

2024-06-19 Nr. NV-1662

ĮSTATYMŲ PROJEKTAI Nr.: TAP-24-586(2); 24-587(2); 24-588(2); 24-589(2); 24-590(2); 24-591(2); 24-592(2); 24-593(2). TAIS-24-2749(3); 24-2744(3); 24-2743(3); 24-2748(3); 24-2747(3); 24-2745(3); 24-2746(3); 24-2742(3).		DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGOS TYRIMŲ ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 376, 396, 396(1), 401, 413(1) IR 589 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 376(1) IR 413(2) STRAIPSNIAIS ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO KODEKSO 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR 27 STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VII-2066 III SKYRIAUS SEPTINTOJO SKIRSNIO IR 3 PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS BIUDŽETO SANDAROS ĮSTATYMO NR. I-430 11 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGOS ĮSTATYMO NR. IX-1905 2, 3, 5, 6 STRAIPSNIŲ IR VI SKYRIAUS PAKEITIMO ĮSTATYMO BEI 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 PROJEKTŲ (toliau – Įstatymų projektai)		
		Rengėjas	Svarstyta	Siūloma
Įtraukta į artimiausią Seimo sesiją	<i>Pasirenkama</i> <input type="checkbox"/> Taip <input checked="" type="checkbox"/> Ne	<i>Teisingumo ministerija</i>	<i>Pasirenkama</i> <input checked="" type="checkbox"/> TAP <input type="checkbox"/> LRV pasitarimas <input type="checkbox"/> LRV posėdis <input type="checkbox"/> Nesvarstyta 2024-06-11	<i>Pasirenkama</i> <input type="checkbox"/> Svarstyti TAP <input type="checkbox"/> Svarstyti LRV pasitarime <input checked="" type="checkbox"/> Svarstyti LRV posėdyje <input type="checkbox"/> Gražinti tobulinti
Įgyvendina Vyriausybės programą	<i>Pasirenkama</i> <input checked="" type="checkbox"/> Taip <input type="checkbox"/> Ne			

SPRENDŽIAMA PROBLEMA

Įstatymų projektai teikiami, nes Lietuva vienintelė Europos Sąjungos valstybė, kuri nėra įsteigusi ir įstatymo lygmeniu apibrėžusi subjekto, atliekančio saugos tyrimų institucijos funkcijų, nes šiuo metu saugos tyrimų vykdymo funkcija išskaidyta skirtingose institucijose, o tai neatitinka tarptautinių organizacijų ir Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimų, be to:

- nėra vieningo teisinio reguliavimo, kuriuo vadovaujantis būtų atliekami oro, vandens ir sausumos transporto avarijų ir incidentų saugos tyrimai, nes šių saugos tyrimų atlikimas reglamentuojamas skirtinguose teisės aktuose;
- nėra reglamentuota kelių transporto, lynų kelio įrenginių, valstybės laivų ir orlaivių, išskyrus krašto apsaugai naudojamų orlaivių, avarijų ir incidentų saugos tyrimo funkcija;
- nėra aiškaus tarpinstitucinės atsakomybės paskirstymo, atskaitingumo, neužtikrinimas saugos tyrimų nešališkumas ir nepriklausomumas.

PROBLEMOS SPRENDIMO PRIEMONĖS

Įstatymų projektais siekiama padidinti saugą oro, vandens ir sausumos transporto srityse, taip pat naudojantis lynų kelio įrenginiais; užtikrinti, kad orlaivių avarijų ir incidentų, laivų avarijų ir incidentų, geležinkelių avarijų ir incidentų, lynų kelio įrenginių avarijų ir incidentų ir kelių transporto priemonių įskaitinių eismo įvykių saugos tyrimai būtų veiksmingi, operatyvūs bei kokybiški ir padėtų išvengti būsimų avarijų ir incidentų, ir siūloma:

- įsteigti nacionalinę, tarptautinius reikalavimus atitinkančią saugos tyrimų instituciją (savarankišką ir nepriklausomą struktūrinį padalinį, tiesiogiai pavaldų teisingumo ministrui) Teisingumo ministerijoje, jame sutelkti žmogiškuosius ir finansinius išteklius ir pavesti Įstatymo projekte numatytas oro, vandens ir sausumos transporto ir lynų kelio įrenginių avarijų ir incidentų saugos tyrimo funkcijas;
- 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;
- sukurti bendrą saugos tyrimų sistemą ir vieningai reglamentuoti avarijų ir incidentų saugos tyrimų tvarką, atsisakant šiuo metu galiojančio atskirų transporto rūšių saugos tyrimų reglamentavimo.

