

**LIETUVOS RESPUBLIKOS PREKYBINĖS LAIVYBOS ĮSTATYMO NR. I-1513 2, 4, 4<sup>2</sup>, 24, 35, 40<sup>1</sup>, 52, 57, 62, 75, 76, 78, 81, 82, 83 IR 84 STRAIPSNIŲ IR ANTROJO SKIRSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGIOS LAIVYBOS ĮSTATYMO NR. VIII-1897 2, 3, 4, 7, 14, 15, 19, 20, 21, 23, 24 IR 25 STRAIPSNIŲ, V SKYRIAUS PAVADINIMO IR IX SKYRIAUS PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

**1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, Įstatymų projektų tikslai ir uždaviniai**

Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo Nr. I-1513 2, 4, 4<sup>2</sup>, 24, 35, 40<sup>1</sup>, 52, 57, 62, 75, 76, 78, 81, 82, 83 ir 84 straipsnių ir antrojo skirsnio pakeitimo įstatymo projekto (toliau – PLĮ projektas) ir Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 2, 3, 4, 7, 14, 15, 19, 20, 21, 23, 24 ir 25 straipsnių, V skyriaus pavadinimo ir IX skyriaus pakeitimo įstatymo projekto (toliau – SLĮ projektas, toliau kartu – Įstatymų projektai) tikslas – pakeisti teikiamų įstatymų nuostatas, kad minėti įstatymai atitiktų Europos Sąjungos teisės aktų, Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo ir kitų valstybės informacinių išteklių veiklą ir duomenų pakartotinį naudojimą reguliuojančių įstatymų reikalavimus bei sukurti teisinį pagrindą, leidžiantį identifikuoti, vertinti, valdyti ir kontroliuoti su laivų agentavimo veikla susijusias rizikas nacionaliniam saugumui, taip pat užtikrinti, kad šią veiklą vykdančys subjektai atitiktų nacionalinio saugumo interesus ir reikalavimus.

Pažymėtina, kad SLĮ projektu siūlomi pakeitimai iš esmės nekeičia reglamentuojamų profesijų teisinio reguliavimo modelio, o tikslina ir sistemina galiojančias nuostatas bei perkelia jas į įstatymo lygmenį. Esminiai kvalifikaciniai ir kiti reikalavimai asmenims, vykdančiams su saugia laivyba susijusias veiklas, nėra iš esmės griežtinami, o kai kuriais atvejais yra supaprastinami ar patikslinami, siekiant didesnio teisinio aiškumo ir administracinės naštos mažinimo.

Atsižvelgiant į tai, kad SLĮ projektu nenustatomi nauji ar iš esmės nekeičiami reikalavimai reglamentuojamai profesijai, kaip tai suprantama pagal 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2018/958 dėl proporcingumo patikros prieš priimant naujas profesijų reglamentavimo nuostatas, atskiro proporcingumo vertinimo atlikimas nėra būtinas

**2. Įstatymų projektų iniciatoriai ir rengėjai**

Įstatymų projektus parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Vandens transporto grupės (laikiniai einanti vadovo pareigas Simona Jonuškienė, tel. +370 660 75284, el. p. [simona.jonuskiene@sumin.lt](mailto:simona.jonuskiene@sumin.lt)) patarėja Aurelija Gudelevičienė (tel. +370 661 69159, el. p. [aurelija.gudeleviciene@sumin.lt](mailto:aurelija.gudeleviciene@sumin.lt)).

**3. Dabartinis Įstatymų projektuose aptartų teisinių santykių reguliavimas**

Keičiamuose teisės aktuose numatyta, kad Lietuvos Respublikos jūrų laivų registro ir Lietuvos Respublikos jūrininkų registro nuostatus tvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybė.

Pagal teisinį reguliavimą laivų agentavimo veikla priskiriama atestuojamai veiklai. Asmenys, siekiantys vykdyti laivų agentavimo veiklą, privalo atitikti teisės aktuose nustatytus reikalavimus ir gauti atestatą, o šios veiklos vykdymas yra siejamas su išankstiniu atestavimo procedūrų atlikimu.

Pagal teisinį reguliavimą locmanai privalo turėti galiojančius locmano pažymėjimus, kurie išduodami išlaikius nustatytus egzaminus, o locmano pažymėjimo galiojimas yra terminuotas – norint tęsti veiklą, kas penkerius metus privaloma pakartotinai laikyti egzaminą. Locmanų vykdoma veikla yra atestuojama.

Krovos darbus uostuose atliekančiose įmonėse krovos darbams atlikti gali būti naudojama tik krovos įmonei nuosavybės teise priklausanti įranga, o krovos darbus gali atlikti tik toje pačioje įmonėje įdarbinti darbuotojai.

Pažymėtina, kad PLĮ projekto 4 straipsniu keičiamo Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 6 straipsnio 3 dalyje yra įtvirtinta formuluotė, jog su laivais, Vyriausybės pavedimu vykdančiais valstybės funkcijas, susiję reikalavimai pateikiami Vyriausybei. PLĮ projektu keičiamas visas straipsnis, nors ši dalis yra tapati galiojančiais įstatymo nuostatai. Minėta formuluotė taikoma valstybės funkcijas vykdančioms laivams ir atspindi jų specifinį teisinį režimą, kai su tokiais laivais susiję klausimai sprendžiami valstybės lygmeniu, atsižvelgiant į valstybės, kaip šių laivų savininkės ir funkcijų vykdytojos, statusą.

#### **4. Siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir laukiami teigiami rezultatai**

Įstatymų projektais keičiami įstatymai atitiks Europos Sąjungos teisės aktų, Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo ir kitų valstybės informacinių išteklių veiklą ir duomenų pakartotinį naudojimą reguliuojančių įstatymų reikalavimus.

Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Respublikos jūrų laivų registro informacinė sistema ir Lietuvos Respublikos jūrininkų registro informacinė sistema (toliau kartu – Registrų informacinės sistemos) jau yra sukurtos ir veikia, taip pat į naują Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo redakciją, pagal kurią registrų informacinių sistemų nuostatus tvirtina šių sistemų valdytojai, Įstatymų projektais atsisakoma nuostatų, susijusių su registrų informacinių sistemų steigimu ir Vyriausybės kompetencija tvirtinti registrų nuostatus bei skirti registrų valdytojus ir tvarkytojus.

Pažymėtina, kad Prekybinės laivybos įstatyme (bei Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatyme) vartojama „laivo registravimo“ sąvoka apima su registravimu susijusių veiksmų visumą, įskaitant duomenų vertinimą, sprendimo priėmimą, jų įrašymą į registrą, keitimą ir išregistravimą, vadovaujantis Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo nuostatomis.

Registrų informacinių sistemų valdytojai nustatomi Įstatymų projektais, o Registrų informacinių sistemų tvarkytojai bus numatomi atitinkamuose Registrų informacinių sistemų nuostatuose.

