

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGOS TYRIMŲ NR. XIV-3070 2, 9, 10, 16, 17, 21, 24,
26 IR 27 STRAIPSNIŲ BEI PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

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

Lietuvos Respublikos saugos tyrimų įstatymo Nr. XIV-3070 2, 9, 10, 16, 17, 21, 24, 26 ir 27 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymas (toliau – Įstatymo projektas) parengtas siekiant įgyvendinti 2024 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2024/3017, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/18/EB, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1286/2011 (toliau – Direktyva (ES) 2024/3017).

Įstatymo projektu taip pat siekiama patikslinti ir papildyti Lietuvos Respublikos saugos tyrimų įstatymo (toliau – Saugos tyrimų įstatymas) nuostatas, 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 (toliau kartu – avarija ir (ar) incidentas) saugos tyrimai būtų atliekami sklandžiau ir operatyviau, juos atliekantiems saugos tyrimų vadovams būtų prieinama visa su avarija ir (ar) incidentu susijusi informacija, būtų aiškiau reglamentuota, kaip institucijos bendradarbiauja ir keičiasi saugos tyrimams aktualia informacija.

Direktyvos (ES) 2024/3017 nuostatos turi būti perkeltos į nacionalinę teisę ir taikomos ne vėliau kaip nuo 2027 m. birželio 27 d.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai ir rengėjai.

Įstatymų projektus parengė Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Saugos tyrimų skyriaus (vedėjas Laurynas Naujokaitis, tel. (+370) 620 17761, el. p. laurynas.naujokaitis@tm.lt) vyresnysis patarėjas Andrius Karnilavičius, tel. (+370) 602 56 324, el. p. andrius.karnilavicius@tm.lt ir vyresnysis patarėjas Mindaugas Česnauskis, tel. (+370) 686 74879, el. p. mindaugas.cesnauskis@tm.lt.

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

Saugos tyrimų įstatyme yra apibrėžta sunkios laivo avarijos sąvoka, nors tarptautiniame reguliavime ir 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/18/EB, nustatančioje pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančioje Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB (toliau – Direktyva 2009/18/EB), šios sąvokos atsisakyta.

Esamame teisiniame reguliavime nėra paaiškinta, kas laikoma laivo reiso duomenų registravimo sistema arba laivo reiso duomenų rašytuvu ir supaprastinta laivo reiso duomenų registravimo sistema arba supaprastintu laivo reiso duomenų rašytuvu.

Saugos tyrimų įstatyme nėra reglamentuoti atvejai, kada skelbiama preliminarai saugos tyrimo ataskaita.

Esamame reguliavime išsamiai neaptarta, kas sudaro susitarimus su kitų valstybių saugos tyrimų institucijomis dėl konkrečios avarijos ar incidento saugos tyrimo atlikimo.

Saugos tyrimų įstatymo 16 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad saugos tyrimo vadovas nustatytais atvejais gali nušalinti saugos tyrėją ar pagal šio įstatymo 16 straipsnio 2 dalį saugos tyrimui atlikti pasitelktą techninių ar specializuotų kompetencijų turintį asmenį nuo saugos tyrimo. Galimybė nuo saugos tyrimo nušalinti pagal šio įstatymo 15 straipsnio 1 dalį valstybės institucijos ar įstaigos paskirtą atstovą nenustatyta.

Saugos tyrimų įstatymo 17 straipsnio 1 dalyje reglamentuotos saugos tyrimo vadovo teisės, tarp kurių: patekti į avarijos ar incidento vietą, transporto priemones ir kt., imtis reikiamų priemonių, kad būtų surinkti visi įrodymai, kviešti ir apklausti liudytojus. Tačiau tarp saugos tyrimo vadovui suteiktų teisių nėra nurodyta teisė gauti su avarija ar incidentu susijusių asmenų ir liudytojų

kontaktinius duomenis, kurie yra būtini tolimesnio saugos tyrimo vykdymui, organizuojant papildomas susijusių asmenų apklausas, tikslinant saugos tyrimo metu surinktą informaciją, informuojant minėtus asmenis apie saugos tyrimo eigą ir pan.

