

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 5, 6, 8, 12, 16,
24, 28, 33, 35, 41, 45, 46, 47, 49, 52 STRAIPSNIŲ IR 3 PRIEDO PAKEITIMO IR
ĮSTATYMO PAPILDYMO 41¹ STRAIPSNIU IR III SKYRIAUS DEŠIMTUOJU SKIRSNIU
ĮSTATYMO PROJEKTO

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

Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 22, 5, 6, 8, 12, 16, 24, 28, 33, 35, 41, 45, 46, 47, 49, 52 straipsnių ir 3 priedo pakeitimo ir Įstatymo papildymo 41¹ straipsniu ir III skyriaus dešimtuoju skirsniu įstatymo projekto (toliau – įstatymo projektas)

1.1. Dėl tarptautinių oro uostų žemės

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės įstatymo (toliau – Žemės įstatymas) 7 straipsnio 1 dalies 6 punktu, valstybinės žemės patikėjimo teisės subjektais gali būti kiti įstatymų nustatyti subjektai. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad, 2020 m. sausio 2 d. įsigaliojus Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (toliau – Aviacijos įstatymas) naujai redakcijai, tarptautinių oro uostų žemės valdymą reglamentuojančiame straipsnyje tarp nurodomų tarptautinius oro uostus valdančių subjektų neliko valstybės institucijų, todėl tapo neaišku, koku pagrindu ir kokia tvarka vadovaudamosi valstybės institucijos galėtų ir turėtų valdyti joms priskirtą tarptautinių oro uostų žemę. Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. balandžio 6 d. nutarimu Nr. 242 „Dėl Lietuvos Respublikos tarptautinių aerouostų veiklos“ Šiaulių karinis oro uostas buvo pripažintas tarptautiniu, o įgyvendinant iki 2020 m. sausio 2 d. galiojusio Aviacijos įstatymo nuostatas, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. rugsėjo 3 d. nutarimu Nr. 872 „Dėl tarptautinių oro uostų teritorijų ribų ir plotų patvirtinimo“ buvo patvirtintos tarptautinio Šiaulių karinio oro uosto ribos ir plotai. Minėto nutarimo 4 punkte nurodytuose žemės sklypuose Nr. 1 ir Nr. 4 oro uosto infrastruktūrą (transporto infrastruktūra, kurią sudaro aerodromas, specialiosios paskirties statiniai ir įrenginiai) patikėjimo teise (įregistruota Nekilnojamojo turto registre pagal Aviacijos įstatymą, galiojusį iki 2020 m. sausio 2 d.) valdo valstybės institucija – Lietuvos kariuomenė. Papildomai pažymėtina, kad žemės sklypą Nr. 1 (kadastro Nr. 2901/0017:4, plotas – 668,5959 ha) ir sklypą Nr. 4 (kadastro Nr. 2901/0016:199, plotas – 0,9282 ha) patikėjimo teise valdo Lietuvos kariuomenė, o sklypą Nr. 2 (kadastro Nr. 2901/0017:10, plotas – 26,2460) ir sklypą Nr. 3 (kadastro Nr. 2901/0017:6, plotas – 3,5698 ha) – savivaldybės įmonė Šiaulių oro uostas.

Be to, Žemės įstatymo 7 straipsnyje Lietuvos kariuomenė nenurodoma kaip galima žemės valdytoja patikėjimo teise – tokios nuorodos reikia specialiuose teisės aktuose, šiuo atveju Aviacijos įstatyme. Teisę valdyti tarptautinio oro uosto žemę patikėjimo teise turi visi Aviacijos įstatymo 33 straipsnyje nurodyti subjektai, tačiau tarp jų nėra valstybės institucijų. Tai reiškia, kad Lietuvos kariuomenė neturi tokių pačių teisių valdyti tarptautinio oro uosto žemę kaip kiti tarptautinių oro uostų valdytojai, todėl yra nepagrįstai apribojamos Lietuvos kariuomenės, kaip tarptautinio oro uosto valdytojos, teisės, nepaisant to, kad oro uosto veiklai žemė yra reikalinga.

Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad Aviacijos įstatymo 33 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad valstybės institucijoms, kurių veikla tarptautiniame oro uoste privaloma pagal Lietuvos Respublikos įstatymus, susijusius su šių institucijų veikla, oro uosto žemė perduodama neatlygintinai naudotis Žemės įstatymo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės (toliau – Vyriausybė) nustatyta tvarka. Sprendimus perduoti neatlygintinai naudotis oro uosto žeme priima tarptautinį oro uostą valdančios įmonės vadovas. Taigi, atitinkamai nepakeitus Aviacijos įstatymo, Lietuvos kariuomenės vadas negalėtų priimti sprendimo ir suteikti panaudai valstybinės žemės tarptautiniame Šiaulių kariniame oro uoste valstybės institucijoms, kurių veikla tarptautiniame oro uoste yra privaloma pagal Lietuvos Respublikos įstatymus (pvz.: Valstybės sienos apsaugos tarnybai prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, Muitinės departamentui prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos).

Atsižvelgiant į tai, įstatymo projektu siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 33 straipsnį ir nurodyti, kad valstybės institucijos ar įstaigos, valdančios tarptautinius oro uostus, turėtų analogiškus įgaliojimus kaip ir tarptautinį oro uostą valdančios įmonės.

1.2. Dėl ES reglamentuose nurodytos kompetentingos institucijos ir institucijos, atsakingos už ES reglamentų nuostatų vykdymą, ir atitinkamų nacionalinių institucijų funkcijų vykdymo

2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento ([\(ES\) 2017/373](#)), kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas ([\(EB\) Nr. 482/2008](#)), įgyvendinimo reglamentai ([\(ES\) Nr. 1034/2011](#), ([\(ES\) Nr. 1035/2011](#) ir ([\(ES\) 2016/1377](#) ir iš dalies keičiamas Reglamentas ([\(ES\) Nr. 677/2011](#) (toliau – Reglamentas ([\(ES\) 2017/373](#)),

1 straipsnio 2 dalyje yra nustatyti reikalavimai kompetentingai institucijai, išduodančiai oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjams pažymėjimus, prižiūrinčiai ir užtikrinančiai, kad teikėjai vykdytų nustatytus reikalavimus.

2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento ([\(ES\) Nr. 598/2014](#)), kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Direktyva [2002/30/EB](#) (toliau – Reglamentas ([\(ES\) Nr. 598/2014](#)), 3 straipsnio 1 dalis nustato, kad valstybės narės turi paskirti vieną arba daugiau kompetentingų valdžios institucijų, atsakingų už tvarką, taikytiną patvirtinant su triukšmu susijusių naudojimo apribojimus oro uostuose.

2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento ([\(ES\) 2018/1976](#)), kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą ([\(ES\) 2018/1139](#) nustatomos išsamios skrydžių vykdymo sklandytuvais ir sklandytuvų skrydžio įgulos licencijavimo taisyklės (toliau – Reglamentas ([\(ES\) 2018/1976](#)), 2 priedo SAO.GEN.105 dalyje nurodoma, kad „kompetentinga institucija yra valstybės narės <...> paskirta institucija“.

Atsižvelgiant į tai ir siekiant užtikrinti minėtų reglamentų nuostatų taikymą, įstatymo projektu siūloma numatyti, kad viešojo įstaiga Transporto kompetencijų agentūra (toliau – Agentūra), be kita ko, vykdytų Reglamente ([\(ES\) 2017/373](#) ir Reglamente ([\(ES\) 2018/1976](#) nurodytas kompetentingos institucijos funkcijas. Taip pat numatyti, kad Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA) vykdytų Reglamente ([\(ES\) Nr. 598/2014](#) nurodytas nacionalinės kompetentingos institucijos funkcijas.

1.3. Dėl Agentūrai išlaikyti naudojamų lėšų iš rinkliavų už oro navigacijos paslaugas atskaitymų ir nuolaidų už Agentūros teikiamas administracines paslaugas

Europos saugios oro navigacijos organizacija Lietuvos vardu skaičiuoja oro navigacijos rinkliavas pagal suteiktus paslaugų vienetų, vėliau iš oro erdvės naudotojų jas surenka pagal pateiktas sąskaitas už praėjusį mėnesį suteiktas paslaugas ir perveda susijusioms šalims, kurioms paslaugų teikimo sąnaudos yra kompensuojamos iš oro navigacijos rinkliavų. Tikslinant aktualią įstatymo redakciją, įstatymo projektu siūloma įteisinti atskaitymų nuo oro navigacijos rinkliavų pervedimo Agentūrai mechanizmą, kuris pakito atnaujinus Europos saugios oro navigacijos organizacijos programinę įrangą.