SLĮ projektu taip pat tikslinama Saugios laivybos įstatymo 2 straipsnio 45 dalis, o PLĮ projektu tikslinama Prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnio 32 dalis – siūloma nustatyti, kad kitos šiame įstatyme vartojamos sąvokos suprantamos taip, kaip jos apibrėžiamos 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės su visais pakeitimais ir kituose nacionaliniuose teisės aktuose. Šis pakeitimas susijęs su tuo, kad yra priimtas Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo pakeitimo įstatymas, kuriuo atsisakyta uosto rinkliavų instituto ir pereita prie Reglamente (ES) 2017/352 vartojamos sąvokos „uosto infrastruktūros mokestis“. Atsižvelgiant į tai, tikslinama ir su vartojama sąvoka susiję kiti Saugios laivybos įstatymo bei Prekybinės laivybos įstatymo straipsniai.

#### **4.1. PLĮ projektu siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir laukiami teigiami rezultatai**

PLĮ projektu atsisakoma dispašų registro, kadangi tai neatitinka šiuo metu galiojančios praktikos. Dokumentai, kuriuose nustatomas laivo bendrosios avarijos nuostolių dydis ir numatomas tų nuostolių padalijimas, nėra registruojami nei Lietuvos Respublikos, nei tarptautinių registrų informacinėse sistemose.

PLĮ projektu tikslinama Prekybinės laivybos įstatyme vartojamos „laivo valdytojo“ sąvokos apibrėžtis, nekeičiant šios sąvokos esmės, siekiant užtikrinti jos terminologinį tikslumą, suderinamumą su tarptautine jūrų teisės praktika ir tarptautiniais dokumentais. Siūlomas „laivo valdytojo“ sąvokos patikslinimas grindžiamas tarptautinėje jūrų teisėje susiformavusia praktika, pagal kurią laivo

eksploatavimo, saugios laivybos reikalavimų užtikrinimo ir su tuo susijusių įsipareigojimų bei atsakomybės paskirstymas nėra vienareikšmis ir priklauso nuo konkrečių sutartinių santykių. Tarptautiniuose dokumentuose, formuojamuose Tarptautinės jūrų organizacijos (*International Maritime Organization*), ypač Tarptautiniame saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos vadybos kodekse (*ISM Code*), vartojama sąvoka „company“, kuri apima laivo savininką arba kitą subjektą, kuriam savininkas yra pavedęs laivo eksploatavimą ir saugios laivybos reikalavimų užtikrinimą, tačiau toks pavedimas savaime nereiškia visų teisinių įsipareigojimų ir atsakomybės perėjimo. Praktikoje šių įsipareigojimų ir atsakomybės apimtis priklauso nuo laivo naudojimo teisinio modelio, visų pirma nuo sudarytos čarterio sutarties pobūdžio. Atsižvelgiant į tai, PLĮ projekte sąmoningai pasirenkama bendresnė formuluotė, siejant laivo valdytojo perimamų įsipareigojimų ir atsakomybės apimtį su konkrečiu sutartiniu ar kitu teisėtu laivo eksploatavimo modeliu. Toks reguliavimas leidžia atsižvelgti į tarptautinėje jūrų praktikoje taikomų laivo naudojimo ir valdymo modelių įvairovę bei išvengti pernelyg kazuistinio reguliavimo, kuris negalėtų pilnai apimti visų praktikoje egzistuojančių teisinių santykių. Kartu pažymėtina, kad viešosios teisės srityje atsakomybės taikymas ir toliau vertinamas pagal konkrečius taikytinus teisės aktus ir tarptautinius įsipareigojimus. Tais atvejais, kai laivas perduodamas pagal *bareboat (demise)* čarterį, laivo valdytojas faktiškai perima laivo eksploatavimą, įgulos organizavimą ir techninę priežiūrą, todėl su laivo veikla ir saugia laivyba susiję įsipareigojimai bei atsakomybė pereina jam iš esmės pilna apimtimi. Tuo tarpu sudarius laiko (*time charter*) ar reiso (*voyage charter*) čarterio sutartį, laivo savininkas paprastai išlaiko kontrolę laivo techninei būklei, įgulai ir saugai, o kita sutarties šalis organizuoja komercinį laivo naudojimą, todėl įsipareigojimai ir atsakomybė tarp šalių pasiskirsto, o jų apimtis nustatoma konkrečia sutartimi. Pažymėtina ir tai, kad tam tikrose srityse, pavyzdžiui, atsakomybės už aplinkos taršą atveju, tarptautiniai teisiniai režimai, įtvirtinti, be kita ko, 1969 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą, pakeista 1992 m. protokolu (CLC) atsakomybė pirmiausia siejama su laivo savininku, nepriklausomai nuo to, kas faktiškai vykdo laivo eksploatavimą. Tai patvirtina, kad įsipareigojimų ir atsakomybės perėjimas nėra automatinis ir visais atvejais priklauso nuo konkretaus teisinio reguliavimo bei sutartinių santykių. Atsižvelgiant į tai, Prekybinės laivybos įstatyme siūloma „laivo valdytojo“ sąvoką formuluoti taip, kad ji apimtų skirtingus laivo naudojimo modelius ir atspindėtų, jog laivo eksploatavimo funkcijų vykdymas ir su tuo susijusių įsipareigojimų bei atsakomybės apimtis nustatoma pagal sutartį ar kitą teisėtą pagrindą, neįtvirtinant nepagrįstos prielaidos dėl visų ar dalies įsipareigojimų automatinio perėjimo. Tokiu būdu užtikrinamas teisinis aiškumas, suderinamumas su tarptautine praktika ir išvengiama galimų teisinių kolizijų taikant šio įstatymo nuostatas praktikoje.

PLĮ projektu atsisakoma Prekybinės laivybos įstatymo 4<sup>2</sup> straipsnio 4 dalies 4 punkto nuostatos, nes joje nustatyti reikalavimai dėl įrenginių, patalpų ir informacijos priemonių nėra tiesiogiai susiję su asmens kvalifikacija ar gebėjimu vykdyti atestuojamą veiklą. Šių materialinių išteklių turėjimas savaime neužtikrina tinkamo veiklos vykdymo, todėl šio reikalavimo atsisakoma siekiant proporcingesnio ir aiškesnio teisinio reguliavimo. Tuo pačiu pažymėtina, kad išlaikomas reikalavimas dėl įsiskolinimų uostą valdančiai įmonei yra susijęs ne su profesine kvalifikacija, o su veiklos patikimumu, atsižvelgiant į tai, kad laivų agentai organizuoja uosto infrastruktūros mokesčių surinkimą ir atsiskaitymą. Siekiant užtikrinti proporcingumą, šis reikalavimas patikslinamas nustatant, kad vertinami tik pradelsti ir neginčijami įsiskolinimai, taip išvengiant situacijų, kai veikla būtų ribojama dėl ginčijamų ar laikinų finansinių įsipareigojimų.

