīti ar gatavību un rīcību gadījumos, kad jūrā vai krastā nokļuvusi nafta vai citas kaitīgās vielas;
 - c) kompetento iestādi, kas ir atbildīga saņemt un izplatīt ziņojumus par naftas un citu kaitīgu vielu piesārņojumu jūrā un krastā;
 - d) kompetentām iestādēm, kas nodarbojas ar jautājumiem par savstarpējo palīdzību, informāciju un jautājumiem par sadarbības pasākumiem starp Līgumslēdzējām pusēm saskaņā ar šo pielikumu, un
 - e) pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šā pielikuma 7. un 8. noteikumu.

2. Līgumslēdzējām pusēm jāapmainās ar informāciju par pētījumu un attīstības programmām un rezultātiem, kas attiecas uz naftas vai citu kaitīgo vielu izraisīto piesārņojumu, un tā seku likvidācijas veidiem jūrā vai krastā un pieredzi pasākumos, kas saistīti ar novērošanu un rīcību šādu piesārņojumu gadījumos.

3. Līgumslēdzējām pusēm regulāri jāorganizē kopīgas operatīvas piesārņojuma seku likvidācijas mācības, kā arī trauksmes mācības. Līgumslēdzējas puses regulāri organizē mācību pasākumus krastā.

4. Līgumslēdzējām pusēm Starptautiskās jūrlietu organizācijas ietvaros jāsadarbojas jautājumos, kas saistīti ar Starptautiskās konvencijas par rīcības gatavību, rīcību un sadarbību naftas izraisītā piesārņojuma gadījumos ieviešanu un turpmāku attīstību.

11. NOTEIKUMS. *HELCOM* REAĢĒŠANAS ROKASGRĀMATA

Līgumslēdzējas puses vienojas iespēju robežās piemērot *HELCOM* Rokasgrāmatā par sadarbību jūrā izraisītā piesārņojuma seku likvidācijai ietvertos principus un normas, kas detalizēti izskaidro šo pielikumu un ko pieņēmusi Komisija vai šim nolūkam izveidotā Komiteja.

HELCOM REKOMENDĀCIJA 34E/4

Šī rekomendācija aizstāj HELCOM rekomendācijas 7/11 un 12/8.

Pieņemta ceturtdiena, 2013. gada 3. oktobrī,
ņemot vērā Helsinku konvencijas 20. panta b) apakšpunktu

NOVĒROŠANA NO GAISA AR ATTĀLINĀTĀS NOVĒROŠANAS SISTĒMĀM BALTIJAS JŪRAS REĢIONĀ

KOMISIJA,

ATSAUCOTIES uz Helsinku konvencijas VII) pielikuma 3. noteikumu, saskaņā ar kuru Līgumslēdzējam pusēm individuāli vai sadarbībā jāizplāno un jāveic novērošanas pasākumi visā Baltijas jūras reģionā, lai atklātu un kontrolētu naftu un citas jūrā izgāztas kaitīgas vielas,

PĀRLIECINĀTA, ka novērošana no gaisa ar attālinātās novērošanas sistēmām būtiski uzlabo reaģētspēju uz lielām naftas noplūdēm kuģu negadījumos,

PĀRLIECINĀTA ARĪ, ka novērošana no gaisa ar attālinātās novērošanas sistēmām būtiski uzlabo spēju savākt pierādījumus tiesvedības sākšanai par nelikumīgām ekspluatācijas noplūdēm no kuģiem,

TURKLĀT PĀRLIECINĀTA, ka regulārai novērošanai no gaisa ir preventīva ietekme uz potenciālajiem attiecīgo konvenciju noteikumu pārkāpējiem,

APZINOTIES, ka novērošana var būt efektīva tikai tad, ja ir lietotas attālinātās novērošanas sistēmas, kas var darboties arī naktī un sliktos laika apstākļos,

ATGĀDINOT, ka Helsinku Komisijas devītās sanāksmes Ministru deklarācijā aicināts izstrādāt un ieviest novērošanu no gaisa ar adekvātu novērošanas sistēmu,