Saugos tyrimų įstatyme nėra numatyta, kad atliekant saugos tyrimą turi būti sudaryta galimybė apklausti liudytojus nedalyvaujant asmenims, kurių interesai gali būti laikomi kenkiančiais saugos tyrimui.

Saugos tyrimų įstatymo 17 straipsnio 1 dalyje nėra nustatytas pagrindas iš atsakingų institucijų prašyti greitesnio avarijoje ir (ar) incidente nukentėjusių asmenų kūnų tyrimų, iš šių asmenų paimtų ėminių tyrimų atlikimo, taip pat galimybė saugos tyrimo vadovui paskirti kūnų tyrimuose dalyvauti atitinkamos patirties turintį gydytoją.

Saugos tyrimų įstatymo 17 straipsnio 1 dalies 12 punkte išvardyta, kokią informaciją gali gauti saugos tyrimo vadovas tiriantis kelių transporto priemonių įskaitinių eismo įvykius. Šiame punkte nėra paminėta informacija iš subjektų, atliekančių motorinių transporto priemonių ir (ar) jų priekabų registraciją, transporto priemonių remontą ir transporto priemonių technines ekspertizes.

Saugos tyrimų įstatymo 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad saugos tyrimo vadovas saugos tyrėjams, pagal šio įstatymo 13 straipsnio 1 dalį saugos tyrimui atlikti pasitelktiems kitos valstybės saugos tyrimų institucijos atstovams, ir pagal šio įstatymo 16 straipsnio 2 dalį saugos tyrimui atlikti pasitelktiems techninių ar specializuotų kompetencijų turintiems asmenims suteikia tiek šio straipsnio 1 dalyje išvardytų teisių, kad jie galėtų veiksmingai dalyvauti saugos tyrime. Ši nuostata nėra taikoma pagal šio įstatymo 15 straipsnio 1 dalį valstybės institucijos ar įstaigos paskirtam atstovui.

Pagal Saugos tyrimų įstatymo 21 straipsnio 1 dalį, saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio vadovui priėmus sprendimą neatlikti trumpesnio kaip 15 metrų žvejybos laivo labai sunkios avarijos saugos tyrimo, saugos tyrimų vadovas apie tai informuoja Europos Komisiją, nurodydamas tokio sprendimo priežastis.

Saugos tyrimų įstatyme nereglamentuota pokalbių ir vaizdo savirašių, skrydžio savirašių, reisų duomenų rašytuvų ir supaprastinto reisų duomenų rašytuvų ir jų įrašų apsauga, kas rūpinasi ir organizuoja šių įrenginių duomenų nuskaitymą.

Šiuo metu reisų duomenų rašytuvo ir supaprastinto reisų duomenų rašytuvo įrašai, gauti atliekant laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą nėra laikoma neskelbtina ir tik saugos tyrimo tikslais naudojama informacija. Į nacionalinę teisę nėra perkeltos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.12.4 dalies nuostatos dėl su avarija ar incidentu susijusios informacijos ar įrašų kopijų rinkimo ir saugojimo, taip pat, kad prašymai dėl saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio saugomos ar kontroliuojamos informacijos ar įrašų yra nukreipiami į informacijos sudarytoją, jei toks yra.

Saugos tyrimų įstatymo 27 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio valstybės tarnautojai ir darbuotojai, dirbantys pagal darbo sutartis, privalo saugoti valstybės, tarnybos, profesinę, komercinę ar kitą įstatymų saugomą paslaptį sudarančią informaciją, saugos tyrimo metu gautą neskelbtiną saugos tyrimo informaciją, taip pat bet kokią kitą konfidencialią informaciją, kurią jie sužinojo atlikdami savo užduotis arba naudodamiesi savo įgaliojimais. Ši pareiga išlieka ir pasibaigus jų tarnybos (darbo) santykiams. Saugos tyrimų įstatymo 27 straipsnio 3 dalis nustato, kad šio straipsnio 1 dalyje nurodytos informacijos atskleidimas užtraukia administracinę atsakomybę, o 32 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad asmenys, pažeidę šio įstatymo reikalavimus, atsako Administracinių nusižengimų kodekso arba Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso nustatyta tvarka.