PLĮ projektu atsisakoma Prekybinės laivybos įstatymo 4<sup>2</sup> straipsnio 2 dalyje nustatyto reikalavimo susisiekti ministrui tvirtinti fizinių asmenų ir įmonių, pageidaujančių teikti laivų agentavimo paslaugas, atestavimo tvarką, kadangi šių asmenų atestavimo sąlygos ir procedūros yra pakankamai išsamiai reglamentuotos pačiame įstatyme, todėl papildomo poįstatyminio reguliavimo poreikio nėra. Taip pat atsisakoma PLĮ projektu keičiamo Prekybinės laivybos įstatymo

4<sup>2</sup> straipsnio 14 dalies, nes šioje dalyje nurodytos Atestuotų asmenų planinių ir neplaninių veiklos patikrinimų taisyklės nebegalioja, o apie Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – Administracija) atliekamą atestuotų asmenų veiklos priežiūrą nustatoma to paties straipsnio 2 dalyje.

Prekybinės laivybos įstatymo 84 straipsnio papildymas 6-8 dalimis grindžiamas būtinybe užtikrinti nacionalinio saugumo interesus, nustatytus Lietuvos Respublikos nacionalinio saugumo pagrindų įstatyme, atsižvelgiant į trečiųjų valstybių piliečių įdarbinimo jūrų laivyboje specifiką ir galimas su tuo susijusias rizikas. Šio reguliavimo poreikį inicijavo Lietuvos Respublikos valstybės saugumo departamentas, įvertinęs pasikeitusią saugumo situaciją po Rusijos Federacijos karinės agresijos prieš Ukrainą, taip pat praktikoje nustatytas rizikas, susijusias su trečiųjų valstybių piliečių jūrininkų buvimu Lietuvos Respublikos uostuose. Siekiant centralizuotai kaupti ir administruoti informaciją apie samdomus trečiųjų valstybių piliečius jūrininkus, šiame įstatyme įtvirtinamas laivo valdytojo įpareigojimas teikti duomenis Administracijai. Administracija atliktų techninę duomenų surinkimo ir perdavimo funkciją. Duomenų tvarkymo tikslas yra sudaryti sąlygas kompetentingoms valstybės institucijoms identifikuoti galimas nacionalinio saugumo, migracijos kontrolės ir nusikalstamų veikų prevencijos rizikas, susijusias su trečiųjų valstybių piliečių įdarbinimu Lietuvos Respublikos jurisdikcijai priklausančiuose laivuose. Administracija neatlieka savarankiško rizikos vertinimo ar žvalgybinės analizės funkcijų, o veikia kaip techninė duomenų surinkimo ir perdavimo institucija. Duomenys būtų teikiami tik toms kompetentingoms valstybės institucijoms, kurios pagal teisės aktus yra atsakingos už nacionalinio saugumo, migracijos kontrolės, sienų apsaugos ar nusikalstamų veikų prevencijos funkcijų vykdymą. Asmens duomenų saugojimo terminas – 12 mėnesių nuo darbo sutarties pasibaigimo dienos – nustatomas kaip proporcingas ir būtinas laikotarpis, leidžiantis kompetentingoms institucijoms, vykdančioms nacionalinio saugumo, migracijos kontrolės, sienų apsaugos ar nusikalstamų veikų prevencijos funkcijas, atlikti reikiamus patikrinimus ir vertinimus. Nustatant šį terminą atsižvelgta į tarptautinę jūrų teisės praktiką, pagal kurią jūrininkų darbo jūroje laikotarpis paprastai neviršija 12 mėnesių, kaip numatyta 2006 m. Tarptautinės darbo organizacijos konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje, todėl toks laikotarpis leidžia atlikti retrospektyvų rizikos vertinimą ir įvertinti jūrininko veiklą iki paskutinio reiso, kartu neviršijant asmens duomenų saugojimui būtinos trukmės.

PLĮ projektu taip pat numatoma, kad Administracija, kaip registrų informacinių sistemų tvarkytoja, laivų savininkų prašymu atlygintinai išduoda pažymas apie Lietuvos Respublikos jūrų laivų registro informacinėje sistemoje ir su ja susijusiose registrų informacinėse sistemose tvarkomus duomenis apie laivus. Numatoma, kad šių pažymų išdavimo tvarką ir atlyginimo už jų išdavimą dydį, atsižvelgdama į pažymų parengimo sąnaudas, nustato Administracija. Pažymėtina, kad atlyginimas nustatomas už kompleksinės administracinės paslaugos suteikimą – duomenų surinkimą iš susijusių informacinių sistemų, jų patikrinimą, apdorojimą ir pažymos parengimą pagal asmens prašymą. Šis atlyginimas nelaikytinas valstybės rinkliava, kadangi pažyma yra informacinio pobūdžio dokumentas, nesukeliantis savarankiškų teisinių pasekmių, todėl atlyginimas nustatomas už administracinę paslaugą, o ne už viešojo administravimo veiksmą, sukeliantį teises pasekmes. Nustatant atlyginimo dydį laikomasi principo, kad jis grindžiamas tik faktinėmis sąnaudomis, susijusiomis su pažymos parengimu, ir neapima papildomų mokesčio elementų, taip užtikrinant proporcingumo ir skaidrumo principų laikymąsi. Pažymėtina, kad toks reguliavimas neprieštarauja Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 31–33 straipsnių nuostatomis, kadangi atlyginimas taikomas ne už duomenų teikimą ar pakartotinį naudojimą, o tik už papildomą administracinę paslaugą, kurios metu duomenys yra apdorojami ir pateikiami struktūrizuota forma.

PLĮ projektu taip pat tikslinama ir susiaurinama laivų agentavimo veiklos apimtis, siekiant ją suderinti su tarptautinėje jūrų teisėje nusistovėjusia laivų agentavimo samprata ir praktikoje taikomu reguliavimu. Pažymėtina, kad pagal tarptautinę praktiką ir Lietuvos Respublikoje taikomą teisinį reguliavimą laivų agentai neatlieka tarpininkavimo įsigyjant ar perleidžiant laivus, taip pat neteikia

tarpininkavimo sudarant laivo frachtavimo sutartis paslaugų ir nevykdo frachtavimo sutarčių vykdymo priežiūros. Šios veiklos pagal savo pobūdį yra priskirtinos kitoms civilinių santykių formoms ir nėra būdingos laivų agentavimo veiklai, kuri orientuota į laivo operacinį aptarnavimą uoste ir ryšį su kompetentingomis institucijomis. Todėl siūlomu reguliavimu siekiama aiškiai atriboti laivų agentavimo veiklą nuo kitų tarpininkavimo paslaugų ir užtikrinti teisinį aiškumą bei nuoseklų šios veiklos reguliavimą. Taip pat, siekiant teisinio aiškumo ir reguliavimo nuoseklumo, atsisakoma sąvokos „laivų agentavimas“ kaip reguliavimo kategorijos ir pereinama prie bendresnės sąvokos „atestuojama veikla“, taip aiškiai susiejant reguliavimą su taikomu atestavimo režimu, o ne konkrečios veiklos pavadinimu. Tai leidžia išvengti galimų interpretacijų dėl veiklos apimtys ir sudaro prielaidas lankstesniam šio reguliavimo taikymui ateityje.

