

LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGOS TYRIMŲ ĮSTATYMO PROJEKTO IR SU JUO SUSIJUSIŲ PROJEKTŲ AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, parengto projekto tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos saugos tyrimų įstatymo (toliau – Įstatymas) projektas parengtas siekiant sukurti teisinį reguliavimą, kuriuo vadovaujantis būtų atliekami oro, vandens ir sausumos transporto ir lynų kelio įrenginių avarių ir incidentų saugos tyrimai. Lietuvoje nėra specialaus įstatymo reglamentuojančio avarių ir incidentų saugos tyrimus. Civilinių orlaivių, laivų ir geležinkelių transporto avarių ir incidentų saugos tyrimai reglamentuojami padrikai – net 11 skirtingų teisės aktų. Kelių transporto, lynų kelio įrenginių, valstybės laivų ir orlaivių (išskyrus krašto apsaugai naudojamų orlaivių) avarių ir incidentų saugos tyrimo funkcija iš viso nėra reglamentuota.

Saugos tyrimų vykdymo funkcija yra išskaidyta skirtingose institucijose, saugos tyrimus atlieka keli subjektai esantys skirtingų ministerijų valdymo srityse. Saugos tyrimo vykdymo funkcija reglamentuota nepakankamai ir neaiškiai arba visiškai neregamentuota, nėra vienodos saugos tyrimų atlikimo tvarkos, neaiškus atsakomybės paskirstymas ir atskaitingumas, nėra užtikrinimas saugos tyrimų nešališkumas ir nepriklausomumas, neužtikrinamas nuolatinis veikimas, pakankamas pasirengimas ir greitas reagavimas į avarijas ir incidentus, negalima efektyviai ir nepriklausomai organizuoti ir atlikti saugos tyrimų, nenumatyta atsakomybė už kišimąsi į saugos tyrimų veiklą, ir kt.

Lietuva vienintelė Europos Sąjungoje (toliau – ES) nėra įsteigusi ir įstatymo lygmeniu apibrėžusi subjekto atliekančio saugos tyrimų institucijos funkcijas. Tarptautinių auditų ir vertinimų metu buvo pažymėta, kad esamas Lietuvos teisinis reglamentavimas ir skiriami ištekliai saugos tyrimų srityje neatitinka tarptautinių organizacijų ir ES teisės aktų reikalavimų¹ ir Lietuva nėra pasirengusi atlikti sunkios avarijos saugos tyrimo², pavyzdžiui, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – TCAO) auditų rezultatai³ atskleidžia, kad bendras Lietuvos atitikimas TCAO standartams ir rekomenduojamai praktikai yra vertinamas prasčiausiai ne tik iš visų ES valstybių – tik 20,83 proc. iš maksimaliai galimų 100 proc., bet ir iš visų 56 TCAO Europos iš Šiaurės Atlanto regiono valstybių – Lietuva yra 54 ir aplenkė tik Andorą ir Monaką⁴ (tuo tarpu Latvijos, kaip turinčios nepriklausomą įstaigą – Transporto avarių ir incidentų tyrimų biurą, vertinimas yra 75 proc.).

Įstatymo projekto tikslas – įgyvendinti tarptautinių organizacijų ir ES teisės aktų reikalavimus dėl saugos tyrimų atlikimo, įstatymo lygmeniu apibrėžti subjektą atsakingą už nepriklausomą ir nešališką saugos tyrimų atlikimą, nacionaliniu lygiu reglamentuoti saugos tyrimų atlikimą, užtikrinti nuolatinį veikimą, sukurti bendrą saugos tyrimų sistemą.

Įstatymo projekto uždaviniai:

– įgyvendinti tarptautinių organizacijų ir ES teisės aktų reikalavimus dėl saugos tyrimų atlikimo, saugos tyrimų institucijos steigimo ir jos nepriklausomumo, taip užtikrinant valstybės

¹ 2009 m. birželio 3–12 d. vykusio Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos audito ataskaita;

2015–2016 m. Europos Sąjungos geležinkelio agentūros vykdyta geležinkelių transporto eismo saugos lygio Lietuvoje pagerinimo programos ataskaita;

2016 m. kovo 7–10 d. Lietuvoje vykusio Europos jūrų saugos agentūros vizito ataskaita;

2016 m. birželio 20 d. Europos Komisijos Mobilumo ir transporto reikalų generalinio direktorato paklausimas Nr. 8688/16/MOVE dėl 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/18/EB, nustatančios pagrindinius principus, taikomus avarių jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB;

2016 m. Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklo vykdyto Lietuvos Respublikos tarpusavio vertinimo galutinė ataskaita;

2019 m. Europos geležinkelių transporto saugos tyrimų institucijų tinklo vykdyto Lietuvos Respublikos tarpusavio vertinimo galutinė ataskaita;

2024 m. balandžio 22–29 d. vykusio Tarptautinės jūrų organizacijos audito ataskaita.

² [2020 m. rugsėjo 21 d. Europos sąjungos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklo \(ENCASIA\) 1 tarpsnio Tarpusavio vertinimo vykusio 2014-2018 ataskaita, 2.3 skyrius.](#)

³ <https://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx>

⁴ 2021 m. rugsėjo 14 d. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Europos ir Šiaurės Atlanto regiono konferencijos skaidrės „USOAP CMA update for the 12th ENCMC meeting (regional level)“, 33 skaidrė.

tarptautinių įsipareigojimų laikymąsi;

- konsoliduoti oro, vandens ir sausumos transporto ir lynų kelio įrenginių avarių ir incidentų saugos tyrimo funkciją viename saugos tyrimus atliekančiame subjekte;
- atsisakyti šiuo metu ydingo įstatyminio reguliavimo, pagal kurį priežiūros institucijai Lietuvos transporto saugos administracijai (toliau – LTSA) pavesta atlikti pramoginių ir vidaus vandenų laivų avarių ir incidentų saugos tyrimų funkciją;
- reglamentuoti kelių transporto, lynų kelio įrenginių, valstybės laivų ir orlaivių (išskyrus krašto apsaugai naudojamus orlaivius ir laivus) avarių ir incidentų saugos tyrimų funkciją;
- sukurti bendrą saugos tyrimų sistemą ir vieningai reglamentuoti avarių ir incidentų saugos tyrimų tvarką, atsisakant šiuo metu galiojančio atskirų transporto rūšių saugos tyrimų reglamentavimo. Tokiu būdu sutelkti žmogiškuosius ir finansinius išteklius iš skirtingų ministerijų valdymo sričių viename saugos tyrimus atliekančiame subjekte;
- siekiant užtikrinti optimalų valstybės biudžeto lėšų naudojimą, saugos tyrimų funkcijas pavesti vykdyti Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos savarankiškam ir nepriklausomam struktūriniam padaliniiui;
- reglamentuoti saugos tyrimus atliekančio subjekto veiklą, atsakomybę, pareigas ir teises, įtvirtinti saugos tyrimus atliekančio subjekto, saugos tyrimų vadovo ir saugos tyrėjų nepriklausomumo ir nešališkumo reikalavimus;
- sumažinti saugos tyrimų sritį reglamentuojančių teisės aktų skaičių, saugos tyrimų reglamentavimą įtvirtinant viename įstatyme.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

Įstatymo projektą parengė Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyriaus vedėjas (orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovas) Laurynas Naujokaitis (tel. +370 620 17761, el. p. laurynas.naujokaitis@tm.lt, vyresnysis patarėjas (laivų avarių ir incidentų tyrimų vadovas) Mindaugas Česnauskis (+370 686 74879, el. p. mindaugas.cesnauskis@tm.lt) ir patarėjas (geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovas) Tomas Milkevičius (+370 674 26509, el. p. tomas.milkevicius@tm.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami Įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai

3.1 Dėl saugos tyrimų funkcijos atlikimo

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 42 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad orlaivių avarių ir incidentų saugos tyrimus atlieka teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovas. Civilinių orlaivių avarių saugos tyrimai reglamentuojami tarptautinių organizacijų dokumentais⁵, ES teisės aktais⁶ ir nacionaliniais teisės aktais⁷.

Valstybės orlaivių ir laivų (naudojamų krašto apsaugos, pasienio apsaugos, muitinės, policijos ar panašių tarnybų) avarių ir incidentų saugos tyrimų funkcija nėra reglamentuota, išskyrus karinių orlaivių avarių ir incidentų saugos tyrimus⁸.

Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 46 straipsnio 4 dalyje nurodoma, kad laivų avarijas ir incidentus tiria teisingumo ministro paskirtas laivų avarių ir incidentų tyrimų vadovas.

⁵ TCAO 13 priedas „Orlaivių avarių ir incidentų tyrimas“ ir kiti dokumentai.

⁶ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo buvo panaikinta Direktyva 94/56/EB (toliau – Reglamentas Nr. 996/2010); 2019 m. liepos 1 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2019/1128 dėl prieigos prie saugos rekomendacijų ir su jomis susijusių atsakymų, laikomų Europos centrinėje saugykloje, kuriuo panaikinamas Sprendimas 2012/780/ES.

