

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
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

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

Teikiamais Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo Nr. IX-1905 36 straipsnio pakeitimo įstatymo projektu (toliau – Įstatymo projektas Nr. 1), Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo Nr. VII-1897 2, 3, 48 ir 49 straipsnių pakeitimo įstatymo projektu (toliau – Įstatymo projektas Nr. 2), Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 67 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektu (toliau – Įstatymo projektas Nr. 3) (toliau kartu – Įstatymų projektai) siekiama perkelti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos katastrofų, avarių ir incidentų tyrimų vadovus į Lietuvos Respublikos teisingumo ministeriją.

Be to, Įstatymo projektu Nr. 1 siekiama tinkamai įgyvendinti 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL 2004 m. *specialusis leidimas*, 7 skyrius, 8 tomas, p. 227) (toliau – Direktyva 2004/49/EB) ir nutraukti pradėtą Lietuvai Europos Sąjungos teisės pažeidimo procedūrą. Europos Komisijos nuomone, aplinkybė, kad Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija yra AB „Lietuvos geležinkeliai“ akcininkė, ir tai, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra pagrindinė geležinkelių transporto rinkos operatorė Lietuvoje, taip pat atliekanti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, sudaro prielaidas abejoti katastrofų tyrimų vadovo nepriklausomumu.

2. Įstatymų projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

Įstatymų projektus parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos departamento (direktorius – Andrius Šniuolis, tel. 239 3926, el. paštas andrius.sniuolis@sumin.lt) Geležinkelių transporto skyrius (vedėjas – Vidmantas Tamulis, tel. 239 3941, el. p. vidmantas.tamulis@sumin.lt). Tiesioginė Įstatymų projektų rengėja – šio skyriaus vyriausioji specialistė Tatjana Lukjančikova (tel. 239 3897, el. paštas tatjana.lukjancikova@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami Įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai

3.1. Dėl geležinkelių katastrofų tyrimų vadovų

Šiuo metu Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo (toliau – GTESĮ) 36 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad geležinkelių transporto katastrofas tiria Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro paskirtas katastrofų ar eismo įvykių ir riktų, kurie kitomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofą, tyrimų vadovas (vadovai) (toliau – katastrofų tyrimų vadovas), siekdamas (siekdami) pagerinti eismo saugą ir užtikrinti eismo įvykių prevenciją. Katastrofų tyrimų vadovas gali tirti ir eismo įvykius bei riktus (taip pat posistemių ar sąveikos sudedamųjų dalių techninius gedimus), kurie kitomis sąlygomis būtų galėję sukelti geležinkelių transporto katastrofas. Įvykus eismo įvykiui ar riktui, katastrofų tyrimų vadovas įvertina, ar eismo įvykis ar riktas kitomis sąlygomis būtų galėję sukelti geležinkelių transporto katastrofą, ir priima sprendimą tirti eismo įvykį ar riktą arba atsisakyti juos tirti.

Atsižvelgiant į tai, kad pagal GTESĮ nuostatas katastrofų tyrimų vadovą skiria Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras, GTESĮ 36 straipsnio 5 dalyje numatyta, kad katastrofos, eismo

įvykio ar rikto tyrimo, ataskaitų ir eismo saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarką nustato taip pat Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras.

3.2. Dėl jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovų

Šiuo metu galiojančio Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 48 straipsnio 2 ir 5 dalyse numatyta, kad jūrų laivų avarijas ir incidentus tiria Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro paskirtas jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrėjas, o jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo tvarką nustato Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras.

Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovų teisės ir pareigos šiuo metu yra įtvirtintos Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymu Nr. 3-461 „Dėl Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų nuostatų patvirtinimo“ (toliau – Įsakymas Nr. 3-461), 29 punkte. Jūrų laivo avarijos ir incidento sąvokos apibrėžtos taip pat Įsakyme Nr. 3-461.