Nustatant reikalavimą asmenims, pageidaujantiems vykdyti atestuojamą veiklą, turėti darbuotoją, kuriam pavesta ją vykdyti, arba, kai veiklą vykdo fizinis asmuo, pačiam mokėti anglų kalbą (oficialią kalbą jūrų praktikoje) ne žemesniu kaip B1 lygiu, atsižvelgta į šios veiklos pobūdį ir praktikoje atliekamas funkcijas. Laivų agentavimo veikla yra tiesiogiai susijusi su nuolatiniu bendravimu su užsienio laivų kapitonais, laivų valdytojais, uosto tarnybomis ir kitomis institucijomis, todėl būtinas gebėjimas savarankiškai suprasti ir perteikti informaciją standartinėse profesinėse situacijose.

B1 lygio kalbos mokėjimas užtikrina, kad asmuo geba suprasti pagrindinę informaciją, dalyvauti įprastuose profesiniuose pokalbiuose, teikti ir gauti su laivo aptarnavimu susijusią informaciją bei spręsti praktines situacijas be vertėjo pagalbos. Žemesnis kalbos mokėjimo lygis (A1–A2) tokio gebėjimo neužtikrina, todėl pasirinktas B1 lygis laikytinas proporcingu ir pakankamu reikalavimu. Siekiant sudaryti pakankamas sąlygas ūkio subjektams ir jų darbuotojams pasirengti šio reikalavimo įgyvendinimui, nuostata dėl anglų kalbos mokėjimo ne žemesniu kaip B1 lygiu įsigalios 2027 m. lapkričio 1 d.

Pažymėtina, kad laivų agentai veikia kaip tarpininkai tarp laivo savininko ar valdytojo ir uostą valdančios įmonės, organizuodami uosto infrastruktūros mokesčio ir kitų su laivo aptarnavimu susijusių mokėjimų surinkimą ir atsiskaitymą. Atsižvelgiant į tai, uostą valdančiai įmonei kyla poreikis užtikrinti, kad šie mokėjimai bus įvykdyti tinkamai ir laiku, todėl sutartiniuose santykiuose gali būti nustatomos finansinės užtikrinimo priemonės, tokios kaip banko garantija, laidavimo draudimas ar išankstinis mokėjimas. Šios priemonės netaikytinos savarankiškais leidimo (atestavimo) reikalavimais, o yra susijusios su konkrečių mokėjimų vykdymo užtikrinimu sutartiniu pagrindu. Taip pat pažymėtina, kad alternatyvių užtikrinimo būdų galimybė leidžia pasirinkti veiklos modeliui tinkamiausią sprendimą ir užtikrina proporcingą bei lankstų reguliavimą.

PLĮ projektu siūlomas teisinis reguliavimas grindžiamas aiškiais ir objektyviais atestavimo kriterijais, kurių vertinimas nereikalauja plataus diskrecinio sprendimo priėmimo. Atsižvelgiant į tai, PLĮ projektu išlaikomas „tylaus pritarimo“ principo taikymas. Kartu PLĮ projekte nustatyti konkretūs sprendimų priėmimo terminai, jų pratęsimo galimybė bei terminų sustabdymo mechanizmas trūkumų šalinimo laikotarpiu, užtikrinantys tinkamą atitikties reikalavimams vertinimą ir procedūrų efektyvumą.

Pažymėtina, kad praktikoje jau yra pereita prie elektroninio licencijavimo modelio, kai teisė vykdyti atestuojamą veiklą atsiranda nuo atitinkamo įrašo Licencijų informacinėje sistemoje momento. Popieriniai atestuojamą veiklą patvirtinantys dokumentai nebeišduodami, o Licencijų informacinė sistema laikoma pagrindiniu ir oficialiu duomenų šaltiniu.

Atsižvelgiant į tai, siekiant atitikti faktinę situaciją ir užtikrinti teisinį aiškumą, tikslinamos nuostatos, susijusios su licencijos galiojimo pradžia, aiškiai nustatant, kad ji siejama su įrašo Licencijų informacinėje sistemoje atsiradimu. Tuo pačiu išlaikomas atestuotų asmenų sąrašo skelbimas, tačiau jis nėra laikomas teisiniu licencijos įsigaliojimo momentu, o atlieka informacinę funkciją.

Atsižvelgiant į 2025 m. rugsėjo 25 d. priimtą Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo pakeitimo įstatymą Nr. XV-441, kuriuo įstatymas papildytas III<sup>1</sup> skyriumi ir nustatytos

bendrosios licencijavimo nuostatos, nuo 2027 m. lapkričio 1 d. įsigalioja reguliavimas, pagal kurį tam tikri licencijų galiojimo pasibaigimo ir teisių perleidimo aspektai yra reglamentuojami tiesiogiai šiame įstatyme. Atsižvelgiant į tai, siekiant išvengti perteklinio ir dubliuojančio reguliavimo, Prekybinės laivybos įstatymo 4<sup>2</sup> straipsnio 11 dalies 7 ir 8 punktai bei 14 dalies 2 punktas pripažįstami netekusiais galios nuo tos pačios datos – 2027 m. lapkričio 1 d.

Atsižvelgiant į Aplinkos ministerijos pastabą, kad Prekybinės laivybos įstatymo 57 straipsnio 7 dalyje vartojama terminija neatitinka aplinkos apsaugos teisės aktuose vartojamos terminijos, ši nuostata tikslinama, siekiant užtikrinti teisinio reguliavimo nuoseklumą ir suderinamumą su aplinkos apsaugos srities teisiniu reguliavimu.

PLĮ projektu siūloma atsakyti Prekybinės laivybos įstatymo 78 straipsnio 2 dalies kaip perteklinės. Specialiojo reguliavimo taikymo galimybė laivų hipotekos ir įkeitimo santykiams jau yra aiškiai įtvirtinta Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 4.171 straipsnio 10 dalyje ir Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso 542 straipsnio 3 dalyje, kuriose nustatyta, kad Prekybinės laivybos įstatyme gali būti numatytos kitokios taisyklės nei atitinkamai Civiliniame kodekse ar Civilinio proceso kodekse. Atsižvelgiant į tai, atskira nuostata, nustatanti Prekybinės laivybos įstatymo viršenybę Civilinio kodekso ir Civilinio proceso kodekso atžvilgiu, nekuria papildomo norminio turinio ir nėra būtina specialiojo reguliavimo taikymui užtikrinti. Jos atsisakymas prisideda prie nuoseklesnio ir sistemiškesnio teisinio reguliavimo.