Kartu su Saugos tyrimų įstatymo projektu teikiami Administracinių nusižengimų kodekso 376, 396, 396(1), 401, 413(1) ir 589 straipsnių pakeitimo ir Įstatymo papildymo 376(1) ir 413(2) straipsniais įstatymo projektas, kuriuo pakeičiamos atitinkamos administracinės teisenos nuostatos, kartu su Vidaus vandenų transporto kodekso 2 straipsnio pakeitimo ir 27 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektu; Aviacijos įstatymo Nr. VII-2066 III skyriaus septintojo skirsnio ir 3 priedo pakeitimo įstatymo projektu; Geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo Nr. IX-1905

TEISĖS AKTO PROJEKTO DALYKINIO VERTINIMO PAŽYMOS FORMA

2, 3, 5, 6 straipsnių ir VI skyriaus pakeitimo įstatymo projektu; Saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 1, 2, 3, 47 straipsnių, XI skyriaus pavadinimo, priedo pakeitimo ir 46 straipsnio pripažinimo netekusiais galios įstatymo projektu, kuriais tikslinamos ir pripažįstamos netekusiomis galios tos nuostatos, kurios perkeliamos į Įstatymo projektą;

Biudžeto sandaros įstatymo Nr. I-430 11 straipsnio pakeitimo įstatymo projektu nustatoma, kad Vyriausybės rezervo lėšos galėtų būti naudojamos saugos tyrimams atlikti, kai esant tam tikroms situacijoms, nepakaktų saugos tyrimams skirtų valstybės biudžeto asignavimų.

ĮGYVENDINIMO MECHANIZMAS

Įstatymų projektuose siūloma nustatyti, kad Saugos tyrimų įstatymas ir kartu su juo keičiami susiję įstatymai įsigaliotų nuo 2025 m. sausio 1 d.

Priėmus Įstatymų projektus turės būti priimti teisingumo ministro įsakymas „Dėl saugos tyrimo atlikimo ir organizavimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos“; susisiekimo ministro įsakymas „Dėl pranešimų apie orlaivių avarijas ir incidentus teikimo tvarkos“.

Priėmus Įstatymų projektus, turės būti pripažinti netekusiais galios teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymas Nr. 1R-388 „Dėl Civilinių orlaivių avarių ir incidentų tyrimo tvarkos aprašo patvirtinimo“; teisingumo ministro 2020 m. balandžio 10 d. įsakymas Nr. 1R-102 „Dėl laivų avarių ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“; 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“; susisiekimo ministro 2020 m. kovo 16 d. įsakymo Nr. 3-136 redakcija „Dėl pranešimų apie laivų avarijas ir incidentus teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“; taip pat susisiekimo ministro 2022 m. gegužės 24 d. įsakymo Nr. 3-275 redakcija „Dėl Vidaus vandenų transporto priemonių avarių saugos tyrimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“; 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.

Įstatymų projektų rengėjai nurodo, kad planuotinas metinis nacionalinės saugos tyrimų institucijos biudžetas turėtų sudaryti apie būtų apie 536 tūkst. Eur., šiuo metu skiriamas finansavimas sudaro apie 200 tūkst. Eur. Susisiekimo ministerijos finansavimas 30 tūkst. eurų, kuris kartu su vidaus vandenų ir pramoginių laivų ir kelių transporto saugos tyrimų funkcija perduodamas Teisingumo ministerijai, todėl papildomai reikėtų skirti 306 tūkst. eurų kiekvienais metais, nes:

- reikia didinti orlaivių avarijas ir incidentus tiriančių specialistų skaičių, kad būtų tinkamai įgyvendinami Lietuvos Respublikos tarptautiniai įsipareigojimai – reikalingos 9 pareigybės – 8 tyrimų vadovai (po 2 kiekvienai transporto rūšiai) ir saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio vadovas. Iš viso saugos tyrimų padalinio darbo užmokesčiui reiktų – 416 400 Eur (1 pareigybei – 45 600 Eur per metus arba 3 800 Eur per mėnesį, neatskaičius mokesčių):