3.3. Dėl orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovų

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 67 straipsnio 1 ir 3 dalyse nustatyta, kad orlaivių avarijų ir incidentų klasifikavimo, tyrimo ir pranešimų tvarką nustato Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras, kuris taip pat paskiria nuolatinį orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovą ir suteikia jam įgaliojimus, reikalingas priemones ir lėšas orlaivio avarijos ar incidento tyrimui organizuoti ir vykdyti. Šio įstatymo 67 straipsnio 4, 5 ir 7 dalyse nustatyta, kad priklausomai nuo tyrimo sudėtingumo orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas orlaivių avarijas ir incidentus gali tirti asmeniškai arba sudaryti nepriklausomą komisiją.

Orlaivių avarijų tyrimo tvarką šiuo metu reglamentuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. sausio 15 d. įsakymas Nr. 3-25 „Dėl Civilinių orlaivių avarijų ir incidentų klasifikavimo, tyrimo ir pranešimų nuostatų patvirtinimo“.

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

4.1. Dėl geležinkelių transporto katastrofų tyrimų vadovų

Įstatymo projektu Nr. 1 siūloma nustatyti, kad geležinkelių transporto katastrofų tyrimo vadovą skiria Lietuvos Respublikos teisingumo ministras. Lietuvos Respublikos teisingumo ministrui skiriant geležinkelių transporto katastrofų tyrimo vadovą būtų įgyvendintas į GTESĮ 36 straipsnio 3 dalį perkeltas Direktyvos 2004/49/EB reikalavimas, kad katastrofų tyrimų vadovas organizacine struktūra, teisine forma ir priimdamas sprendimus turi būti nepriklausomas nuo eismo saugos institucijos (Valstybinės geležinkelio inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos), bet kurios geležinkelių transporto kontrolės funkcijas atliekančios institucijos ar įstaigos, geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių (vežėjų), rinkliavą už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra renkančios organizacijos, viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus skiriančios organizacijos, paskelbtosios įstaigos ir bet kurio asmens, kurio interesai gali nesutapti su katastrofų tyrimų vadovo uždaviniais.

Atitinkamai Įstatymo projektu Nr. 1 siūloma nustatyti, kad katastrofos, eismo įvykio ar rikto tyrimo, ataskaitų ir eismo saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarką nustatytų taip pat Lietuvos Respublikos teisingumo ministras.

Atsižvelgiant į tai, kad perkėlus Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimo vadovus į kitą nesusijusią instituciją Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija nebebus kompetentinga atlikti transporto katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimo ir nustatyti šio tyrimo tvarkos, siūloma, kad visi tyrimai, pradėti iki Įstatymo projekto Nr. 1, Įstatymo projekto Nr. 2, Įstatymo projekto Nr. 3 įsigaliojimo, būtų pabaigti vadovaujantis šių įsigaliojusių įstatymų ir jų įgyvendinamųjų teisės aktų nuostatomis, t. y. pradėtus tyrimus Lietuvos Respublikos teisingumo ministro nustatyta tvarka pabaigtų Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirti katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimų vadovai.

4.2. Dėl jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovų

Įstatymo projektu Nr. 2 atitinkamai siūloma įtvirtinti, kad jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovus skirtų ir jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų

rengimo ir pateikimo tvarką nustatytų Lietuvos Respublikos teisingumo ministras. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras nustatytų jūrų laivų avarių klasifikaciją ir pranešimų apie jūrų laivų avarijas ir incidentus tvarką.

Atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo projekte Nr. 2 nėra apibrėžti jūrų laivo avarijos ir jūrų laivo incidento terminai, Įstatymo projektu Nr. 2 siūloma apibrėžti šiuos terminus.

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 (toliau – Direktyva 2009/18/EB), 8 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad valstybės narės užtikrina, kad už saugumo tyrimų atlikimą būtų atsakinga nešališka nuolatinė tyrimo įstaiga, kuriai suteikti būtini įgaliojimai, o saugumo tyrimus atliktų tinkamai kvalifikuoti tyrėjai, kompetentingi jūrų laivų avarių ir incidentų klausimais. Šiuo metu nėra vienos bendros jūrų avarių tyrėjų mokymo programos, jūrų avarių tyrimo specifiškai labai įvairi, kompetencijų spektras yra dar platesnis nei viena konkreti kvalifikacija, todėl nėra pagrindo ir galimybės įvardyti įstatyme konkrečią kvalifikaciją. Manytina, kad tyrimų vadovo kvalifikacijos reikalavimus pareigybių nuostatuose turėtų nustatyti Lietuvos Respublikos teisingumo ministras. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu Nr. 2 siūloma nustatyti, kad tyrimų vadovai turi turėti profesinių žinių ir praktinės patirties, susijusių su jūrų laivų ir avarių ir incidentų tyrimu.