Saugos tyrimų įstatymo 27 straipsnio 2 dalyje nustatyta konfidencialumo užtikrinimo pareiga pagal šio įstatymo 16 straipsnio 2 dalį saugos tyrimui atlikti pasitelktiems techninių ar specializuotų kompetencijų turintiems asmenims. O šio įstatymo 27 straipsnio 4 dalyje nurodyta, kad iš saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio valstybės tarnautojų ir darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartis, taip pat pagal šio įstatymo 16 straipsnio 2 dalį saugos tyrimui atlikti pasitelktų techninių ar specializuotų kompetencijų turinčių asmenų, net ir pasibaigus jų tarnybos (darbo) santykiams, negali būti reikalaujama duoti parodymų jokiame administraciniame, ikiteisminiame arba teisminiame

procesu, vykstančiame dėl avarijos ar incidento. Šios nuostatos nėra taikomos pagal šio įstatymo 15 straipsnio 1 dalį valstybės institucijos ar įstaigos paskirtam atstovui.

Saugos tyrimų įstatymo priede minimas 2011 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1286/2011, kuriuo priimama bendroji jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodika (toliau – Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1286/2011), kuris bus panaikintas įsigaliojusia Direktyva ES 2024/3017.

4. Siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama.

Įstatymo projekto 1 straipsnio 1 dalimi panaikinama „sunkios laivo avarijos“ sąvoka, siekiant įgyvendinti Direktyva (ES) 2024/3017 išbrauktą Direktyvos 2009/18/EB 2 straipsnio 2 dalies d punktą, atsižvelgiant į Tarptautinės jūrų organizacijos laivų avarijų tyrimo kodeksą, kuriame atsisakyta „sunkios laivo avarijos“ sąvokos.

Įstatymo projekto 1 straipsnio 2 dalimi papildomas Saugos tyrimų įstatymo 2 straipsnis 13¹ dalimi, siekiant įgyvendinti Direktyva (ES) 2024/3017 papildytą Direktyvos 2009/18/EB 3 straipsnio 7 ir 8 punktus, kuriais apibrėžimi reisų duomenų rašytuvai ir supaprastinti reisų duomenų rašytuvai, pateikiant nuorodas į Tarptautinės jūrų organizacijos dokumentus.

Įstatymo projekto 2 straipsniu siūloma įgyvendinti 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 996/2010) ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų nuostatas, kad teisingumo ministro nustatytais atvejais preliminarai ataskaita skelbiama per 30 dienų nuo avarijos ir incidento. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 2 straipsnio 12 punkte apibrėžta, kad preliminarai ataskaita – pranešimas, naudojamas norint skubiai paskleisti duomenis, gautus ankstyvosiose tyrimo stadijose. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 15 straipsnio 4 dalyje nurodoma, kad saugos tyrimų institucijai leidžiama viešai paskelbti bet kokią stebėjimo informaciją, informaciją apie saugos tyrimo eigą, galbūt preliminaras ataskaitas. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 4 straipsnio 3 dalyje nurodoma, kad atlikdama saugos tyrimą, saugos tyrimų institucija nesiekia gauti ir nepriima jokių nurodymų ir atlikdama saugos tyrimus naudojami neribotai įgaliojimai, o Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.4 dalyje nurodoma, kad saugos tyrimo institucija, atlikdama saugos tyrimą, turi būti nepriklausoma ir neribotus įgaliojimus jį atlikti, laikydamosi šio priedo nuostatų. Tyrimas paprastai apima ir savalaikį ir viešą faktinės informacijos platinimą. 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.4.6 dalyje nurodoma, kad avarijoms ar incidentams, kurie sulaukia didesnį visuomenės dėmesį, saugos tyrimo institucija per trisdešimt dienų nuo avarijos ar incidento turėtų paskelbti rašytinę preliminarą ataskaitą, kurioje būtų pateikta nustatyta faktinė informacija ir nurodyta tyrimo eiga.