⁷ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 42 straipsnis;

Teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymas Nr. 1R-388 „Dėl civilinių orlaivių avarių ir incidentų saugos tyrimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

Susisiekimo ministro 2002 m. sausio 15 d. įsakymas Nr. 3-25 „Dėl pranešimų apie orlaivių avarijas ir incidentus teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

⁸ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 16 straipsnio 7 dalis;

Krašto apsaugos ministro 2021 m. gegužės 10 d. įsakymo Nr. V-330 redakcija „Dėl Karinių orlaivių avarių ir incidentų tyrimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Laivų avarijų saugos tyrimai reglamentuojami tarptautinių organizacijų dokumentais⁹, ES teisės aktais¹⁰ ir nacionaliniais teisės aktais¹¹.

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 27 straipsnio 6 dalyje nurodoma, kad vidaus vandenų transporto priemonių avarijas tiria LTSA. Vidaus vandenų transporto priemonių avarijų ir incidentų saugos tyrimus reglamentuoja nacionaliniai teisės aktai¹².

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo 38 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad geležinkelių infrastruktūroje įvykusių katastrofų, eismo įvykių ir riktų saugos tyrimus atlieka teisingumo ministro paskirtas saugos tyrimų vadovas. Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų saugos tyrimus reglamentuoja ES teisės aktai¹³ ir nacionaliniai teisės aktai¹⁴.

Siaurosios vėžios pločio geležinkelių saugos tyrimų funkcija nėra reglamentuota.

Kelių transporto avarijų ir incidentų saugos tyrimų funkcija nėra reglamentuota. LTSA nuostatuose¹⁵ nurodoma, kad LTSA aukšto kelių transporto saugos lygio užtikrinimo srityje tiria kelių transporto eismo įvykius ir avarijas ir teikia rekomendacijas dėl saugaus eismo gerinimo. Tuo tikslu LTSA Kelių transporto departamente įsteigtas Eismo įvykių tyrimo skyrius, kuriame dirba 6 darbuotojai.

Lynų kelio įrenginių avarijų ir incidentų saugos tyrimų funkcija nėra reglamentuota. Pažymėtina, kad 2023 m. birželio 14 d. Vyriausybės nutarimu „Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 2, 18 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIVP-2653“ buvo pritarta lynų kelio įrenginius priskirti keleivinėms transporto priemonėms.

3.2 Dėl saugos tyrimų institucijos

Vadovaujantis esamu nacionaliniu reguliavimu, teisingumo ministro paskirti orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas, laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas ir geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovas (toliau – saugos tyrimų vadovai) vykdo saugos tyrimų institucijai priskirtas funkcijas atitinkamai transporto rūšiai. Dėl to esamas reguliavimas yra nepakankamas ir net ydingas, nes paveda vienam techniniam darbuotojui – saugos tyrimų vadovui ne tik organizuoti, vykdyti ir kontroliuoti saugos tyrimą, bet ir atlikti ES teisės aktuose nurodytas valstybės nacionalinei saugos tyrimų institucijai priskirtas funkcijas. Tuo tarpu tarptautinių

⁹ 2008 m. gegužės 16 d. Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų saugos komiteto rezoliucija 255(84) patvirtinta Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodekso naujausia redakcija (toliau – Tyrimo kodeksas);

¹⁰ 2011 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1286/2011, kuriuo priimama bendroji jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodika, parengta pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/18/EB 5 straipsnio 4 dalį (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 1286/2011);

2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/18/EB, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančia Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB (toliau – Direktyva 2009/18/EB).

¹¹ Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 46 straipsnis;

Teisingumo ministro 2020 m. balandžio 10 d. įsakymas Nr. 1R-102 „Dėl laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

Susisiekimo ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymas Nr. 3-461 „Dėl pranešimų apie laivų avarijas ir incidentus teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

¹² Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 27 straipsnis;

Susisiekimo ministro 2012 m. balandžio 5 d. įsakymo Nr. 3-248 redakcija „Dėl Vidaus vandenų transporto priemonių avarijų saugos tyrimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

¹³ Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/572 2020 m. balandžio 24 d. dėl geležinkelių avarijų ir incidentų tyrimo ataskaitų struktūros, kurios turi būti laikomasi;

2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos (nauja redakcija) (toliau – Direktyva 2016/798);

¹⁴ Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo 38-42 straipsniai;

Teisingumo ministro 2021 m. balandžio 22 d. įsakymas Nr. 1R-142 „Dėl Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ar riktų tyrimų, šių tyrimų ataskaitų, saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

Susisiekimo ministro 2021 m. kovo 29 d. įsakymas Nr. 3-176 „Dėl Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų klasifikavimo, pranešimų ir informacijos apie juos teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

¹⁵ Susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymo Nr. 3-574 „Dėl Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatų patvirtinimo“ 10.2.13 ir 10.2.14 punktai.

organizacijų dokumentai¹⁶ ir ES teisės aktai¹⁷ aiškiai įpareigoja valstybę įsteigti nuolat veikiančią nepriklausomą nacionalinę saugos tyrimų instituciją. Europos Komisija papildomu dokumentu pažymėjo¹⁸, kad Reglamento Nr. 996/2010 4 straipsnis įpareigoja valstybę įsteigti nuolat veikiančią nacionalinę saugos tyrimų instituciją.

Lietuva vienintelė ES nėra paskyrusi saugos tyrimų institucijos. Tai buvo pažymėta ir tarptautinių auditų ir vertinimų metu¹. Europos teisės departamentas išnagrinėjęs ES teisės aktus dar 2014 m. pažymėjo¹⁹, kad saugos tyrimo institucijos statusas turi būti aiškiai įtvirtintas įstatymo lygmeniu ir esamas reglamentavimas, kai saugos tyrimų institucijos funkcijas vykdo ministro paskirti saugos tyrimų vadovai, yra netinkamas.

Saugos tyrimų institucijos vadovo ir saugos tyrimų vadovo funkcijos yra visiškai skirtingos. Saugos tyrimų institucijos vadovas avarijos atveju atsako už darbo organizavimą, išteklių paskirstymą, bendradarbiavimą, informacijos teikimą ir kt. Tuo tarpu saugos tyrimų vadovui pavesta organizuoti, vykdyti ir kontroliuoti saugos tyrimą²⁰. Saugos tyrimų vadovas yra technines funkcijas atliekantis darbuotojas, kurį atsižvelgiant į jo kvalifikaciją saugos tyrimų institucijos vadovas paskiria konkrečios avarijos saugos tyrimui atlikti.

3.3 Dėl saugos tyrimų institucijos atskaitingumo

Šiuo metu laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas ir geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovas yra atskaitingi tiek teisingumo ministrui tiesiogiai, tiek skyriaus vedėjui – orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovui. Įvykus didelei avarijai, dėl reguliavimo trūkumo nepakankamai sureguliuotas saugos tyrimo atlikimo mechanizmas negalėtų efektyviai veikti. Taip pat nepakankamas veiklos ir funkcijų reglamentavimas. Nėra reglamentuoti saugos tyrimų vadovų ir saugos tyrėjų nepriklausomumo reikalavimai, funkcijos, atsakomybė.

Tuo tarpu TCAO dokumentuose nurodoma²¹, kad saugos tyrimų institucija turi būti atskaitinga Parlamentui ar paskirtam Ministrui. Tačiau saugos tyrimų institucija neturi būti atskaitinga ministrui atsakingam už transporto priežiūrą ir teismines institucijas. Ministerija negali turėti organizacinių priemonių paveikti saugos tyrimo eigos ir jo rezultatų²². Todėl atsižvelgiant į saugos tyrimo institucijai keliamus nepriklausomumo ir nešališkumo reikalavimus, ši funkcija negali būti priskiriama susisiekimui ar vidaus reikalų ministro valdymo sričiai.

2010 m. Susisiekimui ministerijoje, sujungus orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovo bei geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovo pareigybės, įkurtas Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius. 2011 m. įsteigta vyresniojo specialisto (jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovo) pareigybė. Esant tokiam saugos tyrimų organizavimo modeliui, 2013 m. Europos Komisija pradėjo pažeidimo procedūrą prieš Lietuvą dėl aplinkybės, kad Susisiekimui ministerija būdama AB „Lietuvos geležinkeliai“ akcininkė, yra atsakinga už geležinkelių įvykių saugos tyrimus ir tai sudaro prielaidas abejoti saugos tyrimų vadovo, kurį skiria susisiekimui ministras, nepriklausomumu. Buvo svarstoma saugos tyrimų funkciją perduoti įvairioms institucijoms: Vidaus reikalų ministerijai, Valstybinei darbo inspekcijai, Krašto apsaugos ministerijai, Lietuvos teismo ekspertizės centrui ir pan. Tačiau atsižvelgiant į tai, kad saugos tyrimai turi būti atliekami nepriklausomai nuo bet kokios su avarija susijusios veiklos ir tyrimų, kurių metu siekiama identifikuoti atsakingą už avariją asmenį ir pritaikyti jam atitinkamas poveikio priemones, buvo pripažinta, kad dėl keliamų griežtų funkcinio ir finansinio nepriklausomumo reikalavimų saugos

¹⁶ TCAO 13 priedo 3.2 str.; Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Avarijų ir incidentų tyrimo strategijų ir procedūrų vadovo, dokumento Nr. 9962, antras leidimas, 2019 m., 2 skyrius; Tyrimų kodekso 4 skyrius; [2012 m. balandžio 4 d. Europos Sąjungos geležinkelių agentūros gairės dėl nacionalinės tyrimo įstaigos įkūrimo ir veiklos](#) 4 p.