Be to, PLĮ projektu atliekami kiti redakcinio pobūdžio pakeitimai, susiję su sąvokų patikslinimu ir Europos Sąjungos teisės aktų pavadinimų bei jų nuorodų vartojimu, vadovaujantis Nuorodų į Europos Sąjungos teisės aktus teikimo teisės aktuose reikalavimų aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2020 m. kovo 6 d. įsakymu Nr. 1R-72 „Dėl nuorodų į Europos Sąjungos teisės aktus teikimo teisės aktuose reikalavimų aprašo patvirtinimo“.

#### **4.2. SLĮ projektu siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir laukiami teigiami rezultatai**

Siekiant aiškiai apibrėžti subjektą, atsakingą už operacijų organizavimą, laivų judėjimo kontrolę ir saugios laivybos reikalavimų užtikrinimą naftos terminalų jūrinėje dalyje ir terminalų akvatorijose bei atsižvelgiant į tai, kad naftos terminalų vadovo pareigybės apima visą jūrinių operacijų valdymą terminale (laivybos eismo kontrolę, priešvartuoto laivo operacijų priežiūrą, ryšius su tarnybomis ir kt.), t. y. jo įgaliojimai susiję su teise reguliuoti laivų judėjimą, reikalauti saugumo laikymosi terminalo akvatorijoje ir privalomų nurodymų davimu laivams terminalo jūrinėje dalyje, SLĮ projektu Saugios laivybos įstatymo 2 straipsnis papildomas nauja sąvoka – „jūrinių terminalų vadovas“. Galiojančiame teisiniame reguliavime nėra aiškiai nustatyta, kieno nurodymais turi vadovautis laivai šiose teritorijose, kurios nepatenka į jūrų uostų teritorijas, todėl naujos sąvokos įtvirtinimas leidžia užtikrinti teisinį aiškumą ir nuoseklų saugios laivybos reikalavimų taikymą.

Iki šiol Saugios laivybos įstatyme nėra aiškiai nustatyta, kieno nurodymais turi vadovautis laivai naftos terminalų jūrinėje dalyje ir terminalų akvatorijoje, kai šios teritorijos nepatenka į jūrų uostų teritorijas. Dėl to praktikoje nėra aiškiai apibrėžtas subjektas, atsakingas už laivų judėjimo kontrolę, operacijų organizavimą ir tvarkos palaikymo užtikrinimą šiose teritorijose.

Siekiant užtikrinti aiškų ir nuoseklų saugios laivybos reguliavimą, SLĮ projektu nustatoma, kad naftos terminalų vadovo įgaliojimai yra prilyginami uosto kapitono įgaliojimams. Jūrinio terminalo vadovo funkcijos įgyvendinamos už uosto akvatorijos ribų esančioje terminalo akvatorijoje, todėl jos nesidubliuoja su uosto kapitono kompetencija, kuri taikoma tik uosto akvatorijoje. Taip bus užpildoma teisinio reguliavimo spraga ir nustatomas aiškus atsakingas subjektas, kurio nurodymai yra privalomi naftos terminalų jūrinėje dalyje ir terminalų akvatorijoje.

Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje šiuo metu veikia tik vienas jūrinis terminalas – Būtingės naftos terminalas. Kadangi šis terminalas veikia už Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos ribų, laivų priėmimas, operacijų organizavimas ir laivybos saugos užtikrinimas jame nėra vykdomi uosto kapitono kompetencijai priskirtoje teritorijoje. Atsižvelgiant į tai, PLĮ projekte siūloma nustatyti aiškų teisinį pagrindą Būtingės naftos terminalo veiklos organizavimui, įskaitant nuostatų ir laivybos taisyklių tvirtinimą bei atsakingų subjektų kompetenciją. PLĮ projekte pasirinktas konkretaus terminalo įvardijimas atitinka faktinę Lietuvos Respublikos jūrinių terminalų infrastruktūros situaciją ir leidžia aiškiai apibrėžti reguliavimo taikymo apimtį. Bendro pobūdžio reguliavimo modelio, taikomo jūriniams terminalams už uosto akvatorijos ribų, nustatymas šiuo metu sukurtų abstraktų reguliavimą santykiams, kurie praktikoje neegzistuoja.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijoje veikiantiems terminalams papildomas atskiras reguliavimas nėra reikalingas, kadangi jų veikla vykdoma uosto akvatorijoje, kur laivybos saugos organizavimas ir laivų eismo reguliavimas priskirtas uosto kapitono kompetencijai.

Taip pat pažymėtina, kad naujų jūrinių terminalų vystymas už uosto akvatorijos ribų artimiausiu metu nėra numatomas. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtra šiuo metu koncentruojama pietinėje uosto dalyje, o išorinio uosto projektai svarstomi tik ilgalaikėje perspektyvoje.

Būtingės naftos terminalo nuostatai<sup>1</sup> buvo patvirtinti vadovaujantis tuo metu galiojusiomis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo ir Saugios laivybos įstatymo nuostatomis, kurios vėliau buvo pakeistos arba neteko galios. Dėl šių teisės aktų pakeitimų Būtingės naftos terminalo nuostatų tvirtinimo teisinis pagrindas nėra aiškiai įtvirtintas galiojančiuose įstatymuose, nors patys nuostatai yra patvirtinti ir taikomi praktikoje.

Atsižvelgiant į tai, SLĮ projektu siūloma aiškiai nustatyti Saugios laivybos įstatyme Būtingės naftos terminalo nuostatų tvirtinimo teisinį pagrindą, taip užtikrinant teisinį aiškumą ir teisės aktų hierarchijos nuoseklumą. SLĮ projekto lyginamajame variante atsispindi techninis tvirtinamų nuostatų pasikeitimas: Vyriausybė nebetvirtina registrų ir informacinių sistemų nuostatų, tačiau jai priskiriama tvirtinti Būtingės naftos terminalo nuostatus.

Būtingės naftos terminalo nuostatuose taip pat buvo nustatyta, kad Būtingės naftos terminalo laivybos taisyklės<sup>2</sup> tvirtina susisiekimo ministras. Siekiant teisinio aiškumo ir nuoseklumo, SLĮ projektu siūloma šią kompetenciją aiškiai įtvirtinti įstatymo lygmeniu – nustatyti, kad Būtingės naftos terminalo laivybos taisyklės tvirtina susisiekimo ministras.