Įstatymo projekto 3 straipsniu siūloma papildyti saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio vadovo kompetencijos sritį suteikiant teisę sudaryti susitarimus su kitų valstybių saugos tyrimų institucijomis dėl konkrečios avarijos ar incidento saugos tyrimų atlikimo, siekiant įgyvendinti Direktyvos 2009/18/EB 7 straipsnio 1 dalį, 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos (nauja redakcija) (toliau – Direktyva (ES) 2016/798) 23 straipsnio 1 dalį, Reglamento (ES) Nr. 996/2010 6 straipsnio 2 dalį ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.1 dalį. Direktyvos 2009/18/EB 7 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad kai saugos tyrimuose dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių, susijusios valstybės narės bendradarbiauja siekdamos greitai susitarti, kuri jų bus tyrimui vadovaujanti valstybė narė. Direktyvos (ES) 2016/798 23 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad jeigu neįmanoma nustatyti, kurioje valstybėje narėje avarija ar incidentas įvyko arba jeigu avarija ar incidentas įvyko dviejų valstybių narių pasienio įrenginyje arba netoli jo, atitinkamos tyrimo įstaigos susitaria, kuri iš jų atliks tyrimą, arba susitaria jį atlikti bendradarbiaudamos tarpusavyje. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 6 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad saugos tyrimų institucija bendru susitarimu gali pavesti atlikti avarijos ar pavojingo incidento tyrimą kitai saugos tyrimų institucijai ir sudaro tai kitai institucijai palankias sąlygas atlikti tyrimą. Analogiškai ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.1 dalyje nurodoma, kad valstybė, kurioje

įvyko avarija yra atsakinga už saugos tyrimo atlikimą, tačiau abipusiu susitarimu ir sutikimu ji gali visą saugos tyrimą arba jo dalį pavesti kitai valstybei.

Visa tai rodo, kad tokie susitarimai ir sutartys su kitų valstybių saugos tyrimų institucijomis dėl konkrečios avarijos ar incidento saugos tyrimo atlikimo ir perdavimo yra techninio pobūdžio. Vadovaujantis Saugos tyrimų įstatymo 12 ir 13 straipsnio nuostatomis saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio vadovas priima sprendimus dėl saugos tyrimo atlikimo perdavimo ar perėmimo, bei dalyvavimo saugos tyrimuose, kuriose dalyvauja ir kitų valstybių saugos tyrimų institucijos. Todėl saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio vadovo suteikus teisę sudaryti susitarimus su kitų valstybių saugos tyrimų institucijomis dėl saugos tyrimų atlikimo, būtų tinkamai atliepti tiek ES tiek ir tarptautinių organizacijų teisės aktai.

Įstatymo projekto 4 straipsnio 1 dalimi siūloma papildyti Saugos tyrimų įstatymo 16 straipsnio 3 dalį, kad saugos tyrimo vadovas nustatytais atvejais gali nušalinti pagal šio įstatymo 15 straipsnio 1 dalį valstybės institucijos ar įstaigos paskirtą atstovą nuo saugos tyrimo.

Įstatymo projekto 5 straipsnio 1 dalimi siūloma papildyti Saugos tyrimų įstatymo 17 straipsnio 1 dalį, kad saugos tyrimo vadovui, siekiant sklandaus ir operatyvaus saugos tyrimo atlikimo, suteikiama teisė gauti su avarija ar incidentu susijusių asmenų ir liudytojų kontaktinius duomenis, kurie yra būtini tolimesnio saugos tyrimo vykdymui. Su avarija ar incidentu susijusių asmenų ir liudytojų parodymai daugeliu atveju itin svarbūs aiškinantis ir nustatant avarijos ar incidento kilimo aplinkybes, įvykio susidarymo mechanizmą ir dalyvių veiksmus. Taip pat siekiant įgyvendinti Direktyva (ES) 2024/3017 pakeistą Direktyvos 2009/18/EB 8 straipsnio 4 dalies g punktą, siūloma sudaryti galimybę apklausti liudytojus nedalyvaujant asmenims, kurių interesai gali būti laikomi kenkiančiais saugos tyrimui.