Reorganizavus Civilinės aviacijos administraciją pasikeitė įstaigos finansavimo modelis (nuo biudžetinio finansavimo pereita prie pajamų už teikiamas paslaugas), bendrajai aviacijai teikiamų paslaugų įkainiai išaugo kelis kartus, tai tapo papildoma finansine našta komercinės veiklos nevykdantiems orlaivių entuziastams ir aviacijos sporto bendruomenei. Bendrosios aviacijos pilotai sudaro virš 48 procentų visų pilotų, o bendrojoje aviacijoje naudojami orlaiviai (sklandytuvai, ultralengvieji orlaiviai ir kt.) sudaro beveik 70 procentų visų Lietuvoje registruotų orlaivių. Daugiau kaip pusė iš jų yra eksperimentinės kategorijos orlaiviai. Bendroji aviacija apima platų veiklų sąrašą – mokymas skraidyti, orlaivių naudojimas žemės ūkyje, lengvųjų orlaivių priežiūra, aeroklubų veikla. Aeroklubai plėtoja aviacijos sportą, tvarko ir administruoja aerodromus, renovuoja valstybės jiems suteiktą panaudos pagrindais turtą, atstovauja Lietuvai aviacijos sporto čempionatuose, užima aukštas vietas ir yra gerai žinomi pasaulyje. Aeroklubams skiriamas nedidelis finansavimas, jie išsilaiko iš metinio nario mokesčio, rėmėjų ir gyventojų pajamų

mokesčio paramos. Už skrydžius moka patys aeroklubo nariai, orlaivių draudimo kainą padengia patys jais skraidantys pilotai, o dauguma aeroklubų personalo (pvz., technikai) dirba be finansinio atlygio.

Siekiant skatinti nekomercinės bendrosios aviacijos plėtrą Lietuvoje, sumažinti finansinę naštą sporto ir rekreacinės aviacijos bendruomenei, įstatymo projektu siūloma įtvirtinti, kad Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras (toliau – susisiekimo ministras), nustatydamas konkrečius atlyginimo už Agentūros teikiamas administracines paslaugas dydžius, nustato 30 proc. dydžio nuolaidas už leidimų naudotis ne tarptautinių oro uostų aerodromais, lauko aikštelėmis, orlaiviais, kurie nenaudojami komercinei veiklai, išdavimą ir lengvojo orlaivio piloto licencijos, piloto mėgėjo licencijos, sklandytuvo piloto licencijos, oro baliono piloto licencijos, orlaivių, kurių sertifikuota kilimo masė ne didesnė kaip 5 670 kg, techninės priežiūros specialisto licencijos išdavimą, jei pateikiama deklaracija, kuria patvirtinama, kad turint šiuos leidimus ar licencijas nebus vykdoma komercinė veikla.

Pažymėtina, kad skirtumas tarp šių paslaugų sąnaudų ir nustatytų nuolaidų būtų dengiamas iš Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai (toliau – Susisiekimo ministerija) skirtų valstybės biudžeto asignavimų.

1.4. Dėl orlaivių laikino registravimo termino pratęsimo

Aviacijos įstatymo 24 straipsnio 5 dalyje nustatytas ne ilgesnis nei vieno mėnesio terminas, kada orlaivis gali būti laikinai įregistruotas Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre (toliau – Civilinių orlaivių registras). Tačiau detaliam išanalizavus konkrečius pavyzdžius darytina išvada, kad šis laikotarpis orlaivio savininkui dažnai yra per trumpas – perėmus nuosavybės orlaivį dažnu atveju jam paruošti ir modernizuoti dėl didelės darbų apimties vieno mėnesio neužtenka. Tokie darbai užtrunka vidutiniškai nuo pusantro iki 3–4 mėnesių ar net daugiau. Tinkamumo skraidyti pažymėjimas gali būti išduotas tik atlikus šiuos darbus. Todėl Agentūra, vadovaudamasi Aviacijos įstatymo nuostatomis, po vieno mėnesio dėl neužbaigtų orlaivio paruošimo darbų negalėdama išduoti tinkamumo skraidyti pažymėjimo, turi panaikinti laikiną įregistravimą Civilinių orlaivių registre. Tokiu atveju orlaivio savininkui tenka iš naujo laikinai registruoti orlaivį ir sumokėti registravimo mokestį.