¹⁷ Reglamento Nr. 996/2010 4 str.; Reglamento Nr. 1286/2011 priedas; Direktyvos 2009/18/EB 8 str.; Direktyvos 2016/798 1 str. ir 22 str.

¹⁸ [2016 m. kovo 27 d. Komisijos darbo dokumento Nr. SWD\(2016\)151](#) 2.2 skyrius

¹⁹ 2014 m. gruodžio 11 d. Europos teisės departamento prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos raštas Nr. LS-47 „Dėl Direktyvos 2009/18/EB, Direktyvos 2004/49/EB ir Reglamento (ES) Nr. 996/2010 įgyvendinimo klausimų“

²⁰ Reglamento Nr. 996/2010 2 str. 9 p., Direktyvos 2016/798 3 str. 10) p.

²¹ TCAO Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo vadovas, I dalis, Organizavimas ir planavimas, 2 skyrius; TCAO Regioninio orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo organizavimo vadovas, dokumento Nr. 9946, 3 skyrius.

²² TCAO Avarijų ir incidentų tyrimo strategijų ir procedūrų vadovo, dok. Nr. 9962, antras leidimas, 2019 m., 3.2.2 skyrius.

tyrimų institucija negali būti jokios institucijos, kurios veikla susijusi su kaltės ar atsakomybės nustatymu ar kuri dalyvauja kokiuose nors veiksmuose įvykus avarijai (pavyzdžiui teisminės, paieškos ir gelbėjimo, padarinių likvidavimo, ir pan.) organizacinės struktūros dalis.

2015 m. Lietuvos Respublikos Vyriausybė priėmė sprendimą²³, kad saugos tyrimų vadovai turi būti skiriami ne susiekimo ministro, bet teisingumo ministro, kuriam taip pat pavedama nustatyti ir saugos tyrimų tvarką. Lietuvos Respublikos Seimui priėmus atitinkamų įstatymų pataisas, 2016 m. Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius iš Susisiekimo ministerijos perkeltas į Teisingumo ministeriją. Teisingumo ministerija, norėdama iš esmės išspręsti susidariusios situacijos trūkumus ir neatitikimus Lietuvos įsipareigojimams šioje srityje parengė Saugos tyrimų organizavimo Lietuvoje koncepciją, kuri 2021 m. buvo pristatyta Lietuvos Respublikos Vyriausybei.

3.4 Dėl saugos tyrimų nepriklausomumo

Reglamento Nr. 996/2010 4 straipsnio 2 dalyje, Saugios laivybos įstatymo 46 straipsnio 9 dalyje ir Geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo 39 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad saugos tyrimų vadovai turi būti nepriklausomi nuo transporto srities institucijų ir kitų subjektų, kurių interesai gali kirstis su saugos tyrimų vadovų užduotimi. Tačiau nėra nustatyta, kad saugos tyrimo vadovai negali būti veikiami politinio, ekonominio, psichologinio, socialinio spaudimo ar kitokio neteisėto poveikio. Svarbu pažymėti, kad atliekant saugos tyrimą yra vertinama ir valstybės institucijų, atsakingų už transporto tinkamumą naudoti, sertifikavimą, eismą, techninę priežiūrą, licencijavimą, eismo kontrolę, infrastruktūros naudojimą, paiešką ir gelbėjimą ir kt., veikla. Esant nepakankamam reguliavimui, atsiranda įtakos rizika, kuri, gali turėti neigiamos įtakos saugos tyrimo nešališkumui ir nepriklausomumui. Saugos tyrimų nepriklausomumo reikalavimas turi būti išsamiai reglamentuotas įstatyminiu lygmeniu, o siekiant užtikrinti šio reikalavimo laikymąsi turi būti įstatymo lygmeniu nustatyta atsakomybė dėl nepriklausomumo pažeidimo ir kišimosi į saugos tyrimų veiklą.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

Analogiškai kaip kitose ES valstybėse, siūloma saugos tyrimų funkciją įtvirtinti vienu teisės aktu, apibrėžiant oro, vandens ir sausumos transporto ir lynų kelio įrenginių avarijų ir incidentų saugos tyrimų funkcijas, sukuriant bendrą saugos tyrimų sistemą ir nustatant saugos tyrimų atlikimo tvarką.

Įstatymo projekto 2 straipsnyje, apibrėžiamos naujos sąvokos „sunki lynų kelio įrenginio avarija“, „lynų kelio įrenginio avarija“ ir „lynų kelio įrenginio incidentas“. Sąvokos suderintos su geležinkelių sunkios avarijos, avarijos ir incidento sąvokomis, nes pagal Direktyvos 2016/798 2 straipsnio 4 dalį, direktyvą siūloma taikyti ir lynų kelio įrenginių avarijų ir incidentų saugos tyrimams. Sąvokos „saugos rekomendacija“, „saugos tyrimas“ ir „saugos tyrimų vadovas“ iš saugos tyrimus reguliuojančių įstatymų perkeliama į Įstatymo projektą, jas atitinkamai tarpusavyje suvienodinant ir patikslinant.

Įstatymo projekto 3 straipsnyje nustatoma Įstatymo projekto taikymo apimtis oro transporto srityje. Įstatymo projektas taikomas Reglamento Nr. 996/2010 5 straipsnio 1 ir 2 dalyje numatytiems atvejams, bei eksperimentinės kategorijos orlaiviams ir valstybės orlaiviams, išskyrus krašto apsaugai naudojamus orlaivius, kurių saugos tyrimų funkcija šiuo metu neregamentuota.

Įstatymo projekto 4 straipsnyje nustatoma įstatymo taikymo apimtis vandens transporto srityje. Be šiuo metu reglamentuotų laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimų, Įstatymo projektas taikomas ir žvejybos laivų, kurių ilgis mažesnis negu 15 metrų, avarijų ir incidentų saugos tyrimams įgyvendinant Europos Komisijos siūlymą praplėsti Direktyvos 2009/18/EB taikymo sritį ir tokiems laivams²⁴. Taip pat konsoliduojant visų transporto rūšių saugos tyrimų funkcijas, iš LTSA perimama vidaus vandenų transporto priemonių avarijų saugos tyrimų funkcija. Susisiekimo ministerija pritaria

²³ [Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2015 m. spalio 14 d. nutarimu Nr. 1086 „Dėl Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo Nr. IX-1905 36 straipsnio pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 2, 3, 48 ir 49 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 67 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektų pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“](#)

²⁴ [Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/18/EB, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui](#)

saugos tyrimų funkcijų konsolidavimui ir priėmus Įstatymo projektą, LTSA šios funkcijos nebeatliks. Atsižvelgiant į tai, kad valstybės laivų avarių ir incidentų saugos tyrimai nereglamentuoti, nustatomi reikalavimai taikytini ir valstybės laivams, išskyrus krašto apsaugai naudojamus laivus.

Įstatymo projekto 5 straipsnyje nustatoma įstatymo taikymo apimtis sausumos transporto srityje ir naudojantis lynų kelio įrenginiais. Siekiant sistemiškumo, siaurojo geležinkelio ir lynų kelio įrenginių avarių ir incidentų saugos tyrimai taip pat reguliuojami šiuo Įstatymo projektu.