Įstatymo projekto 5 straipsnio 2 ir 3 dalimis siūloma įgyvendinti ne tik Direktyvos 2009/18/EB 8 straipsnio 4 dalies f punktą ir Direktyvos (ES) 2016/798 21 straipsnio 2 dalies e punktą, bet ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.9.1 rekomendaciją, kurioje nurodoma, kad prireikus, tyrimą atliekanti valstybė turėtų pasirūpinti, kad įgulos nariai, keleiviai ir susijęs aviacijos personalas būtų apžiūrėti gydytojo, pageidautina turinčio patirties avarijų tyrimo srityje. Šios apžiūros turėtų būti atliekamos skubiai. Tokie tyrimai taip pat gali padėti nustatyti, ar skrydžio įgulos ir kito personalo, tiesiogiai susijusio su įvykiu, fizinė ir psichologinė būklė yra pakankama, kad galėtų duoti naudos tyrimui. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Civilinės aviacijos medicinos vadove (Dok. 8984) pateiktos medicininių tyrimų gairės. Saugos tyrimų įstatymo 17 straipsnio 1 dalyje nustatomas ir pagrindas iš atsakingų institucijų prašyti greitesnio nurodytų tyrimų atlikimo. Tiriant avarijas ir, kurių metu žuvo arba buvo sužeisti žmonės, svarbu kuo skubiau gauti nukentėjusių asmenų kūnų apžiūros ar kūnų tyrimų rezultatus, iš asmenų paimtų ėminių tyrimų rezultatus, kad būtų galima imtis saugos veiksmų ir užkirsti kelią būsimoms avarijoms ir incidentams. Be to, atsižvelgiant į Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.9 rekomendaciją, tikslinga numatyti galimybę saugos tyrimų vadovui paskirti kūnų apžiūroje bei atliekamuose tyrimuose dalyvauti gydytoją, pageidautina turinčio patirties konkretaus pobūdžio avarijų tyrimo srityje.

Įstatymo projekto 5 straipsnio 4 dalimi siūloma patikslinti Saugos tyrimų įstatymo 17 straipsnio 1 dalies 7 punktą.

Įstatymo projekto 5 straipsnio 5 dalimi siūloma papildyti Saugos tyrimų įstatymo 17 straipsnio 1 dalį, kad saugos tyrimo vadovas, atlikdamas kelių transporto priemonių įskaitinių eismo įvykių saugos tyrimus galėtų gauti informaciją ir iš subjektų, atliekančių motorinių transporto priemonių ir (ar) jų priekabų registraciją, transporto priemonių remontą ir transporto priemonių technines ekspertizes. Praktika rodo, kad kelių transporto priemonių įskaitinio eismo įvykio saugos tyrimo atveju tikslinga vertinti ne tik privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros įmonių turimus duomenis, bet ir transporto priemonės duomenis, esančius Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre, taip pat informaciją apie eismo įvykyje dalyvavusiai transporto priemonei atliktą remontą ar transporto priemonės techninę ekspertizę. Tokia informacija aktuali vertinant eismo

įvykyje dalyvavusios transporto priemonės techninę būklę ir jos įtaką eismo įvykio kilimui ir pasekmėms.

Įstatymo projekto 5 straipsnio 6 dalimi siūloma papildyti Saugos tyrimų įstatymo 17 straipsnio 2 dalį, kad saugos tyrimo vadovas pagal šio įstatymo 15 straipsnio 1 dalį valstybės institucijos ar įstaigos paskirtiems atstovams suteikia tiek šio straipsnio 1 dalyje išvardytų teisių, kad jie galėtų veiksmingai dalyvauti saugos tyrime.

Įstatymo projekto 6 straipsniu, siekiant įgyvendinti Direktyva (ES) 2024/3017 pakeistą Direktyvos 2009/18/EB 5 straipsnio 2 dalį, siūloma patikslinti Saugos tyrimų įstatymo 21 straipsnio 1 dalį, nurodant, kad saugos tyrimus atliekančio struktūrinio padalinio vadovui priėmus sprendimą neatlikti trumpesnio kaip 15 metrų žvejybos laivo labai sunkios avarijos saugos tyrimo, saugos tyrimų vadovas apie tai pateikia informaciją į Europos informacinę bazę apie laivų avarijas.

