

Korupcijos pasireiškimo tikimybės nustatymo išvada

2025-08- Nr.

Klaipėda

<p>1. Viešojo sektoriaus subjektas, kuriame atliktas KPT nustatymas (veiklos sritis (-ys), kurioje (-iose) buvo atliekamas korupcijos pasireiškimo tikimybės nustatymas, jos (-ų) trumpas aprašymas).</p>	<p>Korupcijos pasireiškimo tikimybės (toliau – KPT) nustatymas buvo atliktas akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (toliau – Uosto direkcija) <u>Uosto laivybos ir Uosto naudojimo taisyklių pažeidimų nustatymo srityje</u>. Analizuojant korupcijos pasireiškimo tikimybę Uosto direkcijoje, dėmesys buvo skirtas Uosto naudojimo taisyklių pažeidimų patikrinimų nuoseklumui, pažeidimų vertinimui ir Administracinių nusižengimų kodekso (ANK) taikymo praktikai. Vertinant buvo atsižvelgiama į patikrinimų planavimo, vykdymo ir dokumentavimo procesų aiškumą bei skaidrumą, taip pat sprendimų dėl nustatytų pažeidimų pagrįstumą ir objektyvumą. Analizė buvo grindžiama įstaigos vidaus dokumentų peržiūra, darbuotojų apklausomis, vykdytų Uosto naudojimo taisyklių pažeidimų patikrinimų ataskaitų tyrimu ir jų palyginimu su galiojančiais teisės aktais. Vertinimo metu buvo nagrinėjami šie pagrindiniai aspektai:</p> <ul style="list-style-type: none">• patikrinimų atrankos ir planavimo kriterijų skaidrumas;• patikrinimų atlikimo nuoseklumas ir metodologijos taikymas;• pažeidimų vertinimo objektyvumas ir sprendimų priėmimo pagrįstumas;• ANK sankcijų taikymo praktikos vienodumas ir pagrįstumas. <p>Ypatingas dėmesys buvo skirtas nustatyti galimas rizikas dėl subjektyvumo ir diskrecinių sprendimų, siekiant užtikrinti veiklos skaidrumą ir sumažinti korupcijos pasireiškimo galimybes.</p>
<p>2. Asmenys (subjektai), atlikę viešojo sektoriaus subjekto KPT nustatymą</p>	<p>Veiklos atsparumo departamento direktorius Dainius Noreika ir duomenų apsaugos ir rizikų valdymo specialistas Arūnas Povilaitis</p>
<p>3. Korupcijos pasireiškimo tikimybės nustatymo pradžios ir pabaigos laikas. Analizuotas laikotarpis.</p>	<p>KPT vertinimas pradėtas 2025-07-17. Analizuotas laikotarpis nuo 2024-01-01 iki 2024-12-31.</p>
<p>4. Nustatytos rizikos, jų lygiai, suskirstymas pagal svarbą</p>	

POVEIKIS	Katastrofinis	5	10	15 R1	20 R3	25
	Kritinis	4	8	12	16	20
	Pastebimas	3	6	9 R2	12	15
	Žemas	2	4	6	8	10
	Nereikšmingas	1	2	3	4	5
		Labai žema	Žema	Vidutinė	Aukšta	Labai aukšta
TIKIMYBĖ						
4.1. Geltonas rizikingumo lygis	<p>Rizikos pavadinimas, tikimybės, poveikio lygis: R1 – Subjektyvus sprendimų priėmimas vertinant pažeidimus. Sprendimai dėl pažeidimų sunkumo ar administracinių sankcijų parinkimo gali būti grindžiami asmeninėmis nuostatomis ar interesais. $P = 3; T = 5$. Rizikos lygis : $R = T \times P$; $R1 = 15$</p> <p><u>Poveikis vertinamas 3 balais, kadangi:</u> Subjektyvūs sprendimai gali kelti nevienodą sankcijų taikymą, mažinti pasitikėjimą Uosto direkcija, menkinti jos reputaciją ir formuoti neskaidrumo įvaizdį, sukurti viešo nepasitikėjimo precedentą bei pažeisti vienodo traktavimo principą.</p> <p><u>Tikimybė vertinama 5 balais, nes:</u> Per nagrinėjamą laikotarpį buvo atliktos 446 apžiūros (iš kurių 90–95 % susijusios su galimais Uosto naudojimo taisyklių pažeidimais), 39 kartus nustatyti Uosto naudojimo ir Uosto laivybos taisyklių reikalavimų neatitikimai. Tik vienu atveju buvo konstatuotas Uosto naudojimo taisyklių pažeidimas ir surašytas ANK protokolai (vidaus audito duomenys). Ypač mažas ANK protokolų skaičius, palyginti su nustatytais neatitikimais, leidžia daryti prielaidą, jog dokumentavimo ir kontrolės procedūros nėra pakankamai aiškios, nėra vienodai suprantamos.</p>					
4.2. Geltonas rizikingumo lygis	<p>Rizikos pavadinimas, tikimybės, poveikio lygis: R2 – Nepakankamas patikrinimų vykdymo nuoseklumas ir kontrolė. $P = 3; T = 3$. Rizikos lygis : $R = T \times P$; $R2 = 9$</p> <p><u>Poveikis vertinamas 3 balais, kadangi:</u> Gali lemti klaidų pasikartojimą, sisteminių galimų Uosto naudojimo taisyklių pažeidimų neužfiksavimą, mažinti veiklos efektyvumą bei procedūrų skaidrumą. Tokio pobūdžio neapibrėžtumai mažina Uosto direkcijos patikimumą ir reputaciją tiek darbuotojų, tiek išorės subjektų aktyse.</p> <p><u>Tikimybė vertinama 3 balais, nes:</u> Patikrinimų proceso sudėtingumas, procedūrų įvairovė ir įgyvendinimo skirtumai padidina šios rizikos tikimybę. Esant aiškių procedūrų trūkumui ar nepakankamam jų taikymo monitoringui, ši rizika gana dažnai realizuojasi, todėl reikalingos papildomos kontrolės ir nuolatinės stebėsenos priemonės.</p>					
4.3 Raudonas rizikingumo lygis	<p>Rizikos pavadinimas, tikimybės, poveikio lygis: R3 – Nepakankamai aiški arba nevienodai taikoma galimų pažeidimų dokumentavimo ir sankcijų skyrimo tvarka.</p>					