- ✓ užtikrinti, kad saugos institucija veiktų nuolat (24/7), kad įvykus avarijai galėtų nedelsiant reaguoti, siekiant surinkti ir išsaugoti įrodymus, ir kuo greičiau apžiūrėti avarijos vietą, kad būtų galima atkurti transporto infrastruktūrą ir teikiamas paslaugas;

- ✓ užtikrinti, kad saugos tyrimų institucijoje turi budėti bent vienas tyrėjas, kuris galėtų atlikti tyrimų vadovo funkciją ir įvykus avarijai, galėtų vadovauti saugos tyrimui, tai reiškia kad turėtų būti bent du asmenys kiekvienoje transporto srityje;

- ✓ užtikrinti, kad vidutinis darbo laikas, įskaitant viršvalandžius, per kiekvieną septynių dienų laikotarpį negali būti ilgesnis kaip 48 valandos, kiekvienas darbuotojas turėtų teisę į minimalų 11 valandų nepertraukiamo kasdienio poilsio laiką per parą. Esamas tik vienas tyrimų vadovas kiekvienoje transporto rūšyje negali užtikrinti nuolatinio veikimo ir reagavimo į avarijas.

- reikia užtikrinti saugos tyrimų institucijos savarankišką funkcijų vykdymą, reikiamų materialinių priemonių ir materialinės bazės sukūrimui (biurams, angarams, kuriose būtų galima laikyti ir tirti transporto priemones, jos turinį, nuolaužas ir pan.), darbuotojų apsaugos priemonėms; avarijas patyrusio transporto, jų nuolaužų pervežimui, saugojimui ir kt. – šiems tikslams šiuo metu skiriama 40 tūkst. Eur., papildomai reikėtų skirti 80 tūkst., iš viso materialinei bazei ir pajėgumams stiprinti – apie 120 tūkst. Eur.

SUINTERESUOTŲ ASMENŲ ĮTRAUKIMAS

Įstatymų projektai derinti su Krašto apsaugos ministerija, Užsienio reikalų ministerija, Vidaus reikalų ministerija, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentu, Lietuvos savivaldybių asociacija, Generaline prokuratūra, Finansų ministerija, Susisiekimo ministerija, Lietuvos transporto saugos administracija, Bendruoju pagalbos centru, Policijos departamentu, Lietuvos laivų savininkų asociacija.

TEISĖS AKTO PROJEKTO DERINIMAS

Krašto apsaugos ministerija, Užsienio reikalų ministerija, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas, Lietuvos savivaldybių asociacija pastabų ar pasiūlymų Įstatymų projektui neturėjo.

TEISĖS AKTO PROJEKTO DALYKINIO VERTINIMO PAŽYMOS FORMA

Į Generalinės prokuratūros, Finansų ministerijos, Susisiekimo ministerijos, Lietuvos transporto saugos administracijos ir Bendrojo pagalbos centro pastabas ir pasiūlymus atsižvelgta arba suderinta darbo tvarka, atitinkamai pataisyti Įstatymų projektai.

Į Vidaus reikalų ministerijos ir Policijos departamento pastabas ir pasiūlymus atsižvelgta iš arba jos suderintos darbo tvarka, o dėl dviejų pastabų, į kurias atsižvelgta iš dalies, parengta derinimo pažyma.

Lietuvos laivų savininkų asociacijos pastabos įvertintos ir suderintos darbo tvarka.

Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupė pakartotinai pateiktiems Įstatymų projektams pastabų ar pasiūlymų neturi (2024 m. birželio 18 d. išvada Nr. NV-1637).

KITI SVARBŪS ASPEKTAI

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.

Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – TCAO) auditų rezultatai 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 Monaką (tuo tarpu Latvijos, kaip turinčios nepriklausomą įstaigą – Transporto avarių ir incidentų tyrimų biurą, vertinimas yra 75 proc.).

PAŽYMĄ PARENGĖ

Artūras Norkevičius

Viešojo valdymo grupė, vyresnysis patarėjas