Įstatymo projekto 7 straipsniu, siekiant įgyvendinti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas nuostatas, siūloma papildyti Saugos tyrimų įstatymo 24 straipsnį 4 dalimi, reglamentuojančia pokalbių ir vaizdo savirašių, skrydžio savirašių, reisų duomenų rašytuvų ir supaprastinto reisų duomenų rašytuvų ir jų įrašų apsaugą, taip pat kas rūpinasi ir kaip organizuoja šių įrenginių duomenų nuskaitymą. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 3.3 dalyje nurodoma, kad įvykio valstybė imasi visų pagrįstų priemonių įrodymams apsaugoti. Atskirai pabrėžta, kad savirašio įrodymų apsauga reikalauja, kad savirašio ir jo įrašų suradimas ir tvarkymas būtų pavedamas išskirtinai tik kvalifikuotiems asmenims. 5.7 dalyje nurodoma, kad tiriant avariją ar incidentą, skrydžio savirašiai turi būti naudojami veiksmingai ir tyrimą atliekanti valstybė nedelsdama pasirūpina skrydžio savirašių duomenų nuskaitymu. Todėl siūloma, kad Saugos tyrimus atliekantis struktūrinis padalinys, kaip vienintelis Lietuvoje turintis kvalifikuotus darbuotojus, nedelsdamas pasirūpintu šių savirašių duomenų nuskaitymu. Tokia funkcija pagrindžiama ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.6 dalimi, kurioje nurodoma, kad tyrimų vadovas turi turėti netrukdomą prieigą prie nuolaužų ir visos susijusios medžiagos, įskaitant skrydžio savirašius ir oro eismo paslaugų įrašus, ir neribotai ją kontroliuoti, kad saugos tyrime dalyvaujantys asmenys galėtų nedelsdami atlikti išsamų saugos tyrimą. Analogiškai nurodoma ir Reglamento (ES) Nr. 996/2010 11 straipsnio 2 dalyje, kad neatsižvelgiant į konfidencialumo įpareigojimus pagal Sąjungos teisės aktus ar nacionalinę teisę, tyrimo vadovui visų pirma suteikiama teisė nedelsiant turėti prieigą prie skrydžio savirašių, jų turinio ir kitų atitinkamų įrašų ir juos naudoti, o Reglamento (ES) Nr. 996/2010 12 straipsnio 1 dalyje pabrėžta, kad kai teisminė institucija turi teisę konfiskuoti bet kokius įrodymus, tyrimo vadovas turi tiesioginę ir nevaržomą prieigą prie tokių įrodymų ir gali jais naudotis. Taip pat siūloma nustatyti, kad jeigu dėl įvykio pradėtas ikiteisminis tyrimas, saugos tyrimus atliekantis struktūrinis padalinys, organizuodamas kabinos pokalbių ir vaizdo savirašių, skrydžio savirašių, reisų duomenų rašytuvų ir supaprastintų reisų duomenų rašytuvų paiešką ir jų duomenų nuskaitymą, koordinuoja veiksmus su prokuratūra ir institucijomis, vykdančiomis ikiteisminį tyrimą.

Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas D priede Skrydžio įrašų nuskaitymo ir analizės gairės nurodoma, kad didelės avarijos padariniai yra sudėtingas laikotarpis bet kurios valstybės saugos tyrimo institucijai. Vienas iš neatidėliotinų klausimų, dėl kurio reikia nuspręsti, yra tai, kur nuskaityti ir analizuoti skrydžio savirašių duomenis. Labai svarbu, kad skrydžio savirašiai būtų nuskaityti kuo anksčiau po avarijos. Ankstyvas probleminių sričių nustatymas gali turėti įtakos tyrimui avarijos vietoje, kur įrodymai kartais yra trumpalaikiai. Ankstyvas probleminių sričių nustatymas taip pat gali lemti skubias saugos rekomendacijas, kurios gali būti reikalingos siekiant užkirsti kelią panašiam įvykiui.

Gamintojo standartinė atkūrimo įranga ir atkūrimo programinė įranga, kurias paprastai naudoja oro vežėjai ir techninės priežiūros įmonės, nelaikomos tinkamomis tyrimo tikslais. Paprastai reikalingi specialūs atkūrimo ir analizės metodai, jei įrašymo įrenginiai buvo sugadinti. Daugelis valstybių neturi savo įrangos savirašių duomenų nuskaitymui ir analizei, todėl prašo kitų valstybių saugos tyrimų institucijų pagalbos. Todėl labai svarbu, kad tyrimą atliekančios valstybės saugos

tyrimo institucija laiku pasirūpintų skrydžio savirašio duomenų nuskaitymu tinkamoje nuskaitymo įstaigoje. Skrydžio duomenų registratorių duomenų nuskaitymo įrenginiai turėtų turėti galimybę:

- a) išardyti ir nuskaityti smarkiai apgadintų registratorių duomenis;
- b) atkurti originalų įrašymo / atminties modulį nenaudojant gamintojo kopijavimo įrenginio ar registratoriaus korpuso, kuris buvo susijęs su avarija ar incidentu;
- c) rankiniu būdu analizuoti neapdorotą dvejetainę bangos formą iš skaitmeninių juostinių skrydžio duomenų registratorių;
- d) skaitmeniniu būdu pagerinti ir filtruoti balso įrašus naudojant tinkamą programinę įrangą;
- e) grafiškai analizuoti duomenis, gauti papildomus parametrus, kurie nebuvo aiškiai įrašyti, patvirtinti duomenis kryžminiu patikrinimu ir naudoti kitus analitinius metodus duomenų tikslumui ir apribojimams nustatyti.

Reglamento (ES) Nr. 996/2010 2 straipsnyje vienareikšmiškai apibrėžta, kad skrydžio savirašis yra orlaivyje įtaisytas bet kokio tipo rašytuvas, skirtas išimtinai tik su sauga susijusiems avarijos ar incidento tyrimams palengvinti. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 2 priedėlio Avarijų ir incidentų tyrimų įrašų apsauga 2 skyrelyje pažymėta, kad aplinkos įrašai darbo vietoje, pavyzdžiui, kabinos pokalbių įrašai ir vaizdo įrašų įrašai, kurių reikalaujama pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos prieduose pateiktus standartus ir rekomenduotiną praktiką, gali būti laikomi personalo privatumo pažeidimu, jei jie atskleidžiami arba naudojami kitais tikslais nei tie, kuriems įrašai buvo padaryti. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 14 straipsnio 1 dalyje taip pat nurodoma, kad kabinos pokalbių ir vaizdo įrašai ir jų nuorašai yra neskelbiami ir nenaudojami ne saugos tyrimo tikslais.

Atsižvelgiant į tai, kad Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.10 dalyje nurodoma, kad tyrimą atliekanti valstybė turi pripažinti tyrimų vadovo ir ikiteisminių institucijų veiksmų koordinavimo poreikį, ypatingas dėmesys turi būti skiriamas įrodymams, kuriuos reikia nedelsiant užregistruoti ir išanalizuoti, kad saugos tyrimas būtų sėkmingas, pavyzdžiui, savirašių įrašų nuskaitymui. Taip pat pažymėta, kad galimus saugos tyrimo ir teisminių institucijų konfliktus dėl skrydžio savirašių ir jų įrašų saugojimo galima išspręsti ikiteisminės institucijos pareigūnui dalyvaujanti savirašių gabenime į nuskaitymo vietą, taip jam užtikrinant jų apsaugą. Analogiškai tai nurodoma ir Reglamento (ES) Nr. 996/2010 12 straipsnio 1 dalyje, kad teisminė institucija gali paskirti vieną iš savo pareigūnų, kad šis dalyvautų gabenant skrydžio savirašius ar daiktinius įrodymus į jų nuskaitymo ar apdorojimo vietą.

Įstatymo projekto 8 straipsnio 1 dalimi, siekiant įgyvendinti Direktyvos (ES) 2024/3017 papildytą Direktyvos 2009/18/EB 9 straipsnio 2 dalį, siūloma papildyti Saugos tyrimų įstatymo 26 straipsnio 1 dalį 8 punktu, kad laivo reiso duomenų rašytuvais ir supaprastintais reiso duomenų rašytuvais užfiksuotą informaciją, gautą atliekant saugos tyrimą, naudoti tik saugos tyrimo tikslais.

Įstatymo projekto 8 straipsnio 2 dalimi, siekiant įgyvendinti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 13 priedo Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas 5.12.4 dalį, siūloma nustatyti, kad saugos tyrimus atliekantis struktūrinis padalinys, rinkdamas su avarija ar incidentu susijusią informaciją ar įrašus, jei įmanoma, pasilieka saugojimui saugos tyrimo metu gautos informacijos ar įrašų kopijas. Prašymai pateikti tokią informaciją, dokumentus ar įrašus persiunčiami informacijos, dokumentų ar įrašų sudarytoji, jei toks yra, apie tai informuojant prašymą pateikusį subjektą.