Siekiant sumažinti administracinę ir mokestinę naštą verslui, įstatymo projektu siūloma dabar nustatytą ne ilgesnį kaip vieno mėnesio terminą pailginti iki keturių mėnesių.

1.5. Dėl valstybinės saugos programos teikimo ir tvirtinimo tvarkos ir valstybiniame aviacijos saugos plane numatytų saugos veiksmingumo lygio rodiklių stebėsenos koordinavimo

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos (toliau – Teisingumo ministerija) 2020 m. balandžio 7 d. rašte Nr. (1.6E) 2T-447, kuriuo Teisingumo ministerija teikė pastabas ir pasiūlymus Susisiekimo ministerijos parengtam Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Valstybinės aviacijos saugos programos patvirtinimo ir Valstybinės aviacijos saugos komisijos sudarymo“ projektui, *inter alia*, buvo konstatuojama, kad „<...> Programos projekte stokojama nuostatų, nustatančių taisyklės dėl saugos užtikrinimo veiksmingumo lygio. Galimai šias nuostatas numatyta įtvirtinti Nutarimo projekto 2.2 papunktyje nurodytame susisiekimo ministro tvirtiname valstybinės aviacijos saugos plane. Tačiau, kaip jau minėta, galiojantis Aviacijos įstatymas nenustato įgaliojimų susisiekimo ministrui tvirtinti Valstybinės aviacijos saugos programą tikslinančio ir ją papildančio įgyvendinančio teisės akto. Atsižvelgiant į tai, siūlytina Programos projektą pildyti minėtomis trūkstamomis nuostatomis, o, jei manoma, kad konkrečios saugos užtikrinimo veiksmingumo lygio ir kitos būtinos nuostatos turi būti nustatytos žemesnio lygio teisės akte nei Vyriausybės nutarimas, tuomet siūlytina svarstyti Aviacijos įstatymo keitimo, kuriame būtų nustatyta, kad Aviacijos saugos programą, apimančią aviacijos saugos planą bei aviacijos saugos veiksmingumo ir aviacijos organizacijų saugos veiksmingumo rodiklius, tvirtintų susisiekimo ministras, o ne Vyriausybė, galimybę.“ Atsižvelgiant į šią pastabą ir į Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Ekonomikos politikos grupės 2021 m. gegužės 5 d. pažymą Nr. NV-894, kurioje siūloma įvertinti galimybę šią valstybinę saugos programą ir Valstybinę saugos komisiją tvirtinti žemesnio lygio teisės aktu nei Vyriausybės nutarimas, taip pat siekiant tinkamai įgyvendinti 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą [\(ES\) 2018/1139](#) dėl bendrųjų civilinės aviacijos

taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai [\(EB\) Nr. 2111/2005](#), [\(EB\) Nr. 1008/2008](#), [\(ES\) Nr. 996/2010](#), [\(ES\) Nr. 376/2014](#) ir direktyvos [2014/30/ES](#) ir [2014/53/ES](#) bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai [\(EB\) Nr. 552/2004](#) ir [\(EB\) Nr. 216/2008](#) bei Tarybos reglamentas [\(EEB\) Nr. 3922/91](#) (toliau – Reglamentas [\(ES\) 2018/1139](#)), įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 28 straipsnio 3 ir 4 dalis ir nustatyti, kad LTSA teikimu susisiekiama ministras tvirtina valstybinę saugos programą ir valstybinį aviacijos saugos planą, kuriame identifikuojamos aviacijos veiklos saugos rizikos ir priemonės joms mažinti, nustatomas siektinas aviacijos saugos užtikrinimo veiksmingumo lygis valstybės mastu ir jo stebėsenai užtikrinti skirti aviacijos saugos veiksmingumo rodikliai.

Taip pat siūloma įtvirtinti, kad susisiekiama ministro sudaryta Valstybinė aviacijos saugos komisija koordinuoja valstybinės saugos programos įgyvendinimą, vykdo aviacijos saugos užtikrinimo veiksmingumo lygio stebėseną atsižvelgdama į valstybiniame aviacijos saugos plane nustatytus saugos veiksmingumo lygio rodiklius, o prireikus Valstybinė aviacijos saugos komisija teikia pasiūlymus dėl aviacijos saugos veiksmingumo Lietuvoje stiprinimo.