Siekiant teisinio aiškumo Įstatymo projektu Nr. 2 taip pat siūloma įtvirtinti jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimų vadovo teises ir pareigas.

4.3. Dėl orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovų

Įstatymo projektu Nr. 3 atitinkamai siūloma įtvirtinti, kad orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovus skirtų ir orlaivių avarių ir incidentų tyrimo nustatytų Lietuvos Respublikos teisingumo ministras. Pažymėtina, kad saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarką nustato 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 996/2010). Įstatymo projektu Nr. 3 siūloma, kad Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras nustatytų orlaivių ir incidentų klasifikavimo ir pranešimo apie juos tvarką. Siekiant vengti vertinamojo pobūdžio kriterijų, Įstatymo projektu Nr. 3 siūloma įtvirtinti, kad tyrimų vadovas, atlikdamas orlaivio avarijos ar incidento tyrimą, turi teisę pasitelkti kitas institucijas ar ekspertus nesiejant šios teisės su orlaivio avarijos ar incidento tyrimo sudėtingumu.

4.4. Dėl reikalavimo įvertinti tyrimų vadovų pateiktas saugos rekomendacijas

Atsižvelgiant į tai, kad Direktyvos 2009/18/EB 15 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad saugos rekomendacijų adresatai turi tinkamai atsižvelgti į pateiktas saugos rekomendacijas ir prireikus imtis atitinkamų tolesnių veiksmų saugos rekomendacijoms įgyvendinti, Įstatymo projektu Nr. 2 siūloma įtvirtinti, kad saugos rekomendacijų adresatai turi įvertinti tyrimų vadovų pateiktas saugos rekomendacijas ir prireikus imtis veiksmų saugos rekomendacijoms įgyvendinti. Saugos rekomendacijų adresatai yra atsakingi už saugos rekomendacijų įgyvendinimą, todėl įvertina, kokių veiksmų reikėtų imtis siekiant įgyvendinti pateiktą saugos rekomendaciją arba priima sprendimą neįgyvendinti saugos rekomendacijos. Direktyvos 2009/18/EB nuostatos nenumato pareigos saugos rekomendacijų adresatams kasmet teikti informaciją apie saugos rekomendacijų įgyvendinimo eigą, tačiau atsižvelgiant į tai, kad tyrimų vadovas turėtų žinoti, ar į jo pateiktas rekomendacijas atsižvelgiama, ar jos yra veiksmingos, Įstatymo projektu Nr. 2 siūloma įtvirtinti tyrimų vadovo teisę prašyti asmenų, kuriems skirtos saugos rekomendacijos, pateikti tyrimų vadovui informaciją apie saugos rekomendacijų įgyvendinimo eigą arba priimtą sprendimą neįgyvendinti saugos rekomendacijų.

Atkreiptinas dėmesys, kad aviacijos srityje kokių veiksmų turi imtis asmuo, gavęs tyrimų vadovo pateiktą saugos rekomendaciją, nustato tiesiogiai taikomo Reglamento (ES) Nr. 996/2010 18 straipsnis.

4.6. Dėl Įstatymo projekto Nr. 1, Įstatymo projekto Nr. 2, Įstatymo projekto Nr. 3 įsigaliojimo

Atsižvelgiant į tai, kad dėl netinkamo Direktyvos 2004/49/EB nuostatų įgyvendinimo Lietuvos Respublikai yra pradėta Europos Sąjungos teisės pažeidimo procedūra ir į naujų finansinių metų pradžios terminą siūloma, kad Įstatymo projektas Nr. 1, Įstatymo projektas Nr. 2, Įstatymo projektas Nr. 3 įsigaliotų kuo greičiau, t. y. 2016 m. sausio 1 d.

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

Įstatymų projektai nenumato esminių pakeitimų geležinkelių, vandens transporto ar aviacijos srityse.