	<p>$P = 4; T = 5$. Rizikos lygis : $R = T \times P; R2 = 20$</p> <p><u>Poveikis vertinamas 4 balais, kadangi:</u> Aiškiai neapibrėžtas galimų Uosto naudojimo taisyklių pažeidimų dokumentavimas ir sankcijų taikymas lemia reikšmingą institucijos reputacijos riziką. Taip pat susidaro precedentas, kad galimi pažeidimai nėra tinkamai sankcionuojami, kas gali skatinti naujus Uosto naudojimo taisyklių pažeidimus ir ilgainiui menkinti institucijos autoritetą bei kontrolės efektyvumą. Nėra tvarkos ar kriterijų, kurie aiškiai reglamentuotų, kada turi būti konstatuojamas Uosto naudojimo taisyklių pažeidimas.</p> <p><u>Tikimybė vertinama 5 balais, nes:</u> Atsižvelgiant į tai, kad per 2024 metus buvo nustatyti 39 galimi Uosto naudojimo taisyklių pažeidimai, tačiau tik vienas jų oficialiai įformintas ANK protokolu, galima daryti išvadą, jog ši rizika praktiškai realizavosi. Tokia situacija parodo, kad tikimybė yra ne tik labai didelė, bet faktiškai jau egzistuoja, nebent būtų nedelsiant peržiūrėtos procedūros ir įdiegti reikalingi kontrolės mechanizmai.</p>
Kita informacija	
<p>5. Pasiūlymai dėl nustatytų rizikų mažinimo priemonių taikymo</p>	<p>Uosto direkcijos Vidaus audito skyrius atliko nagrinėjamos temos auditą ir 2025-06-04 audito išvadoje VA-4-(5.1.3E) parengė rekomendacijas ir priemones, kurios padėtų išvengti tikrinimo apimties paviršutiniškumo, neapibrėžtos pažeidimų terminologijos, nenuoseklus pažeidimų vertinimo ir reagavimo. Be jau minėtų audito rekomendacijų, siūlome Uosto kapitono tarnybai apsvarstyti galimybę aprūpinti Uosto priežiūros skyriaus darbuotojus, vykdančius apžiūras, kūno kameromis (angl. <i>Body cameras</i>), o jų panaudojimą reglamentuoti Uosto teritorijoje ir akvatorijoje vykdomų apžiūrų ir aplinkos stebėsenos tvarkos apraše (2022-12-08 įsakymas Nr. V-229).</p> <p>Pritaikymo motyvai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skaidrumo užtikrinimas: kūno kameros fiksuoja patikrinimų eigą realiu laiku, taip mažinant subjektyvumo ir manipuliavimo galimybes, taip pat didinant pasitikėjimą apžiūras atliekančiais darbuotojais. • Tikslus dokumentavimas: kamerų įrašai sudaro patikimą ir objektyvią medžiagą, kurią galima naudoti dokumentuojant pažeidimus, vertinant jų rimtumą ir sprendžiant dėl ANK protokolų surašymo, taip sumažinant riziką dėl neaiškaus pažeidimų įforminimo. • Efektyvi kontrolė ir priežiūra: įrašyta medžiaga leidžia užtikrinti efektyvią vidinę kontrolę bei sprendimų pagrįstumą, taip pat sudaro sąlygas atlikti periodinius auditus ir tobulinti procedūras. • Prevencinis poveikis: pats kūno kamerų naudojimo faktas gali veikti prevenciškai ir mažinti pažeidimų kiekį, nes tikrinamieji žino, jog jų veiksmai bus fiksuojami ir gali būti panaudoti kaip objektyvus įrodymas vertinant situaciją. <p>Tokiu būdu ši technologinė priemonė tikslingai mažina nurodytų rizikų tikimybę bei poveikį, stiprindama tiek kontrolę, tiek visos procedūros skaidrumą.</p>
<p>6. Kitos pastabos</p>	
<p>7. Priedai</p>	
<p>Išvadą parengę asmenys: (Vardas ir pavardė, pareigos)</p>	<p>Veiklos atsparumo departamento direktorius Dainius Noreika Duomenų apsaugos ir rizikų valdymo specialistas Arūnas Povilaitis</p>