1.6. Dėl asmenų reputacijos patikrinimo

2019 m. sausio 23 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas [\(ES\) 2019/103](#), kuriuo dėl tam tikrų specifinių aviacijos saugumo priemonių išaiškinimo, suderinimo, supaprastinimo ir sustiprinimo iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas [\(ES\) 2015/1998](#) (toliau – Reglamentas [\(ES\) 2019/103](#)), numato dvi asmens reputacijos patikrinimo rūšis: standartinę ir išsamą. Išsamus asmens reputacijos patikrinimas turi būti atliekamas asmenims, samdomiems atlikti tikrinimą, patekimo kontrolę arba kitokią saugumo kontrolę riboto patekimo zonoje ar būti atsakingiems už tokį tikrinimą ar kontrolę.

Šio reglamento nuostatos taip pat nustato, kad asmenims, įdarbinamiems tam, kad vykdytų arba būtų atsakingi už tikrinimą, patekimo kontrolę ar kitokią saugumo kontrolę kitur nei riboto patekimo zonoje arba kurie gali be palydos patekti prie oro transporto krovinių ir pašto, oro vežėjo pašto ir oro vežėjo medžiagų, orlaivio atsargų ir oro uosto atsargų, kurių reikiama saugumo kontrolė buvo atlikta, valstybės narės savo pasirinkimu gali taikyti išsamų arba standartinį asmens reputacijos patikrinimą.

2019 m. rugsėjo 25 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente [\(ES\) 2019/1583](#), kuriuo dėl kibernetinio saugumo priemonių iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas [\(ES\) 2015/1998](#), kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (toliau – Reglamentas [\(ES\) 2019/1583](#)), taip pat numatyta, kad išsamus arba standartinis asmens reputacijos patikrinimas turi būti atliekamas ir asmenims, kurie pagal nacionalinę aviacijos saugumo programą turi administratoriaus teises arba gali neprižiūrėti be apribojimų priei prie civilinės aviacijos saugumo tikslais naudojamų ypatingos svarbos informacinių ir ryšių technologijų sistemų ir duomenų, arba kitiems asmenims, kuriems reputacijos patikrinimas būtinas atsižvelgiant į subjekto atliktą rizikos vertinimą.

Įvertinus tai, kad tam tikrais atvejais ES reglamentai valstybėms narėms suteikia teisę pačioms nuspręsti, kokios rūšies asmens reputacijos patikrinimą (standartinį ar išsamų) taikyti, įstatymo projektu siūloma diferencijuoti reputacijos patikrinimą į išsamų ir standartinį ir numatyti, kad:

išsamus asmens reputacijos patikrinimas būtų atliekamas:

1) asmenims, kurie vykdydys asmenų, rankinio bagažo, nešulių, krovinių skyriuje vežamo bagažo, krovinių ir pašto, vežėjo pašto ir medžiagų, orlaivio atsargų ir oro uosto atsargų, transporto priemonių patikrą, patekimo kontrolę ar taikys kitokias saugumo kontrolės priemones riboto patekimo zonoje;

2) asmenims, kuriems išduodamas pažymėjimas, suteikiantis teisę nelydimiems patekti į Lietuvos Respublikos oro uosto riboto patekimo zoną, pažymėjimas, suteikiantis teisę nelydimiems patekti į Lietuvos Respublikoje oro navigacijos paslaugas teikiančios įmonės kontroliuojamąją zoną, Lietuvos Respublikos civilinio orlaivio įgulos nario pažymėjimas ar Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos inspektorius pažymėjimas;

3) asmenims, kurie turi administratoriaus teises arba gali neprižiūrėti be apribojimų prieiti prie civilinės aviacijos saugumo tikslais naudojamų ypatingos svarbos informacinių ir ryšių technologijų sistemų ir duomenų, taip pat kitiems asmenims, kurių atžvilgiu būtiną atlikti išsamų asmens reputacijos patikrinimą yra identifikuota pagal oro uosto, oro vežėjo ar subjekto atliktą rizikos vertinimą. Pažymėtina, kad vadovaujantis Reglamento [\(ES\) 2019/1583](#) nuostatomis šiems asmenims gali būti taikomas standartinis arba išsamus reputacijos patikrinimas. Įvertinus grėsmę civilinei aviacijai, galinčią kilti dėl ypatingos svarbos informacinių ir ryšių technologijų sistemų ir duomenų panaudojimo nusikalstamais tikslais, siūlytina šiems asmenims taikyti išsamų asmens reputacijos patikrinimą;