ATSAUCOTIES UZ valstu vadītāju un ministru 1990. gada septembrī Ronebijā, Zviedrijā, pieņemto Baltijas jūras deklarāciju, kurā uzsvērts, ka attiecībā uz novērošanu no gaisa ir būtiski jāpastiprina sadarbība starp attiecīgajām kompetentajām iestādēm;

ATSAUCOTIES uz HELCOM Baltijas jūras rīcības plānu un lēmumu izveidot saskaņotu satelīta un gaisa novērošanu, kas aptver visu Baltijas jūras reģionu, lai uzlabotu nelegālās naftas noplūdes noteikšanas spēju Baltijā,

AR GANDARĪJUMU ATZĪMĒJOT, ka *HELCOM* Līgumslēdzēju pušu kopējā rīcība Baltijas jūras reģiona novērošanā no gaisa ar attālinātās novērošanas sistēmu ir notikusi kopš 20. gs. 80. gadu beigām un sniegusi vērtīgus rezultātus, tostarp pieredzi apvienotās operācijās,

IESAKA Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām

-
- a) veikt vairāk pūļu tam, lai atsevišķi un vienotās darbībās nodrošinātu regulāru un efektīvu novērošanu no gaisa visā Baltijas jūras reģionā;
 - b) atļaut virs to jūras teritorijām veikt vides novērošanas lidojumus tā, kā aprakstīts *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatā;
 - c) atļaut citu valstu novērošanas lidaparātiem, pamatojoties uz *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatā noteiktā valsts kontaktpunkta lūgumu vai saskaņā ar ikgadējās atļaujas nosacījumiem, veikt vides novērošanas lidojumus un izmantot instrumentus, kas nepieciešami noplūžu vērošanai un dokumentēšanai;
 - d) attīstīt un uzlabot esošās attālinātās novērošanas sistēmas tā, lai tās varētu efektīvi darboties arī naktīs un sliktos laika apstākļos, un
 - e) uzlabot iespēju izmantot novērošanas sniegto informāciju kā pierādījumu tiesā pret naftas noplūdes noteikumu likumpārkāpējiem,

TURKLĀT IESAKA Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām divpusēji vai daudzpusēji apņemties koordinēt tādas novērošanas darbības, kas notiek ārpus teritoriālajiem ūdeņiem, saskaņā ar Helsinku konvencijas VII pielikumu un *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatu,

TURKLĀT IESAKA Helsinku konvencijas Līgumslēdzēju pušu valdībām nodrošināt plašu sadarbību Baltijas jūrā attiecībā uz vides novērošanas lidojumiem, proti, piešķirt ikgadēju diplomātisko atļauju ārvalstu vides novērošanas lidaparātiem, kas uzskaitīti *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatā, un, kā norādīts šādās atļaujas nosacījumos, atļaut veikt turpmāk uzskaitītās darbības atļāvējās valsts ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā (EEZ) un teritoriālajos ūdeņos:

- a) regulāri veikt vides novērošanas lidojumus ar iespējami minimālu brīdināšanas laiku vai bez iepriekšēja brīdinājuma;
- b) izmantot instrumentus, kas nepieciešami, lai novērotu un dokumentētu noplūdes atbilstoši *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatai;
- c) dokumentēt noplūdes tādā veidā, kā tas noteikts *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatā;
- d) pēc atļāvējās valsts kontaktpunkta (definēts *HELCOM* Reaģēšanas rokasgrāmatā) lūguma atļaut vides novērošanas lidmašīnām, kas jau atrodas gaisā, ieiet atļāvējās valsts gaisa telpā, lai savāktu pierādījumus par iespējamo piesārņotāju vai atbalstītu reaģēšanas operācijas;
- e) veikt nosēšanos atļāvējās valsts teritorijā;
- f) ja tas īpaši norādīts atļaujā: no lidaparāta izmest naftas paraugu ņemšanas boju vai intervēt par naftas produktu nopludināšanu aizdomās turētā kuģa kapteini.