SLĮ projektu patikslinamas locmano liudijimo išdavimo, galiojimo ir panaikinimo teisinis reguliavimas, siekiant didesnio teisinio aiškumo ir administracinės naštos mažinimo.

SLĮ projektu nustatoma, kad locmano liudijimas išduodamas 5 metų laikotarpiui, o pasibaigus jo galiojimui išduodamas iš naujo be papildomo kvalifikacijos įvertinimo egzamino, jeigu asmuo ir toliau atitinka locmanui keliamus reikalavimus ir nesiekia įgyti aukštesnės locmano kvalifikacinės klasės. Kvalifikacijos įvertinimo egzaminas lieka privalomas tik pirmą kartą išduodant locmano liudijimą arba suteikiant aukštesnę locmano kvalifikacinę klasę. Pažymėtina, jog reguliavimas, nustatantis terminuotą locmano liudijimo galiojimą, nėra naujas, toks galioja ir šiuo metu. Liudijimo galiojimo terminas ir kiti reikalavimai yra įtvirtinti atsižvelgiant į Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliuciją A.960(23). Locmano liudijimai, išduoti iki naujojo reguliavimo, taip pat buvo terminuoti, todėl pereinamojo laikotarpio nuostatos nėra reikalingos. Taip pat patikslinama locmano liudijimo galiojimo panaikinimo tvarka, išplečiant panaikinimo pagrindų sąrašą ir nustatant naują pagrindą – locmano veiklos nevykdymą ilgiau

<sup>1</sup> [Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. spalio 27 d. nutarimas Nr. 1197 „Dėl Būtingės naftos terminalo nuostatų patvirtinimo“.](#)

<sup>2</sup> [Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 18 d. įsakymas Nr. 248 „Dėl Būtingės naftos terminalo laivybos taisyklių patvirtinimo“.](#)

kaip 6 mėnesius. Nustatant 6 mėnesių laikotarpį, per kurį locmanas turi vykdyti veiklą, siekiama užtikrinti nuolatinį praktinių įgūdžių palaikymą, atsižvelgiant į šios profesijos reikšmę laivybos saugai. Atsižvelgiant į tai, kad locmano funkcijos yra tiesiogiai susijusios su saugiu laivų vedimu ir operatyvių sprendimų priėmimu realiomis navigacinėmis sąlygomis, ilgesnis praktinės veiklos nevykdymas, nepriklausomai nuo jo priežasčių, objektyviai didina praktinių įgūdžių praradimo riziką. Kartu diferencijuojamos locmano liudijimo panaikinimo pasekmės – nustatoma, kada taikomas laikotarpis iki naujo liudijimo išdavimo, o kada privalomas kvalifikacijos įvertinimo egzaminas, taip siekiant užtikrinti proporcingą ir su profesinės veiklos pobūdžiu suderintą reguliavimą.

SLĮ projektu keičiamo Saugios laivybos įstatymo 23 straipsnio 10 dalies 2 punkte nustatytas locmano liudijimo galiojimo panaikinimo pagrindas – jeigu įsiteisėjusiu teismo sprendimu nustatyta, kad laivo avarija įvyko dėl locmano kaltės – iš esmės atitinka galiojantį teisinį reguliavimą. Ši nuostata siejama su bendraisiais atsakomybės ir kaltės nustatymo principais, pagal kuriuos locmano kaltė konstatuojama teismo procesiniais sprendimais. Atsižvelgiant į tai, papildomas šios nuostatos detalizavimas įstatymo lygmeniu nelaikomas būtinu.

Projektu keičiamas laivų plaukiojimo uostų akvatorijoje be locmano reglamentavimas, susijęs su leidimo plaukti be locmano galiojimo palaikymo sąlygų proporcingumu, ne mažinant, o racionaliai pritaikant praktinius reikalavimus. Įstatyme nustatytas 3 mėnesių laikotarpis, per kurį kapitonas privalo įplaukti (išplaukti) ne mažiau kaip 6 kartus tam, kad galiotų jam išduotas leidimas, yra per trumpas. Atkreiptinas dėmesys, kad dėl praktikoje taikomo darbo grafiko (1 mėn. darbo jūroje / 1 mėn. krante ar 2 / 2 mėn.) faktiškai 1 mėnuo atostogų visada patenka į trijų mėnesių laikotarpį. Be to, termino pratęsimas, per kurį kapitonas privalo įvykdyti nustatytą minimalų skaičių įplaukimų (išplaukimų), leistų laivybos bendrovėms lengviau rotuoti laivų kapitonus kituose vykdomuose maršrutuose. Pažymėtina, kad siūlomas pakeitimas neturėtų įtakos reikalavimams kapitonams, siekiantiems *gauti leidimą* – išlieka būtinybė, kad kapitono vadovaujamas linijinis laivas būtų įplaukęs (išplaukęs) į (iš) uostą su locmanu ne mažiau kaip 6 kartus per paskutinius 3 mėnesius pagal su uostą valdančia įmone suderintą tvarkaraštį.

SLĮ projektu patikslinami reikalavimai ūkio subjektams, vykdančiams su saugia laivyba susijusias veiklas, siekiant sudaryti sąlygas lankstesniam jūrų krovinių krovos veiklos organizavimui, sumažinti administracinę naštą ir kartu išlaikyti aiškią atsakomybės sistemą bei aukštą saugios laivybos lygį.

SLĮ projektu tikslinami reikalavimai ūkio subjektams, vykdančiams jūrų krovinių krovos iš laivų ir į laivus veiklą, aiškiau atskiriant reikalavimus, taikomus krovos veiklai, ir ūkio subjekto statusui (uosto žemės naudotojui). Kartu atsakoma perteklinių reikalavimų dėl atskirų leidimų ar formalaus veiklos dubliavimo tais atvejais, kai krovos darbams pasitelkiami kiti ūkio subjektai.

SLĮ projektu įtvirtinama galimybė ūkio subjektams, įgijusiems teisę vykdyti jūrų krovinių krovos veiklą, pasitelkti kitų ūkio subjektų darbuotojus ir (ar) įrangą, nustatant aiškias sąlygas tokiam pasitelkimui. Šios sąlygos apima reikalavimus dėl darbuotojų kvalifikacijos ir mokymų, kokybės vadybos sistemų taikymo bei sutartinių santykių reglamentavimo.

Nustatoma, kad už kito ūkio subjekto pasitelktų darbuotojų ar įrangos naudojimą ir atitiktį saugios laivybos reikalavimams visais atvejais atsako ūkio subjektas, įgijęs teisę vykdyti atitinkamą krovos veiklą. Taip užtikrinamas atsakomybės nepertraukiamumas ir išvengiama situacijų, kai dėl veiklos organizavimo modelio tampa neaišku, kuris subjektas atsako už saugą.