Įstatymų projektais siūlomi reguliuoti teisiniai santykiai neturės esminės įtakos ir neigiamų pasekmių ekonomikai, socialinei aplinkai, viešajam administravimui, teisinei sistemai, administracinei naštai.

Perkeliant Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimų vadovus į Lietuvos Respublikos teisingumo ministeriją, siūloma 3 etatais padidinti Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai pavaldžioje ir teisingumo ministro valdymo sritims priskirtose valstybės institucijose ir įstaigose nustatytą didžiausią leistiną valstybės tarnautojų ir darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartis ir gaunančių darbo užmokestį iš valstybės biudžeto ir valstybės pinigų fondų, pareigybių skaičių, ir atitinkamai 3 etatais sumažinti nustatytą didžiausią leistiną Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos valstybės tarnautojų ir darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartis ir gaunančių darbo užmokestį iš valstybės biudžeto ir valstybės pinigų fondų, pareigybių skaičių.

Dėl toliau nurodytų priežasčių Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimų vadovų perkėlimui taip pat nereikės skirti papildomų valstybės biudžeto lėšų katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimų vadovų funkcijoms vykdyti:

1. Nedidelis katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimų vadovų darbo krūvis

Katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimų vadovų skaičius turi priklausyti nuo vidutiniškai per metus įvykstančių katastrofų, avarijų ir incidentų skaičiaus ir jų sudėtingumo. Paminėtina, kad iki šiol Lietuvos Respublikos teritorijoje neįvyko nė vienos katastrofos. Be to, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos duomenimis, 2012 m. ir 2013 m. nebuvo tiriamas nė vienas eismo įvykis ar riktas, kurie kitomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofą. 2013 m. jūrų transporto srityje buvo tiriama 1 labai sunki avarija ir 1 sunki avarija. 2013 m. aviacijos srityje įvyko 9 avarijos, tačiau neįvyko didelių avarijų, kurioms įvykus tyrėjas turėtų nedelsdamas reaguoti, kaip tai numatyta Europos Sąjungos teisės aktuose.

2. Katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimų vadovų nepertraukiamas funkcijų vykdymas gali būti užtikrinamas nedidinant tyrimų vadovų skaičiaus, o pasitelkiant kitas priemones

Visų pirma, pažymėtina, kad nei Europos Sąjungos teisės aktuose, nei nacionalinėje teisėje nėra nustatytų *specialiųjų* kvalifikacijos reikalavimų, kuriuos turėtų atitikti katastrofų, avarijų ir incidentų tyrimų vadovai. Direktyvos 2004/49/EB nuostata, kad katastrofų tyrimų vadovas turi galėti įvykio metu vykdyti atsakingo tyrėjo funkcijas, ir reikalavimas, kad tyrimas būtų pradėtas ne vėliau kaip per savaitę, įgyvendinamas pasitelkiant darbuotojų pavadavimo schemas, pagal kurias pavaduojantis tyrėjas atliktų būtinus tyrimui atlikti veiksmus, kreiptųsi į atitinkamas institucijas. Tuo tarpu saugos tyrimą atliktų ir katastrofos priežastis tirtų geležinkelių transporto katastrofų tyrimų vadovas. Europos Sąjungos teisės aktuose numatyta, kad šis tyrimas turi būti atliktas per 12 mėnesių.

Toks pat sprendimo būdas atitinkamai pritaikomas orlaivių avarijų tyrimų vadovų atveju, kadangi pagal Reglamento (ES) Nr. 996/2010 nuostatas yra reikalaujama užtikrinti, kad įvykus didelei avarijai būtų *pasiekiamas* (angl. *shall be available*) tyrėjas, kuris galėtų vadovauti tyrimui, ir jūrų laivų avarijų tyrimo atveju, kadangi 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir

Tarybos direktyvoje 2009/18/EB, nustatančioje pagrindinius principus, taikomus avarių jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies pakeičiančioje Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB, numatyta, kad jūrų laivų avarių tyrimų vadovai turi nedelsdami *reaguoti* į įvykį.