Nors ES teisės aktai nereglamentuoja kelių transporto priemonių saugos tyrimų, vadovaujantis kitų šalių gerąja praktika Lietuvoje siūloma konsoliduoti ir kelių transporto priemonių eismo įvykių saugos tyrimus. Daugelyje valstybių, ypač kurias turi įvairiarūšio transporto avarių saugos tyrimų institucijas, atliekami kelių transporto avarių saugos tyrimai, pvz. Islandijoje, Norvegijoje, Švedijoje, Suomijoje, Nyderlanduose, Liuksemburge ir kt. Pažymėtina, kad 2022 m. Jungtinėje Karalystėje taip pat buvo nuspręsta įsteigti Kelių eismo saugos tyrimų padalinį, nors Jungtinė Karalystė turi bene saugiausią kelių transporto lygį visame pasaulyje. Viena iš tokio padalinio steigimo priežasčių buvo ta, kad Jungtinėje Karalystėje veikia avarių saugos tyrimo organizacijos, tiriančios oro (nuo 1915 m.), jūrų (nuo 1989 m.) ir geležinkelių (nuo 2005 m.) avarijas, tačiau nebuvo nepriklausomos įstaigos, kuri tirtų kelių eismo avarijas ir jų priežastis, nors Jungtinėje Karalystėje dėl susidūrimų keliuose žūsta daugiau žmonių nei kitose transporto rūšyse. Pažymėtina ir tai, kad LTSA nustato reikalavimus kelių transporto saugos srityje, atlieka priežiūrą, skiria sankcijas ir pan., todėl atlikdama saugos tyrimą nėra nepriklausoma ir net patenka į interesų konfliktą, kai pavyzdžiui tyrimo objektas yra jos pačios nustatyti reikalavimai ar atlikta priežiūra. Todėl LTSA atliekami saugos tyrimai nėra nešališki ir nepriklausomi, ji negali sau pačiai teikti saugos rekomendacijų. Todėl konsoliduojant visų transporto rūšių saugos tyrimų funkcijas, iš LTSA perimama ir kelių transporto eismo įvykių saugos tyrimų funkcija (analogiškai kaip ir vidaus vandenų laivų avarių saugos tyrimų funkcija) ir LTSA šios funkcijos nebeatliks. Susisiekimo ministerija pritaria saugos tyrimų funkcijų konsolidavimui.

Įstatymo projekto 6 straipsnyje reglamentuojamas saugos tyrimo tikslas ir pagrindiniai atlikimo principai.

Įstatymo projekto 7 straipsnyje, siekiant įgyvendinti Reglamento Nr. 996/2010 4 straipsnio, Direktyvos 2009/18/EB 8 straipsnio, Direktyvos 2016/798 1 ir 22 straipsnių ir Reglamento Nr. 1286/2011 priedo nuostatas, kad vengiant interesų konflikto ir bet kokio išorinio trukdymo nustatant avarių ir incidentų priežastis, su sauga susijusį avarių ir incidentų tyrimą turėtų atlikti ar kontroliuoti valstybės įsteigta nuolat veikianti nepriklausoma nacionalinė saugos tyrimų institucija, siūloma nacionalinę saugos tyrimų instituciją steigti ne kaip atskirą biudžetinę įstaigą, bet kaip Teisingumo ministerijos struktūrinį padalinį ir jam pavesti atlikti saugos tyrimus. Siekiant užtikrinti nepriklausomumą, siūloma, kad saugos tyrimus atliekantis struktūrinis padalinys būtų tiesiogiai pavaldus teisingumo ministrui ir negalėtų atlikti kitų uždavinių nei nurodytų Įstatymo projekte, atsisakant šiuo metu esančio ydingo reguliavimo, pagal kurį saugos tyrimų institucijos funkcijas vykdo teisingumo ministro skiriami saugos tyrimų vadovai. Atkreiptinas dėmesys, kad Įstatymo projektu nėra keičiamas teisinis reguliavimas, nustatantis, kad teisingumo ministras yra atsakingas už saugos tyrimų funkcijos atlikimą. Teisingumo ministerijai ir toliau pavedama formuoti valstybės politiką avarių ir incidentų saugos tyrimų srityje ir ją įgyvendinti ir šios funkcijos nesiūloma perduoti jokiai kitai ministerijai. Atkreiptinas dėmesys, kad Teisingumo ministerija, vykdydama 2024 m. vasario 20 d. tarpinstituciniame pasitarime (pasitarimo protokolo Nr. 8, 5 klausimas) suformuluotą pavedimą, parengė ir 2024 balandžio 17 d. pateikė išvadoms gauti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. liepos 9 d. nutarimo Nr. 851 „Dėl Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą²⁵, kurio 7.14. p. nurodoma, kad teisingumo ministerija formuoja valstybės politiką orlaivių, laivų ir geležinkelių transporto avarių ir incidentų saugos tyrimų srityje ir ją įgyvendina. Pažymėtina, kad Nyderlanduose, Suomijoje ir Lietuvoje saugos tyrimo funkcija yra teisingumo ministro valdymo srityje. Europos

²⁵ [Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. liepos 9 d. nutarimo Nr. 851 „Dėl Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“ projektas](#)

laivybos saugos agentūra ne kartą pažymėjo, kad dėl tokio organizacinio modelio šiose šalyse saugos tyrimo funkcija yra iš tikrųjų nepriklausoma nuo transporto srities.

Įstatymo projekto 8 straipsnyje, įgyvendinant Direktyvos 2009/18/EB 8 straipsnio 1 dalį ir Direktyvos 2016/798 22 straipsnio 1 ir 2 dalis, analogiškai kaip nurodyta Reglamento Nr. 996/2010 4 straipsnio 2 dalyje, reglamentuojamas saugos tyrimo ir saugos tyrimus atliekančio padalinio nepriklausomumas nuo kitų lygiagrečių tyrimų ir kitos trečiosios šalies ar subjekto, kurio interesai ar uždaviniai gali kirstis su saugos tyrimus atliekančiam padaliniui pavesta užduotimi ar turėti įtakos jo nešališkumui. Taip pat nustatoma, kad niekas negalėtų daryti jokio politinio, ekonominio, psichologinio, socialinio spaudimo ar kitokio neteisėto poveikio. Saugos tyrimo institucija vaidina esminį vaidmenį saugos tyrimo procese, nes jos darbas yra be galo svarbus nustatant avarijos ar incidento priežastis. Taigi labai svarbu, kad saugos tyrimus atliekantis padalinys galėtų atlikti saugos tyrimus visiškai nepriklausomai.

Įstatymo projekto 9 straipsnyje reglamentuojama saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio kompetencija, nurodant, kad pagrindinis uždavinys yra atlikti saugos tyrimus. Įstatymo projekto 7 straipsniu įtvirtinta, kad nacionalinė saugos tyrimų institucija steigama kaip Teisingumo ministerijos struktūrinis padalinys, kuris turi atitikti tokio pobūdžio institucijai keliamus nepriklausomumo ir nešališkumo reikalavimus. Atsižvelgiant į tai, kad saugos tyrimo institucijai keliami nepriklausomumo ir nešališkumo reikalavimai ir siekiant išvengti kišimosi į šios institucijos veiklą bei sumažinti riziką dėl galimo interesų konflikto, saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio, kaip nacionalinės saugos tyrimų institucijos, kompetencija ir uždaviniai reglamentuojami būtent įstatymo lygmeniu. Todėl Įstatymo projekto 9 straipsniu apibrėžiamas ne tik baigtinis saugos tyrimų institucijai priskiriamų funkcijų sąrašas, bet ir 7 straipsnio 3 dalimi nurodoma, kad saugos tyrimus atliekančiam struktūriniui padaliniui negali būti pavedama atlikti kitų nei šiame Įstatyme nurodytų uždavinių.

Įstatymo projekto 10 straipsnyje, įgyvendinant Reglamento 996/2010 4 straipsnio 6 dalies a) punktą, nustatomi saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio vadovo kvalifikaciniai reikalavimai ir nurodomos jam suteiktos teisės ir pareigos, taip atskiriant jo, kaip saugos tyrimų institucijos vadovo ir saugos tyrimų vadovo funkcijas ir atsakomybes, kurias šiuo metu vykdo vienas saugos tyrimų vadovas. Šioje nuostatoje apibrėžiama struktūrinio padalinio, kaip nacionalinės saugos tyrimų institucijos, vadovo kompetencija, funkcijos ir atsakomybė, kuriam teisingumo ministras negali daryti įtakos priimant sprendimus. Siekiant užtikrinti saugos tyrimų institucijos vadovo nepriklausomumą ir nešališkumą bei užkirsti kelią kitų subjektų kišimuisi į saugos tyrimų veiklą, saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio vadovo bei teisingumo ministro kompetencija, funkcijos, teisės ir atsakomybės saugos tyrimų srityje nustatomos įstatymo lygmeniu.

Įstatymo projekto 11 straipsnyje reglamentuojama teisingumo ministro kompetencija saugos tyrimo srityje. Siekiant užtikrinti saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio nepriklausomumą nurodoma, kad teisingumo ministras negali duoti jokių nurodymų susijusių su saugos tyrimu.

Įstatymo projekto 12-14 straipsniuose, atsižvelgiant, kad beveik visi saugos tyrimai yra tarptautiniai tyrimai, aiškiau reglamentuojamas saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio ir užsienio valstybių saugos tyrimų institucijų dalyvavimas ir bendradarbiavimas atliekant saugos tyrimus, juos perleidžiant, perimant, ar prašant pagalbos.

Įstatymo projekto 15 straipsnyje reglamentuojamas valstybės institucijų ir įstaigų atstovų dalyvavimas saugos tyrimuose.

Įstatymo projekto 16 straipsnyje reglamentuojamas saugos tyrimo vadovo ir saugos tyrėjų paskyrimas ir nušalinimas.

Įstatymo projekto 17 straipsnyje, siekiant, kad saugos tyrimai būtų atliekami kuo veiksmingiau, nustatomos saugos tyrimų vadovo ir saugos tyrėjų teisės.