standartinis asmens reputacijos patikrinimas būtų atliekamas asmenims, samdomiems atlikti tikrinimą, patekimo kontrolę arba kitokią saugumo kontrolę neriboto patekimo zonoje ar būti atsakingiems už tokį tikrinimą ar kontrolę, ir asmenims, kurie gali be palydos patekti prie oro transporto krovinių ir pašto, oro vežėjo pašto ir oro vežėjo medžiagų, orlaivio atsargų ir oro uosto atsargų, kurių reikiama saugumo kontrolė atlikta.

Vadovaujantis Reglamento [\(ES\) 2019/103](#) nuostatomis, atliekant išsamų asmens reputacijos patikrinimą, be (šiuo metu galiojančių) asmens reputacijos patikrinimo elementų, tokių kaip tapatybės nustatymas, informacijos apie darbą, išsilavinimą ir pertraukas, bei teistumo patikrinimo, turės būti patikrinamas ir naujas elementas – kompetentingų nacionalinių institucijų turima žvalgybos informacija.

Be to, Reglamentas [\(ES\) 2019/103](#) numato, kad tikrinant asmens reputaciją atsižvelgiama bent į nusikaltimus, nurodytus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/681¹ II priede, ir teroristinius nusikaltimus, nurodytus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2017/541².

Atsižvelgiant į tai, taip pat siekiant teisinio aiškumo ir laikantis konstitucinio principo, kad bet kokie asmens teisių ribojimai gali būti nustatyti tik įstatymu, įstatymo projektu siūloma nustatyti konkretų sąrašą aplinkybių, kurioms esant asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama. Pažymėtina, kad VI Lietuvos oro uostai ir VI „Oro navigacija“ yra priskirtos pirmos kategorijos nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbioms įmonėms, todėl nustatant sąrašą aplinkybių, kurioms esant asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, buvo atsižvelgta į tai, kad šių įmonių infrastruktūra turi būti apsaugota nuo galinčių kelti grėsmę rizikų ir veiksmų, taip pat nuo tokių veiksmų atsiradimo priežasčių ir sąlygų.

Įvertinus išsamaus reputacijos patikrinimo metu tikrintinos informacijos apie asmenį pobūdį, įstatymo projektu siūloma numatyti, kad informaciją teikiančios kompetentingos institucijos būtų šios: Lietuvos Respublikos valstybės saugumo departamentas (toliau – Valstybės saugumo departamentas), Antrasis operatyvinių tarnybų departamentas prie Krašto apsaugos ministerijos (toliau – Antrasis operatyvinių tarnybų departamentas), Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau – Informatikos ir ryšių departamentas), LTSA. Be to, atsižvelgiant į tai, kad kai kurių minėtų institucijų disponuojama informacija būtų įslaptinta, siūloma nustatyti, kad informaciją apie aplinkybes, dėl kurių išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, kompetentingos institucijos teiktų ne tiesiogiai asmenis įdarbinantiems subjektams (privatiems asmenims), bet tarpininkaujančiai institucijai, kuri pagal asmenis įdarbinančių subjektų prašymus teiktų užklausas kompetentingoms institucijoms ir, remdamasi iš kompetentingų institucijų gauta informacija, atitinkamai pateiktų bendro pobūdžio pažymą tikrinamą asmenį į darbą priimančiam subjektui, o šis priimtų galutinį sprendimą, ar įdarbinamo asmens reputacijos išvada gali būti teigiama. Įstatymo projektu siūloma numatyti, kad šia tarpininkaujančia institucija būtų paskirta LTSA.

Atsižvelgiant į tai, kad oro uostą valdanti įmonė išduoda pažymėjimus, kuriais suteikiama teisė asmeniui nelydimam patekti į Lietuvos Respublikos oro uosto riboto patekimo zoną ir į 2015

¹ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/681 dėl keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais.