SLĮ projektu siūloma nustatyti, kad ūkio subjektai, vykdančys jūrų krovinių (išskyrus pavojuosius ar aplinką teršiančius) krovos veiklą, privalėtų turėti ne mažesnės kaip 200 000 eurų sumos bendrosios civilinės atsakomybės draudimą, nes šiuo metu tokia minimali riba nėra nustatyta. Reikalavimas nustatyti ne mažesnę kaip 200 000 eurų bendrosios civilinės atsakomybės draudimo sumą yra būtinas, siekiant užtikrinti realią žalos atlyginimo galimybę ir tinkamą rizikų valdymą jūrų krovinių krovos veikloje. Ši veikla yra susijusi su padidinta žalos rizika – galimi krovinių sugadinimo, laivo ar uosto infrastruktūros pažeidimo, taip pat trečiųjų asmenų turto ar sveikatos sužalojimo atvejai, kurių



finansinės pasekmės dažnai viršija mažesnes draudimo sumas. Minimali draudimo riba leistų užtikrinti, kad ūkio subjektai būtų finansiškai pajėgūs padengti galimą žalą, o nukentėję asmenys – realiai gautų kompensaciją. Be to, toks reikalavimas prisideda prie sąžiningos konkurencijos, nes nustato vienodus minimalius patikimumo standartus visiems rinkos dalyviams ir mažina riziką, kad veiklą vykdytų nepakankamai finansiškai pasirengę subjektai. Daugelyje Europos uostų reikalaujama privalomo bendrosios civilinės atsakomybės (*general liability*) draudimo, papildomai darbdavio atsakomybės (*employer's liability*), profesinės atsakomybės (kai kuriais atvejais) draudimo; draudimo sumos paprastai siekia nuo 1 mln. iki 5 mln. eurų ar daugiau, priklausomai nuo veiklos masto. Atsižvelgiant į jūrų krovos veiklos pobūdį, galimų nuostolių mastą ir užsienio valstybių uostuose taikomus reikalavimus, siūloma draudimo suma laikytina proporcinga ir pagrįsta saugios laivybos bei trečiųjų asmenų interesų apsaugos tikslais.

Siūlomi pakeitimai leidžia efektyviau organizuoti jūrų krovinių krovos darbus, ypač kintant krovinių srautams ar laikinai padidėjus darbų apimčiai, tačiau nemažinant saugos reikalavimų ir užtikrinant aiškų teisinį reguliavimą.

SLĮ projektu atsisakoma ūkio subjektų, kurie vykdo locmanų veiklą, atestavimo. Taip siekiama užtikrinti, kad šią veiklą vykdančioms įmonėms ir toliau būtų taikomi tokie patys reikalavimai, kurie iki šiol buvo taikomi siekiant gauti atestaciją. Todėl Saugios laivybos įstatymo 39 straipsnis papildomas nuostatomis, perkeliomomis iš šio įstatymo 37 straipsnio 4 dalies, nustatančiomis reikalavimus locmano paslaugas teikiančioms įmonėms. Taip išlaikomas saugios laivybos reikalavimų tęstinumas, atsisakoma perteklinės administracinės procedūros.

SLĮ projektu nustatoma, kad ūkio subjektas teisę vykdyti su saugia laivyba susijusią veiklą įgyja kitą dieną nuo pranešimo ir privalomų dokumentų pateikimo dienos arba pranešime nurodytą vėlesnę dieną. Taip bus aiškiai apibrėžiamas teisės įgijimo momentas ir sudaromos sąlygos ūkio subjektams veiklą pradėti operatyviau, nekeičiant esminių saugos reikalavimų.

Taip pat patikslinama, kad ūkio subjektui, kuriam suteikta teisė vykdyti pavojingųjų ar aplinką teršiančių jūrų krovinių krovą, papildomai nereikia atskiro sprendimo dėl teisės vykdyti nepavojingų jūrų krovinių krovą, kadangi pastarajai taikomi mažesni reikalavimai. Šiuo pakeitimu atsisakoma perteklinio teisių dubliavimo.

SLĮ projektu nustatoma, kad ūkio subjektai, įgiję teisę vykdyti su saugia laivyba susijusią veiklą, įrašomi į Licencijų informacinę sistemą, taip užtikrinant veiklos vykdytojų skaidrumą, duomenų prieinamumą ir efektyvesnę priežiūrą.

Atsižvelgiant į tai, kad laivų dokumentų galiojimo pratęsimo tvarkas įtvirtina tiesiogiai taikomos Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijų nuostatos, SLĮ projektu pripažįstama netekusiu galios 3 straipsnio 2 dalies 2 punktas. Taip pat, vadovaujantis Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 26 straipsnio 4 dalimi ir 28 straipsnio 2 dalies 2 punktu, pripažįstamas netekusiu galios SLĮ 4 straipsnio 5 dalies 2 punktas.

## **5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai, galimos neigiamos priimtų įstatymų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta**

Atliekant Įstatymų projektų numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimą, atsižvelgta į siūlomų pakeitimų pobūdį ir mastą. Pažymėtina, kad didžioji dalis nuostatų yra techninio, tikslinamojo pobūdžio arba perkelia galiojantį teisinį reguliavimą į įstatymo lygmenį. PLĮ projektu tikslinamos nuostatos, susijusios su laivų agentavimo veiklos atestavimu, veiklos priežiūra ir duomenų teikimo pareigomis, o SLĮ projektu tikslinamos nuostatos, susijusios su locmanų kvalifikacija, liudijimų išdavimu, galiojimu ir panaikinimu. Dalis siūlomų pakeitimų supaprastina galiojantį teisinį reguliavimą, mažina administracinę naštą ir užtikrina didesnę teisinį aiškumą.

Įvertinus galimą poveikį ekonomikai ir valstybės finansams, pažymėtina, kad papildomų valstybės biudžeto lėšų nereikės, o ūkio subjektams nustatomi reikalavimai iš esmės atitinka jau taikomą praktiką arba yra patikslinti siekiant teisinio aiškumo ir proporcingumo. Reikšmingo neigiamo poveikio socialinei aplinkai, lygioms galimybėms, regionų plėtrai, aplinkai ir klimato kaitai nenumatoma.

Įstatymų projektų poveikis konkurencijai vertintas vadovaujantis Konkurencijos tarybos parengtomis Sprendimų poveikio konkurencijai vertinimo gairėmis. Įvertinta, kad siūlomas reguliavimas nenustato naujų ribojimų patekimui į rinką, nesuteikia išimtinių ar specialiųjų teisių atskiriems ūkio subjektams ir nefiksuoja jų skaičiaus. PLĮ projektu nustatomi laivų agentavimo veiklos atestavimo reikalavimai yra grindžiami objektyviais kriterijais, susijusiais su veiklos patikimumu ir gebėjimu vykdyti funkcijas, įskaitant atsiskaitymų su uostą valdančia įmone užtikrinimą. Reikalavimas neturėti pradelstų ir neginčijamų įsiskolinimų laikytinas proporcingu, nes siejamas su finansinių įsipareigojimų vykdymo užtikrinimu ir netaikomas ginčijamų prievolių atvejais. SLĮ projektu nustatomi reikalavimai, susiję su locmanų kvalifikacija ir veiklos sąlygomis, yra grindžiami viešojo saugumo tikslu ir taikomi vienodai visiems subjektams.