Įstatymo projekto 18 straipsnyje reglamentuojamas saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio valstybės tarnautojų ir darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartis, kvalifikacijos tobulinimas, siekiant ne tik išlaikyti bet ir nuolat kelti kompetenciją, kad saugos tyrimai būtų atliekami kvalifikuotų saugos tyrėjų. Atsižvelgiant, kad saugos tyrėjų mokymai yra specifiniai, nustatoma, kad Teisingumo

ministerija sudaro sąlygas tobulinti saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio valstybės tarnautojų ir darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartis, kvalifikaciją.

Įstatymo projekto 19 straipsnyje papildomai siūloma nustatyti, kad apie lynų kelio įrenginių sunkias avarijas, avarija ir incidentus ir apie kelių transporto priemonių avarijas pranešimai būtų teikiami saugos tyrimus atliekančiam struktūriniam padaliniui.

Įstatymo projekto 20 straipsnyje nustatoma, kad būtų atliekami valstybės orlaivių, išskyrus krašto apsaugai naudojamų orlaivių, avarių, pavojingų incidentų ir incidentų saugos tyrimai vadovaujantis Reglamento (ES) Nr. 996/2010 5 straipsniu, kurie šio metu neregamentuoti. Taip pat būtų privaloma atlikti eksperimentinės kategorijos orlaivių avarių, kurių metu buvo mirtinai sužalotas mažiausiai vienas asmuo, saugos tyrimus. Dėl kitų eksperimentinės kategorijos orlaivių avarių ir incidentų saugos tyrimų atlikimų spęstų saugos tyrimus atliekantis struktūrinis padalinys, atsižvelgdamas į galimybę gautus rezultatus panaudoti aviacijos saugai didinti, kaip ir į būtinybę tyrimų išteklius naudoti ekonomiškai efektyviai. Atsižvelgiant, kad turi būti atliekamas tik vienas saugos tyrimas ir įgyvendinant TCAO²⁶ nurodytą bendradarbiavimą tarp civilinių ir krašto apsaugai naudojamų orlaivių saugos tyrimus atliekančių institucijų, siūloma nustatyti, kad įvykus civilinio orlaivio ir krašto apsaugoje naudojamo orlaivio avarijai (pvz. susidūrimas ore), pavojingam incidentui ar incidentui, saugos tyrimą atliktų saugos tyrimus atliekantis struktūrinis padalinys.

Įstatymo projekto 21 straipsnyje nustatoma, kurių laivo avarių ir incidentų saugos tyrimus reikia atlikti. Analogiškai oro transporto sričiai, siūloma nustatyti kad laivo ir krašto apsaugoje naudojamo laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą atliktų saugos tyrimus atliekantis struktūrinis padalinys.

Įstatymo projekto 22 straipsnyje siūloma nustatyti, kad sunkios lynų kelio įrenginių avarijos saugos tyrimą būtų privaloma atlikti. Dėl lynų kelio įrenginių avarių ir incidentų ir kelių transporto priemonių įskaitinių eismo įvykių saugos tyrimų atlikimo spęstų saugos tyrimus atliekantis struktūrinis padalinys, atsižvelgdamas į galimybę gautus rezultatus panaudoti transporto saugai didinti, kaip ir į būtinybę tyrimų išteklius naudoti ekonomiškai efektyviai. Nustatomi kriterijai, kuriais vadovaujantis būtų priimami sprendimai atlikti kelių transporto įskaitinių eismo įvykių saugos tyrimus. Sprendimo priėmimas vadovaujantis kriterijais būtų nustatomas teisingumo ministro įsakyme dėl saugos tyrimo atlikimo ir organizavimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos. Atkreiptinas dėmesys, kad saugos tyrimo institucija yra nepriklausoma nuspręsti kuriuos įvykius tirti, atsižvelgiant į galimybę pagerinti saugą ir efektyviai naudoti saugos tyrimams skiriamus ribotus išteklius. Todėl saugos tyrimų institucija tiria tik tuos eismo įvykius, kurių saugos tyrimo išvados gali pagerinti saugą keliuose. Įvykiai kurie nesukelia sunkių pasekmių rodo, kad esamos saugos priemonės suveikė ir neleido kilti sunkesnėms pasekmėms. Todėl visuose transporto srityse tiriami tik sunkias pasekmes sukėlę įvykiai, kur saugos priemonės nesuveikė. Nei vienoje transporto srityje nėra atliekami visų įvykių saugos tyrimai, todėl kelių transporto priemonių sritis taip pat neturėtų būti išimtis. Užsienio šalių patirtis rodo, kad saugai pagerinti pakanka ištirti tik kelis procentus kruopščiai atrinktų ir įvertintų įvykių. Pažymėtina, kad kelių transporto srityje didžioji dauguma įvykių yra susiję su asmenų elgsena (kuri nėra reglamentuota taip, kaip kitose transporto srityse), todėl atliekant tokių įvykių saugos tyrimus nebūtų saugos rekomendacijų adresatų ir tokiais saugos tyrimais nebūtų pasiektas saugos tyrimo tikslas.

Įstatymo projekto 23 straipsnyje nustatoma teisė ir atvejai, kuomet būtų galima atnaujinti arba nutraukti saugos tyrimą. Taip būtų įgyvendinti ir TCAO²⁷ nustatyti reikalavimai dėl baigto saugos tyrimo atnaujinimo, jei atsiranda nauji ir reikšmingi įrodymai.

Įstatymo projekto 24 straipsnyje nustatoma pareiga saugoti įrodymus ir be saugos tyrimų vadovo ar saugos tyrėjų neliesti ir nejudinti įrodymų, analogiškai kaip ir oro transporto srityje pagal Reglamento Nr. 996/2010 13 straipsnį. Nes veiksmingas saugos tyrimas įmanomas tik jei tinkamai išsaugomi svarbūs įrodymai. Be to, saugos tyrėjai žino kokius įrodymus ir kaip juos surinkti. Taip pat nustatoma, kad įrodymai paimami ir saugomi vadovaujantis teisės aktais, reglamentuojančiais

²⁶ TCAO Orlaivių avarių ir incidentų tyrimo vadovas, I dalis, Organizavimas ir planavimas, 2.7.1.4 skyrelis.

²⁷ TCAO 13 priedo „Orlaivių avarių ir incidentų tyrimas“ 5.13 d.

įrodymų rinkimą ir saugojimą ir susitarimais tarp saugos tyrimus ir ikiteisminius tyrimus vykdančių institucijų, kadangi įrodymai yra vieni ir svarbus visoms šalims.

Įstatymo projekto 25 straipsnyje nustatomas saugos tyrimo ir ikiteisminio tyrimo koordinavimas, analogiškai kaip ir oro transporto srityje pagal Reglamento Nr. 996/2010 12 straipsnį.

Įstatymo projekto 26 straipsnyje nustatyta neskelbtina saugos tyrimo informacija, nes saugos sistema grindžiama išvadomis ir patirtimi, įgyta tiriant avarijas ir incidentus, kurių atžvilgiu būtina griežtai taikyti konfidencialumo reikalavimus siekiant užtikrinti, kad vertingi informacijos šaltiniai būtų prieinami ir ateityje. Taip pat įgyvendinant Reglamento Nr. 996/2010 14 straipsnio 3 ir 4 dalis, nustatoma, kad teisingumo ministras, turi teisę nuspręsti, kad nauda, gauta atskleidus neskelbtiną saugos informaciją dėl bet kokių kitų teisėtų priežasčių, viršija neigiamą poveikį, kurį toks veiksmas vidaus ir tarptautiniu mastu gali padaryti tam ar bet kuriam būsimam oro, vandens ar sausumos transporto saugos tyrimui. Nustatomi kriterijai, pagal kuriuos teisingumo ministras priima sprendimą dėl Įstatymo projekte ir Reglamento Nr. 996/2010 14 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytos neskelbtinos saugos tyrimo informacijos atskleidimo (atliekamas „balanso testas“).

Įstatymo projekto 27 straipsnyje nustatoma pareiga saugoti konfidencialią informaciją, gautą ar sužinotą saugos tyrimo metu. Atsižvelgiant į tai, kad saugos tyrimu nenustatoma kas kaltas ar atsakingas siūloma nustatyti, kad saugos tyrėjai administraciniame, ikiteisminiame arba teisminiame procese, kuriuo siekiama nustatyti kaltus ar atsakingus asmenis dėl įvykusios avarijos ar incidento, parodymų negali duoti²⁸, nes kitu atveju iškyla grėsmė ateityje veiksmingai atlikti saugos tyrimus.

Įstatymo projekto 28 straipsnyje nustatoma, kad kiekvienas saugos tyrimas užbaigiamas parengiant saugos tyrimo ataskaitą, bei nustatomi kiti reikalavimai saugos tyrimo ataskaitos rengimui.