Įstatymo projekto 9 straipsnio 1 dalimi siūloma Saugos tyrimų įstatymo 27 straipsnio 2 dalyje nustatyti, kad šio straipsnio 1 dalyje nustatytą konfidencialumo užtikrinimo pareigą taip pat turi pagal šio įstatymo 15 straipsnio 1 dalį valstybės institucijos ar įstaigos paskirti atstovai.

Įstatymo projekto 9 straipsnio 2 dalimi siūloma panaikinti Saugos tyrimų įstatymo 27 straipsnio 3 dalį kaip perteklinę, atsižvelgiant, kad Saugos tyrimų įstatymo 32 straipsnio 2 nustatyta, kad asmenys, pažeidę šio įstatymo reikalavimus, atsako Administracinių nusižengimų kodekso arba Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso nustatyta tvarka.

Įstatymo projekto 9 straipsnio 3 dalimi siūloma Saugos tyrimų įstatymo 27 straipsnio 4 dalį, kad iš pagal šio įstatymo 15 straipsnio 1 dalį valstybės institucijos ar įstaigos paskirtų atstovų, net ir pasibaigus jų tarnybos (darbo) santykiams, negali būti reikalaujama duoti parodymų jokiame

administraciniame, ikiteisminiame arba teisminiame procese, vykstančiame dėl avarijos ar incidento.

Įstatymo projekto 10 straipsniu siūloma išbraukti 2011 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1286/2011, kuris Direktyva (ES) 2024/3017 buvo panaikintas.

Įstatymo projekto 11 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad Įstatymo projektas, išskyrus 2 straipsnį, 3 straipsnį, 4 straipsnį, 5 straipsnio 1–3, 5, 6 dalis, 7 straipsnį, 8 straipsnio 2 dalį, 9 straipsnį ir 11 straipsnio 2 dalį, įsigaliojūt 2027 m. birželio 27 d. Įstatymo projekto 11 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad teisingumo ministras iki 2027 m. gegužės 1 d. priimtų šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus. Šios siūlomos datos yra suderintos su Direktyvos ES 2024/3017 įsigaliojimo data.

Priėmus Įstatymo projektą ir jo įgyvendinamuosius teisės aktus, bus įgyvendintos Direktyvos ES 2024/3017 nuostatos, o saugos tyrimai bus atliekami sklandžiau ir operatyviau.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymo projektą toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta.

Numatoma, kad Įstatymo projektas neigiamų pasekmių neturės.

6. Galima priimto įstatymo įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai.

Priimtas Įstatymo projektas neigiamos įtakos korupcijai ir kriminogeninei situacijai neturės.

7. Galima priimto įstatymo įgyvendinimo įtaka verslo sąlygoms ir jo plėtrai.

Įstatymo projekto nuostatų įgyvendinimas neigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai neturės.

8. Ar Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams?

Įstatymo projektas strateginio lygmens planavimo dokumentams neprieštarauja.

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

Priėmus Įstatymo projektą, kitų teisės aktų priimti, keisti ar pripažinti negaliojančiais nereikės.

10. Įstatymo projekto atitiktis Valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimams, sąvokų ir terminų įvertinimas.

Įstatymo projektas atitinka Valstybinės kalbos įstatymo ir Teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimus. Įstatymo projektas naujų sąvokų nenustato, todėl jų įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka nereikia.

11. Įstatymo projekto atitiktis Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos teisei.

Įstatymo projektas neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams.

12. Įstatymui įgyvendinti reikalingi įgyvendinamieji teisės aktai, juos priimti turintys subjektai.

Priėmus Įstatymo projektą ir siekiant visiškai įgyvendinti Direktyvą (ES) 2024/3017, turės būti keičiamas Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2024 m. gruodžio 12 d. įsakymas Nr. 1R-340 „Dėl Saugos tyrimo atlikimo ir organizavimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ ir šiuo įsakymu patvirtintas Saugos tyrimo atlikimo ir organizavimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašas.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti.

Įstatymo įgyvendinimui papildomų valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų neprireiks, taip pat nenumatoma ir papildomo lėšų sutaupymo.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados.

Rengiant Įstatymo projektą, negauta specialistų vertinimų.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis.

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

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

Nėra.