² 2017 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/541 dėl kovos su terorizmu, pakeičianti Tarybos pamatinį sprendimą 2002/475/TVR ir iš dalies keičianti Tarybos sprendimą 2005/671/TVR.

m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento [\(ES\) 2015/1998](#), kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (toliau – Reglamentas [\(ES\) 2015/1998](#)), priedo nuostatas dėl dokumentų, susijusių su įdarbinimu, pažymėjimų išdavimu ir mokymais, saugojimo ir jų pateikimo kompetentingos institucijos aviacijos saugumo patikrinimus atliekantiems inspektoriams, įstatymo projektu taip pat siūloma nustatyti, kad oro uostą valdanti įmonė, prieš išduodama pažymėjimą, kuriuo suteikiama teisė asmeniui nelydimam patekti į Lietuvos Respublikos oro uosto riboto patekimo zoną, į kompetentingas institucijas su prašymu kreiptis tiesiogiai.

Vadovaujantis Reglamento [\(ES\) 2019/103](#) nuostatomis, valstybėse narėse gali būti taikomas: 1) nuolatinės asmens reputacijos peržiūros mechanizmas, kai kompetentingos institucijos savo iniciatyva praneša atsakingiems subjektams apie bet kokius įvykius, galinčius turėti įtakos asmens patikimumui, arba 2) asmens reputacijos patikrinimo kartojimas reguliariais intervalais: išsamaus reputacijos patikrinimo atvejais – ne ilgesniais kaip dvylika mėnesių, o standartinio reputacijos patikrinimo atvejais – ne ilgesniais kaip treji metai. Atsižvelgiant į šias nuostatas ir į tai, kad šiuo metu nėra galimybių numatyti nacionalinio nuolatinės asmens reputacijos peržiūros mechanizmo, įstatymo projektu siūloma reputaciją tikrinti reguliariais intervalais (atitinkamai kas vienus ir kas trejus metus).

1.7. Dėl leidimų vykdyti kitų užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius išdavimo tvarkos

Aviacijos įstatymo 46 straipsnio 2 dalis numato, kad „leidimus vykdyti kitų užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius krašto apsaugos ministro ar jo įgalioto asmens teikimu išduoda Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerija“. Atkreiptinas dėmesys, kad tiek pagal nusistovėjusią praktiką, tiek pagal Užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžių į Lietuvos Respublikos teritoriją, iš jos arba per ją paraiškų pateikimo ir leidimų atlikti šiuos skrydžius išdavimo tvarkos ir sąlygų aprašo, patvirtinto 2004 m. rugsėjo 29 d. Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro ir Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministro įsakymu Nr. V-1065/V123 „Dėl Užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžių į Lietuvos Respublikos teritoriją, iš jos arba per ją paraiškų pateikimo ir leidimų atlikti šiuos skrydžius išdavimo tvarkos ir sąlygų aprašo patvirtinimo“, nuostatas paraiškų teikėjai paraiškas dėl kitų nei ES ir NATO šalių užsienio šalių valstybės orlaivių, taip pat labai svarbių asmenų (VIP) orlaivių ir užsienio šalių ne valstybės orlaivių, vežančių karinę įrangą, ginklus arba karines medžiagas, skrydžių teikia Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijai (toliau – Užsienio reikalų ministerija), o ši, jeigu neprieštarauja leidimo išdavimui, paraišką persiunčia derinti Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministrui (toliau – krašto apsaugos ministras) ar jo įgaliotam asmeniui. Atsižvelgiant į tai, įstatymo projektu siūloma koreguoti šiuo metu Aviacijos įstatyme numatytą minėtų leidimų išdavimo tvarką ir nustatyti, kad leidimus vykdyti kitų užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius išduoda Užsienio reikalų ministerija, suderinusi su krašto apsaugos ministru ar jo įgaliotu asmeniu.

1.8. Dėl užsienio šalių valstybės orlaivių leidimų skrydžiams į Lietuvos Respublikos teritoriją

Aviacijos įstatymo 47 straipsnyje nustatyti terminai leidimų vykdyti skrydžius, išduotų vadovaujantis Aviacijos įstatymo 44, 45 ir 46 straipsnių nuostatomis, galiojimo terminai. Tačiau pažymėtina, kad pagal nusistovėjusią praktiką užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžiams išduodami ir metiniai leidimai šių kategorijų skrydžiams atlikti:

1) skrydžiams NATO, NATO šalių, ES ar ES šalių vadovaujamoms karinėms operacijoms ar užduotims vykdyti arba aprūpinti šias užduotis atliekančias pajėgas; paieškos ir gelbėjimo darbams, humanitarinėms misijoms atlikti;

2) labai svarbiems asmenims (VIP), kitiems asmenims ar kroviniams vežti;

3) pagal Lietuvos Respublikos tarptautines sutartis ar kitus jos tarptautinius įsipareigojimus vykdomiems užsienio šalių valstybės orlaivių žvalgomiesiems (inspekciniais) skrydžiams ir tranzitiniais skrydžiams žvalgymo (inspektavimo) tikslais.