Įstatymo projekto 29 straipsnyje nustatoma kaip pateikiama saugos tyrimo ataskaita prieš ją viešai paskelbiant. Nustatomas maksimalus 4 metų terminas²⁹, per kurį turi būti paskelbiama ataskaita.

Įstatymo projekto 31 straipsnyje reglamentuojami veiksmai pateikus ir gavus saugos tyrimo rekomendacijas.

Kartu su Įstatymo projektu teikiami Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 376, 396, 396¹, 401, 413¹ ir 589 straipsnių pakeitimo ir Įstatymo papildymo 376¹ ir 413² straipsniais įstatymo projektas, Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 2 straipsnio pakeitimo ir 27 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektas, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VII-2066 III skyriaus septintojo skirsnio ir 3 priedo pakeitimo įstatymo projektas, Lietuvos Respublikos biudžeto sandaros įstatymo Nr. I-430 11 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo Nr. IX-1905 2, 3, 5, 6 straipsnių ir VI skyriaus pakeitimo įstatymo projektas, Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 1, 2, 3, 47 straipsnių, XI skyriaus pavadinimo, priedo pakeitimo ir 46 straipsnio pripažinimo netekusiais galios įstatymo projektas, kuriais tikslinamos ir pripažįstamos netekusiomis galios tos nuostatos, kurios perkeliamos į Įstatymo projektą. Šių įstatymų keitimo tikslas ir uždavinys yra saugos tyrimus reglamentuojančių nuostatų konsolidavimas Įstatymo projekte.

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

6. Kokią įtaką įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Įstatymų nuostatos neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai.

7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymų priėmimas neigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai neturės.

²⁸ TCAO Saugos informacijos apsaugos vadovo, I dalies Avarijų ir incidentų tyrimo įrašų apsauga, dokumento Nr. 10053, 2016 m., pirmas leidimas, 3 skyrius.

²⁹ TCAO Avarijų ir incidentų tyrimo strategijų ir procedūrų vadovo IV dalies Ataskaitos rengimas, dokumento Nr. 9756, trečias leidimas, 2020, 1.5.3 skyrelis.

8. Ar įstatymų ir Seimo nutarimų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymų projektai strateginio lygmens planavimo dokumentams neprieštarauja.

9. Įstatymų inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Priėmus įstatymų projektus įstatymų priimti ar pakeisti nereikės.

10. Ar įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymų projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Įstatymų projektų sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

11. Ar įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

Įstatymų projektai neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams.

12. Jeigu įstatymams įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, kas ir kada juos turėtų priimti

Priėmus Įstatymų projektus turės būti priimtas:

Lietuvos Respublikos teisingumo ministro įsakymas „Dėl saugos tyrimo atlikimo ir organizavimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos“.

Priėmus Įstatymų projektus turės būti pripažinti netekusiais galios:

1. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. kovo 16 d. įsakymo Nr. 3-136 redakcija „Dėl pranešimų apie laivų avarijas ir incidentus teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

2. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2019 m. gruodžio 18 d. įsakymo Nr. 3-568 redakcija „Dėl Pranešimų apie orlaivių avarijas ir incidentus teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Priėmus Įstatymų projektus, turės būti pripažinti netekusiais galios:

1. Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymas Nr. 1R-388 „Dėl Civilinių orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

2. Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2020 m. balandžio 10 d. įsakymas Nr. 1R-102 „Dėl laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

3. Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2021 m. balandžio 22 d. įsakymas Nr. 1R-142 „Dėl Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ar riktų tyrimų, šių tyrimų ataskaitų ir geležinkelių transporto eismo saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

4. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. gegužės 24 d. įsakymo Nr. 3-275 redakcija „Dėl Vidaus vandenų transporto priemonių avarijų saugos tyrimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

5. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. vasario 20 d. įsakymas Nr. 3-79 „Dėl geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų klasifikavimo, pranešimų ir informacijos apie juos teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ su visais pakeitimais ir papildymais.

Įstatymo projekto 33 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad teisingumo ministras ir susisiekimo ministras iki 2024 m. gruodžio 20 d. priima šio Įstatymo projekto įgyvendinamuosius teisės aktus.

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

Metinis valstybės biudžeto lėšų poreikis sudaro apie 536 tūkst. eurų. Šiuo metu Teisingumo ministerija per metus saugos tyrimų funkcijai vykdyti suplanuoja 200 tūkst. eurų. Susisiekimo ministerijos finansavimas 30 tūkst. eurų, kuris kartu su vidaus vandenų ir pramoginių laivų ir kelių transporto saugos tyrimų funkciją perduodamas Teisingumo ministerijai. Todėl papildomai reikėtų skirti 306 tūkst. eurų kiekvienais metais. Visų pirma lėšų poreikis padidėja dėl šiuo metu nesamų išteklių saugos tyrimams (tyrimų vadovų skaičiaus, materialinės bazės, išteklių saugos tyrimų atlikimui ir pan.). Dėl Lietuvos tarptautinių įsipareigojimų nevykdymo susirūpinimą išreiškė ir Lietuvos Respublikos Seimas³⁰, rekomenduodamas, kad siekiant laiku ištirti orlaivių avarijas ir šalinti parlamentinio tyrimo metu nustatytus trūkumus, reikia didinti orlaivių avarijas ir incidentus tiriančių specialistų skaičių, kad būtų tinkamai įgyvendinami Lietuvos Respublikos tarptautiniai įsipareigojimai. Dar 2015 m. Lietuvos Respublikos Seimo Nacionalinio saugumo ir gynybos komitetas³¹ pakartotinai akcentavo skirtų išteklių nepakankamumą ir prašė imtis priemonių, kad būtų užtikrintas tinkamas geležinkelių, laivybos ir aviacijos incidentų tyrimų atlikimas.

Saugos tyrimų institucija turi veikti nuolat (24/7)³², kad įvykus avarijai galėtų nedelsiant reaguoti³³, siekiant surinkti ir išsaugoti įrodymus³⁴, ir kuo greičiau apžiūrėti avarijos vietą, kad būtų galima atkurti transporto infrastruktūrą ir teikiamas paslaugas³⁵. ES teisės aktuose nurodoma, kad saugos tyrimų institucijoje turi budėti bent vienas tyrėjas³⁶, kuris įvykus avarijai, galėtų vadovauti saugos tyrimui. Europos Komisija išaiškino³⁷, kad šiose nuostatose nurodoma, kad bent vienas budintis tyrėjas galėtų atlikti tyrimų vadovo funkciją, o tai reiškia, kad iš tikrųjų turi būti bent du asmenys kiekvienoje transporto srityje. 2024 m. balandžio 22-29 d. vykusio Tarptautinės jūrų organizacijos audito ataskaitoje taip pat nurodytas trūkumas, kad esant tik vienam laivų avarių ir incidentų tyrimų vadovui nėra užtikrinami reikalavimai dėl pakankamai kvalifikuotų tyrėjų, kad būtų galima veiksmingai atlikti saugos tyrimus³⁸.

Be to, vadovaujantis Direktyvos 2003/88/EB³⁹ 6 straipsnio b) punktu, vidutinis darbo laikas, įskaitant viršvalandžius, per kiekvieną septynių dienų laikotarpį negali būti ilgesnis kaip 48 valandos, o vadovaujantis 3 straipsniu, kiekvienas darbuotojas turi teisę į minimalų 11 valandų nepertraukiamo kasdienio poilsio laiką per parą. Todėl esamas tik vienas tyrimų vadovas kiekvienoje transporto rūšyje negali užtikrinti nuolatinio veikimo ir reagavimo į avarijas. Taip pat tyrimų vadovo gali nebūti darbo vietoje ir dėl kitų priežasčių, pavyzdžiui dėl to, kad jis pasinaudojo savo teise į atostogas, komandiruotės į užsienio šalį atveju, kvalifikacijos kėlimo atveju, ligos atveju, ir pan.

Dėl tyrimų vadovui keliamų reikalavimų turėti profesinių žinių ir praktinės patirties su jo įprastomis tyrimo pareigomis susijusioje srityje ir, kad tyrimu vadovui pavedama organizuoti, vykdyti ir kontroliuoti saugos tyrimą atsižvelgiant į jo kvalifikaciją⁴⁰, vienos transporto rūšies tyrimų vadovas negali pavaduoti kitos transporto rūšies tyrimų vadovo, nes nėra kompetentingas. Tik įgyta kvalifikacija ir patirtis toje transporto rūšyje suteikia teisę vadovauti tos transporto rūšies avarijos saugos tyrimui. Europos teisės departamentas nurodė, kad jei kitos transporto rūšies tyrimų vadovas neatitinka nustatytų kriterijų, jam negali būti patikėta vykdyti kitos transporto rūšies saugos tyrimo⁴¹.