Taip pat pažymėtina, kad Reglamentas (ES) Nr. 996/2010 nenustato reikalavimo tyrimų vadovui nuolat budėti būtent saugos tyrimų institucijoje. Reglamento (ES) Nr. 996/2010 4 straipsnio 6 dalies c punkte nurodyta, kad saugos tyrimų institucija turi būti sudaryta iš bent vieno tyrėjo, kuris galėtų vykdyti tyrimų vadovo funkcijas (angl. *the safety investigation authority shall comprise at least one available investigator able to perform the function of the investigator-in-charge in the event of a major air accident*). Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad nėra tikslinga įsteigti papildomos pareigybės asmens, kuris kaip pagalbinis darbuotojas galėtų nuolat budėti saugos tyrimų institucijoje.

Be to, katastrofų, avarių ir incidentų tyrimų vadovų pasiekiamumas įvykus atitinkamai katastrofai, avarijai ar incidentui gali būti užtikrinamas Lietuvos Respublikos teisingumos ministerijos komandiruočių tvarkoje numatant išimtį, kad tyrėjas gali vykti į įvykio vietą be išankstinio suderinimo. Lietuvos Respublikos darbo kodekso 155 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad ypatingais atvejais, kai reikia užtikrinti darbo tvarką ar garantuoti, jog bus atlikti neatidėliotini darbai, darbdavys gali pavesti darbuotojui ne dažniau kaip kartą per mėnesį, o darbuotojo sutikimu – ne dažniau kaip kartą per savaitę budėti įmonėje arba namuose pasibaigus darbo dienai arba poilsio ir švenčių dienomis, o vadovaujantis Lietuvos Respublikos darbo kodekso 173 straipsniu, darbuotoją jo sutikimu galima atšaukti iš kasmetinių atostogų.

6. Kokią įtaką priimti įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Įstatymų projektai neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai.

7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymų įgyvendinimas neturės įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai.

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

Pritarus Įstatymų projektams reikės pakeisti šiuos teisės aktus:

1. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. spalio 13 d. nutarimą Nr. 1480 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nuostatų patvirtinimo“;

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. kovo 24 d. nutarimą Nr. 330 „Dėl ministrams pavedamų valdymo sričių“;

3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. liepos 9 d. nutarimą Nr. 851 „Dėl Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos nuostatų patvirtinimo“;

4. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. lapkričio 2 d. nutarimą Nr. 1283 „Dėl didžiausio leistino valstybės tarnautojų ir darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartis ir gaunančių darbo užmokestį iš valstybės biudžeto ir valstybės pinigų fondų, pareigybių skaičiaus patvirtinimo“;

5. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. vasario 20 d. įsakymą Nr. 3-79 „Dėl Geležinkelių transporto eismo įvykių, katastrofų ir riktų tyrimo ir jų padarinių likvidavimo nuostatų patvirtinimo“;

6. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. sausio 15 d. įsakymą Nr. 3-25 „Dėl Civilinių orlaivių avarių ir incidentų klasifikavimo, tyrimo ir pranešimų nuostatų patvirtinimo“;

Pritarus Įstatymų projektams Lietuvos Respublikos teisingumo ministras turės priimti teisės aktus, susijusius su geležinkelių transporto katastrofų, orlaivių avarių ir incidentų, jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimų tvarkos nustatymu.

Be to, reikės pripažinti netekusiu galios Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymą Nr. 3-461 „Dėl Jūrų laivų avarių ir incidentų saugumo tyrimų nuostatų patvirtinimo“.

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

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų. Įstatymų projektais keičiamos ar apibrėžiamos naujos sąvokos yra suderintos Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo nustatyta tvarka.

10. Ar Įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

Įstatymų projektų nuostatos neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ar Europos Sąjungos dokumentams.

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

Turės būti pakeisti teisės aktai, nurodyti šio aiškinamojo rašto 8 punkte.

12. 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)

Įstatymų įgyvendinimas papildomų išlaidų iš valstybės biudžeto nepareikalaus.

13. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Įstatymų projektų rengimo metu specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

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

Reikšminiai Įstatymų projektų žodžiai: „geležinkelių transportas“, „geležinkelių transporto eismo įvykių tyrimas“, „geležinkelių transporto eismo įvykis“, „geležinkelių transporto riktas“, „geležinkelių transporto katastrofa“, „jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimas“, „orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas“, „avarijų ir incidentų tyrimų vadovas“.

15. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.