Įvertinus poveikį viešajam administravimui ir administracinei naštai, pažymėtina, kad procedūros iš esmės supaprastinamos ir aiškiau reglamentuojamos, nustatant aiškius sprendimų priėmimo terminus ir atsisakant perteklinių reikalavimų, o dalis procesų nesikeičia arba yra minimalios apimtys. Poveikis teisinei sistemai yra teigiamas, nes didinamas reguliavimo nuoseklumas ir aiškumas. Poveikis kriminogeninei situacijai ir korupcijos mastui nenumatomas.

PLĮ projektu taip pat nustatoma pareiga teikti duomenis apie trečiųjų valstybių piliečius jūrininkus. Šių duomenų tvarkymas grindžiamas nacionalinio saugumo tikslu, duomenų apimtis yra aiškiai apibrėžta, o saugojimo terminas – ribotas. Duomenys tvarkomi laikantis Reglamento (ES) 2016/679 ir nacionalinių teisės aktų reikalavimų, todėl laikytina, kad reguliavimas atitinka proporcingumo ir būtinybės principus.

Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad Įstatymų projektais siūlomas teisinis reguliavimas yra proporcingas, nesukelia reikšmingo neigiamo poveikio vertinamoms sritims ir prisideda prie aiškesnio, nuoseklesnio ir patikimesnio jūrų transporto sektoriaus reguliavimo.

## **6. Galima priimtų įstatymų įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai**

Priimti įstatymai neigiamos įtakos kriminogeninei situacijai neturės. Įstatymų projektams buvo atliktas antikorpucinis vertinimas, kurio metu nenustatyta korupcinių požiūriu rizikingų nuostatų. Vertinimo metu konstatuota, kad siūlomas teisinis reguliavimas nesudaro išskirtinių ar nevienodų sąlygų ūkio subjektams, jame nėra spragų ar nuostatų, sudarančių prielaidas dviprasmiškai aiškinti ir taikyti teisės aktus, taip pat nustatytos procedūros laikytinos būtinos ir pakankamai aiškos. Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad Įstatymų projektais siūlomas teisinis reguliavimas nekelia korupcijos rizikos.

## **7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai**

Įstatymų įgyvendinimas sudarys palankesnes ir lankstesnes sąlygas verslo veiklai jūrų uostuose. Numatyta galimybė krovos įmonėms krovai reikalingus įrenginius ne tik turėti nuosavybės teise, bet ir juos nuomotis, leis efektyviau planuoti investicijas, mažinti pradines veiklos sąnaudas ir greičiau prisitaikyti prie kintančių krovos technologijų bei rinkos poreikių.

Taip pat sudaromos prielaidos krovos darbus atlikti kvalifikuotiems specialistams, kurie nebūtinai turės būti įdarbinti nuolatiniam darbui krovos įmonėse. Tai suteiks daugiau lankstumo organizuojant darbus, ypač esant sezoniniams ar nereguliariems krovos srautams, ir leis verslui operatyviau reaguoti į klientų poreikius, išlaikyti reikiamą darbų saugos ir kvalifikacijos lygį.

Įstatymų projektais taip pat siūlomi pakeitimai, kurie leistų supaprastinti locmano veiklos reguliavimą – atsisakoma locmano veiklos atestavimo, pereinant prie įteisinamo šios veiklos priežiūros

modelio. Be to, locmanams nebereikės kas penkerius metus laikyti egzamino – locmano pažymėjimas bus išduodamas pratęsiant jo kvalifikaciją. Tai sumažins administracinę naštą locmano veiklą vykdančioms subjektams ir leis specialistams užtikrinti, kad locmanų kvalifikacija būtų nuolat vertinama ir atnaujinama.

#### **8. Ar įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams**

Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

#### **9. Įstatymų inkorporavimas į teisinę sistemą, teisės aktai, kuriuos būtina priimti, galiojantys teisės aktai, kuriuos reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios**

Priimti naujų, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios galiojančių įstatymų nereikės.

#### **10. Įstatymų projektų atitiktis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimams, Įstatymų projektų sąvokų ir jas įvardijančių terminų įvertinimas Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka**

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. SLĮ projekte numatytas naujas terminas „jūrinio terminalo vadovas“, kuris iki Įstatymų projektų pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui bus įvertintas Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka. PLĮ projekte numatytas tikslinti „laivo valdytojo“ terminas, kurio apibrėžtis jau suderinta su Valstybine lietuvių kalbos komisija ir patikslinta Lietuvos Respublikos Terminų banke.

#### **11. Įstatymų projektų atitiktis Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams**

Įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas, Europos Sąjungos teisei neprieštarauja.

#### **12. Įstatymams įgyvendinti reikalingi įgyvendinamieji teisės aktai, šių aktų rengėjai ir parengimo terminai**

Priėmus Įstatymų projektus, reikės:

1. Pripažinti netekusiais galios:

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gruodžio 6 d. nutarimą Nr. 1212 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrininkų registro nuostatų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. spalio 21 d. nutarimą Nr. 1318 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registro reorganizavimo ir jo nuostatų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. balandžio 19 d. įsakymą Nr.3-168 „Dėl Fizinų asmenų ir įmonių, pageidaujančių teikti laivų agentavimo paslaugas, atestavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

2. Priimti susisiekimo ministro įsakymus, patvirtinančius Lietuvos Respublikos jūrininkų registro informacinės sistemos nuostatus ir Lietuvos Respublikos jūrų laivų registro informacinės sistemos nuostatus.

3. Pakeisti:

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą 1999 m. spalio 27 d. Nr. 1197 „Dėl Būtingės naftos terminalo nuostatų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 18 d. įsakymą Nr. 248 „Dėl Būtingės naftos terminalo laivybos taisyklių patvirtinimo“.

**13. Valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšos, kurių prireiks įstatymams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)**

Įstatymų projektams įgyvendinti nereikės skirti valstybės, savivaldybių ar kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų. Taip pat lėšų nebus sutaupyta.

**14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados**

Specialistų vertinimų ir išvadų dėl Įstatymų projektų nebuvo gauta.

**15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiems Įstatymų projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno *Eurovoc* terminus, temas ir sritis**

Nėra.

**16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai**

Nėra.