³⁰ 2015 m. birželio 25 d. nutarimo Nr. XII-1865 „Dėl Lietuvos Respublikos Seimo Nacionalinio saugumo ir gynybos komiteto atlikto parlamentinio tyrimo dėl 2015 m. gegužės 16 d. virš Baltijos jūros dingusio UAB „Klaipėdos avialinijos“ lėktuvo „An-2“ paieškos ir įgulos gelbėjimo operacijos vykdymo išvados“ 20 rekomendacija

³¹ 2015 m. gruodžio 8 d. raštas Nr. S-2015-7839 „Dėl transporto tyrimų vadovų“

³² Reglamento Nr. 996/2010 4 str. 1 d.; Direktyvos 2009/18/EB 8 str. 1 d.; Direktyvos (ES) 2016/798 22 str. 1 d.

³³ Direktyvos 2009/18/EB 8 str. 5 d.

³⁴ Reglamento Nr. 996/2010 13 str., Direktyvos (ES) 2016/798 21 str. 2 d. b) p.

³⁵ Direktyvos (ES) 2016/798 23 str. 4 d.

³⁶ Reglamento Nr. 996/2010 4 str. 6 d.; Direktyvos (ES) 2016/798 22 str. 1 d.

³⁷ 2016 m. kovo 27 d. Komisijos darbo dokumento Nr. SWD(2016)151 2.2 skyrius

³⁸ 2024 m. balandžio 22-29 d. vykusio Tarptautinės jūrų organizacijos audito ataskaitos A formos trūkumas Nr. FD-4.

³⁹ 2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir tarybos Direktyva 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektu

⁴⁰ Reglamento Nr. 996/2010 2 str. 9 p., Direktyvos 2009/18/EB 8 str. 1 ir 2 d., Direktyvos (ES) 2016/798 23 str. 2 d.

⁴¹ 2014 m. gruodžio 11 d. Europos teisės departamento prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos raštas Nr. LS-47 „Dėl Direktyvos 2009/18/EB, Direktyvos 2004/49/EB ir Reglamento (ES) Nr. 996/2010 įgyvendinimo klausimų

Europos Komisija savo paklausime⁴² taip pat nurodė, kad tyrimų vadovas turi turėti nustatytus kvalifikacijos ir patirties reikalavimus, kurie atitiktų ES teisės aktus. Todėl siekiant įgyvendinti tarptautinių organizacijų ir ES teisės aktų dėl nuolatinio veikimo reikalavimus, kiekvienoje transporto rūšyje turi būti bent du tyrėjai, kurie pasikeisdami galėtų vykdyti tyrimų vadovo funkcijas.

Esant tik vienam tyrimų vadovui kiekvienoje transporto rūšyje negalima užtikrinti ir nešališkumo ir nepriklausomumo reikalavimų. Jei į avariją patektų su tyrimų vadovu susijęs asmuo, tyrimų vadovas negalėtų atlikti saugos tyrimo, nes turėtų nusišalinti. Todėl esant tik vienam tyrimų vadovui, nebūtų galima iš viso atlikti saugos tyrimo. Taip pat dėl nešališkumo ir nepriklausomumo tyrimo vadovo negali pavaduoti kitų nacionalinių institucijų darbuotojai. Pažymėtina, kad dėl kitų institucijų laikino pavadavimo TCAO audito metu nustatytas trūkumas⁴³.

Atsižvelgiant į tai, kad saugos tyrimai yra tarptautiniai tyrimai, kitos valstybės turi teisę jame dalyvauti tik jei yra paskirtas tyrimų vadovas. Neturint tyrimų vadovo, kitos susijusios valstybės (transporto priemonės registracijos, naudotojo, gamintojo, projektuotojo, keleivių ir pan.) negalėtų suteikti ne tik pagalbos saugos tyrimui atlikti bet ir jame dalyvauti. Jei su Lietuva susijusi avarija įvyktų kitoje valstybėje, Lietuva ir jos institucijos, transporto priemonės naudotojai ir pan. saugos tyrime gali dalyvauti tik nacionalinei saugos tyrimų institucijai paskyrus akredituotą atstovą, kuriuo gali būti tik tyrimų vadovas.

Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad tyrimų vadovas turi atlikti ir kitas funkcijas, tokias kaip tarptautinis bendradarbiavimas ir atstovavimas, darbas tarptautinėse darbo grupėse, dalyvavimas saugos seminaruose, teisės aktų rengimas, vidinių tyrimo procedūrų rengimas, metinių ataskaitų rengimas, saugos studijų rengimas, tarptautinių avarijų duomenų bazių pildymas, internetinio puslapio pildymas, pranešimų žiniasklaidai rengimas, bylų archyvavimas, darbo ir apsaugos priemonių pirkimas, kiti administraciniai uždaviniai ir metiniai lūkesčiai, ir pan.

Esant tik vienam tyrimų vadovui kiekvienoje transporto rūšyje, jo išėjimo iš darbo atveju bus net keli mėnesiai, kai nebus nei vieno tyrimų vadovo. Praktika rodo, kad dėl aukštų kvalifikacijos reikalavimų, reikiamo nuolatinio kvalifikacijos kėlimo, pavojų avarijos vietoje, didelės atsakomybės ir darbo apimties, bei daug mažesnio darbo užmokesčio nei privačiame sektoriuje, sudėtinga greitai surasti naują tyrimų vadovą, todėl pvz. orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovo Lietuva neturėjo nuo 2015 m. rugpjūčio 19 d. iki 2015 m. lapkričio 12 d., laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovo Lietuva neturėjo pusę metų nuo 2012 m. gruodžio 31 d. iki 2013 m. liepos 1 d. ir daugiau nei metus nuo 2017 m. vasario 23 d. iki 2018 m. kovo 14 d., geležinkelių katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovo Lietuva neturėjo daugiau nei du metus nuo 2014 m. rugsėjo 19 d. iki 2016 m. spalio 14 d. Tuo metu jų niekas negalėjo pavaduoti ir tuo metu ES geležinkelio agentūros vykdytos geležinkelių transporto eismo saugos lygio Lietuvoje pagerinimo programos ataskaitoje nurodoma, kad nebuvo iš viso rasta įrodymų, kad Lietuvoje yra geležinkelių avarijų ir incidentų tyrimo institucija⁴⁴. Išėjus vienam tyrimų vadovui taip pat nelieta ir institucinės atminties, nėra kam perduoti nebaigtų saugos tyrimų, nėra kas apmokytų naują tyrimų vadovą, naujas tyrimų vadovas nemokėdamas ir nežinodamas kaip, turi užbaigti buvusio tyrimų vadovo pradėtus saugos tyrimus.

Be to vienas tyrimų vadovas negali turėti visų žinių net ir savo transporto rūšyje dėl skirtingų transporto priemonių tipų (pvz. aviacijoje – bepiločiai orlaiviai, sklandytuvai, oro balionai, sraigtasparniai, bendrosios aviacijos lėktuvai, komercinės aviacijos lėktuvai ir kt.; laivyboje – generalinio krovinio, sausakrūviai, tanklaiviai, dujovežiai, krovininiai įvažiuojamieji keltai, keleiviniai įvažiuojamieji keltai ir kt.; geležinkelių transporte – šilumvežiai, elektroveziai, manevriniai lokomotyvai, automotrisės ir kt.) ir galimų tyrimo objektų (pvz. transporto priemonės valdymas, projektavimas, gamyba, priežiūra, eismo valdymas, reguliavimas, asmenų licencijavimas, kvalifikacijos, medicinos reikalavimai ir pan.), todėl esant dviem tyrimų vadovams vienoje transporto rūšyje jie turėtų turėti skirtingas specialybes (pvz. pilotas ir inžinierius) ir galėtų tarpusavyje pasitarti

⁴² 2016 m. birželio 20 d. Europos Komisijos Mobilumo ir transporto generalinio direktorato paklausimo Nr. 8688/16/MOVE su priedais, 6 klausimas.

⁴³ 2009 m. birželio 3–12 d. vykusio Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos audito ataskaita.

⁴⁴ 2015–2016 m. Europos Sąjungos geležinkelio agentūros ataskaitos dėl vykdyta geležinkelių transporto eismo saugos lygio Lietuvoje pagerinimo programos ataskaita.

ir padiskutuoti, taip užtikrinant saugos tyrimų kokybę. Kitu atveju perkamos specifinės ekspertinės paslaugos, kurių kainos didesnės nei tyrimų vadovų atlyginimai. Esant dviem tyrimų vadovams jie gali ir kartu vykti į avarijos vietą, nes ten reikia ne tik surinkti įrodymus, nufotografuoti, nubraižyti įvykio vietos schemas, paimti mėginius, peržiūrėti nuolaužas, organizuoti jų gabenimą, apklausti liudytojus ir pan., bet ir užtikrinti savo paties saugą dėl aštrių ir nestabilių konstrukcijų, degalų ir specialių skysčių, hidraulinių ir slėginių indų, elektros iškrovos, radioaktyvių prietaisų, pirotechninių įrenginių (sėdynės, parašiutai), žmogaus kūno skysčių, gamtos sąlygų ir pan. – vienam tai daryti nesaugu, turi būti ir kitas kvalifikuotas ir instrukuotas tyrėjas jei vienas iš tyrėjų būtų sužalotas.

Atkreiptinas dėmesys, kad Latvija turi įsteigusi atskirą biudžetinę įstaigą Transporto avarijų ir incidentų tyrimų biurą ir be administracinio personalo kiekvienai transporto rūšiai turi po du tyrėjus.

Tam saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio pajėgumams sukomplektuoti iš viso reikalingos 9 pareigybės – 8 tyrimų vadovai (po 2 kiekvienai transporto rūšiai) ir saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio vadovas. Tam iš viso reikia – 416 400 eurų (iš jų darbo užmokesčiui – 410 400 eurų, socialiniam draudimui – 6000 eurų). Šiuo metu turimos 4 pareigybės, todėl papildomai reikia 5 pareigybių. Turimas darbo užmokesčio fondas – 160 tūkst. eurų, todėl papildomai reikia 256 400 eurų. 1 pareigybei skaičiuojamas darbo užmokestis sudaro 3800 eurų su mokesčiais. Per metus vienai pareigybei – 45 600 eurų. Darbo užmokesčio dydis skaičiuojamas didesnis nei vidutinis darbo užmokestis, nes saugos tyrimus turi atlikti tinkamai kvalifikuoti tyrėjai, kompetentingi avarijų tyrimo srityje ir turintys profesinių žinių ir praktinės patirties su jų įprastomis tyrimo pareigomis susijusiose srityse⁴⁵. Saugos tyrimus atlieka specifinės srities specialistai, kurie valstybės tarnyboje neturi karjeros galimybių, todėl, nesant konkurencingo atlygio už jų darbą, neįmanoma jų pritraukti ir išlaikyti valstybės tarnyboje. Pažymėtina, kad iš 57 atskirų profesijų, kurių darbuotojų trūksta Lietuvos Respublikoje, sąrašo⁴⁶ net 7 profesijos (aviacijos technikas, laivo elektromechanikas, laivavedys, orlaivio vadas, sraigtasparnio pilotas, skraidantysis inžinierius, orlaivių mechanikas) reikalingos saugos tyrimo vadovų ir saugos tyrėjų pareigoms užimti.

Saugos tyrimų institucijai turi būti suteikiamos reikiamos priemonės, kad saugos tyrimų institucija būtų pajėgi savarankiškai vykdyti įpareigojimus. Saugos tyrimams skiriamas biudžetas turi būti pakankamas siekiant turėti tinkamą skaičių kvalifikuotų darbuotojų ir materialinę bazę, įskaitant biurus ir angarus, kuriuose būtų galima laikyti ir tirti transporto priemonę, jos turinį ir nuolaužas⁴⁷. Finansavimas reikalingas saugos tyrimams organizuoti ir atlikti, darbuotojų kvalifikacijos palaikymui, kėlimui ir mokymams⁴⁸, darbuotojų sveikatos apsaugai, darbuotojų komandiruočiams (įskaitant dalyvavimą tarptautinių organizacijų ir Europos Komisijos nustatytuose susitikimuose⁴⁹), darbuotojų apsaugos priemonėms, ekspertinėms paslaugoms, transporto priemonės ar nuolaužų pervežimui ir saugojimui, įrodymų apsaugai⁵⁰ ir kt. Įvertinus praktiką ir atlikus detalesnius skaičiavimus, apskaičiuota, kad šiems tikslams vidutiniškai per metus turėtų būti skiriama apie 120 tūkst. eurų. Šiuo metu skiriama apie 40 tūkst. eurų, todėl papildomai reikia 80 tūkst. eurų.

Turi būti numatomas papildomas finansavimas saugos tyrimams, kuris būtų naudojamas didelės ir sunkios avarijos atveju, tuomet kai neužtenka Teisingumo ministerijai skirtų asignavimų⁵¹, pavyzdžiui lėktuvui nukritus į jūrą ar laivui nuskendus jūroje, saugos tyrimų institucija turi turėti finansavimą jo iškėlimui⁵² (pavyzdžiui: 2015 m. gegužės 16 d. įvykusios lėktuvo „An-2“ avarijos atveju – nuolaužų paieškai ir jų iškėlimui į paviršių). Todėl Teisingumo ministerijai išnaudojus saugos

⁴⁵ Reglamento Nr. 996/2010 4 str. 6 e) dalis, Direktyvos 2009/18/EB 8 str. 1-2 d., Direktyvos (ES) 2016/798 23 str. 2 d.

⁴⁶ [2018 m. lapkričio 28 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1177 „Dėl atskirų profesijų, kurių darbuotojų trūksta Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių įstaigose, sąrašo patvirtinimo“](#)

⁴⁷ Reglamento Nr. 996/2010 4 str. 6 d.; TCAO Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo vadovas, I dalis, Organizavimas ir planavimas, 2 skyrius, Direktyvos (ES) 2016/798 22 str. 2 d., 23 str. 2 d.

⁴⁸ TCAO Avarijų ir incidentų tyrimo strategijų ir procedūrų vadovo, dokumento Nr. 9962, antras leidimas, 2019, 4.3.4 skyrius; TCAO cirkuliaras Mokymo gairės orlaivių avarijų tyrėjams, Cir 298.

⁴⁹ Reglamento Nr. 996/2010 7 str.; Direktyvos 2009/18/EB 10 str.; Direktyvos (ES) 2016/798 22 str. 7 d.

⁵⁰ Reglamento Nr. 996/2010 13 str.

⁵¹ TCAO Avarijų ir incidentų tyrimo strategijų ir procedūrų vadovo Pirmos dalies organizacija ir planavimas, dokumento Nr. 9756, antras leidimas, 2015 m., 2.4 skyrius.

⁵² TCAO Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo vadovas, I dalis, Organizavimas ir planavimas, 2.3, 4.2.1. ir 5.2 skyriai.

tyrimui skirtus asignavimus, tokį sprendimą dėl papildomo biudžeto (rezervo naudojimo) priimtų Vyriausybė. Atsižvelgiant į tai, kartu su Įstatymo projektu papildoma Biudžeto sandaros įstatymo 15 straipsnio 2 dalis, siekiant, kad Vyriausybės rezervo lėšos pagal poreikį būtų naudojamos transporto avarijų saugos tyrimams vykdyti, kai tam nepakanka saugos tyrimams skirtų valstybės biudžeto asignavimų.

14. Rengiant įstatymų projektus gauti specialistų vertinimai ir išvados

Rengiant įstatymų projektus, negauta specialistų vertinimų.

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

Reikšminiai žodžiai, kurių reikia įstatymų projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą: „saugos tyrimas“, „saugos tyrimų vadovas“, „saugos tyrimo ataskaita“, „saugos rekomendacija“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Pastebėtina, kad yra egzistuoja visa eilė praktinių įrankių, kurių pagalba vykdomos keičiamo teisinio reguliavimo stebėsenos procedūros, informacijos ir duomenų apie saugos tyrimų valdyseną rinkimas, kaupimas ir apibendrinimas, atliekamas efektyvumo vertinimas, matuojamas nustatytų tikslų pasiekimas, bus įvertinami naujo teisinio reguliavimo įgyvendinimo praktiniai aspektai bei atliekamas atitikimo saugos tyrimų praktikos poreikiams vertinimas:

1. Tarptautinių organizacijų periodiniai auditai;
2. ES institucijų periodiniai auditai;
3. ES valstybių saugos tyrimų institucijų tinklų tarpusavio vertinimai;
4. Teisingumo ministerijos Centralizuoto vidaus audito skyriaus auditai;
5. Susitarimų su kitomis institucijomis ir įstaigomis dėl bendradarbiavimo saugos tyrimo srityje peržiūra;
6. Prieš viešai paskelbiant saugos tyrimo ataskaitą, su avarija ar incidentu susijusiems asmenims ir asmenims, kuriems saugos tyrimo ataskaitos paskelbimas gali turėti įtakos, suteikiama teisė pateikti pastabas dėl saugos tyrimo ataskaitos projekto (pagal Įstatymo projekto 29 straipsnio 1 dalį) – tai sudaro prielaidas užtikrinti ataskaitų kokybę, atitikimą nustatytiems reikalavimams;
7. Saugos tyrimus atliekančiam struktūrinio padalinio valstybės tarnautojų ir darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartis, vizitai į įvairias suinteresuotąsias šalis (valstybės institucijas, asociacijas, federacijas ir kt.) ir diskusijas apie galimus avarijų ir incidentų saugos tyrimų veiklos patobulinimus;
8. Saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio valstybės tarnautojų ir darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartis, metinės veiklos vertinimai;
9. Saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio metinis veiklos planas, kuris yra Teisingumo ministerijos planavimo dokumentų visumos dalis ir kuriame nustatomos konkrečios priemonės, veiklos rodikliai;
10. Saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio rizikų vertinimo sistema, kuri yra Teisingumo ministerijos rizikų vertinimo sistemos dalis. Ši sistema apima rizikos nustatymą, jos valdymą ir korekcinius veiksmus.