2020 m. metiniai leidimai yra išduoti 24 valstybėms (sąrašas pridedamas). Kadangi turinčios metinį leidimą užsienio šalys papildomos paraiškos neteikia, tokie skrydžiai

neregistruojami ir jų apskaita netvarkoma. Per 2019 m. buvo išduoti 405 leidimai skrydžiams, kai užsienio šalis neturi metinio leidimo arba konkrečiu atveju toks leidimas negalioja.

Atsižvelgiant į susiklosčiusią praktiką ir siekiant teisinio reguliavimo sistemiškumo ir nuoseklumo, įstatymo projektu siūloma Aviacijos įstatymo 47 straipsnį papildyti nuostata dėl metinių leidimų vykdyti užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius į Lietuvos Respublikos teritoriją, iš jos arba per ją galiojimo.

1.9. Dėl antžeminio aptarnavimo oro uostuose

Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 4 dalyje yra nustatytos susisiekimo ministro sudarytos nuolatinės komisijos kompetencijos – nagrinėti susisiekimo ministrui pateiktas paraiškas patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį, taip pat nagrinėti klausimus dėl sprendimo patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo ir galiojimo panaikinimo. Įstatymo projektu siūloma išplėsti šias kompetencijas ir įgalinti susisiekimo ministrą, gavusį pagal Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 11, 14, 16, 19 ir 20 dalių nuostatas Agentūros prašymą, kreiptis į komisiją dėl išvados dėl antžeminių paslaugų teikėjų arba savateikių skaičiaus galimo apribojimo. Taip pat siūlytina patikslinti tokių prašymų nagrinėjimo terminus.

Atkreiptinas dėmesys, kad 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos [96/67/EB](#) dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (toliau – Direktyva [96/67/EB](#)) 6 straipsnio 2 dalies, 7 straipsnio 2 dalies, 9 straipsnio nuostatos suteikia valstybėms narėms teisę esant atitinkamoms sąlygoms riboti paslaugų teikėjų ar savateikių, teikiančių tam tikrų kategorijų antžemines paslaugas, skaičių, tačiau nenurodo konkrečių sąlygų, kada šios priemonės gali būti naudojamos (išskyrus Direktyvos [96/67/EB](#) 9 straipsnį). Atsižvelgiant į tai, kad oro uosto veiklos specifika yra labai plati, taip pat į tai, kad susiduriama su objektyviais fiziniais oro uostų infrastruktūros pajėgumo apribojimais, ir įvertinus tai, kad tarptautiniai oro uostai yra priskirti prie nacionaliniam saugumui užtikrinti strateginę reikšmę turinčios infrastruktūros objektų, numatyti baigtinį sąrašą aplinkybių, kurioms esant būtų galima taikyti antžeminių paslaugų teikėjų arba savateikių skaičiaus apribojimą, nėra galimybių.

Pažymėtina, kad šia teise nuo Direktyvos [96/67/EB](#) perkėlimo į nacionalinę teisę nebuvo pasinaudota. Taip pat pabrėžtina, kad valstybė narė, nutarusi taikyti tokius apribojimus, privalo apie tai informuoti Europos Komisiją.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 22 dalyje yra nurodytos sąlygos, kurioms esant yra taikomos šio straipsnio 1–21 dalys, tačiau nei šiame įstatyme, nei kituose nacionaliniuose teisės aktuose nėra nustatyta, kokia antžeminių paslaugų teikimo tvarka yra taikoma oro uostuose, kurie nėra pasiekę nurodytų kriterijų. Todėl siekiant teisinio aiškumo įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 24 dalį.

1.10. Dėl leidimų ne Europos Sąjungos vežėjams vykdyti skrydžius tarp Europos Sąjungai ir Europos ekonominei erdvei priklausančių valstybių ir Lietuvos Respublikos

Vadovaudamiesi 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento ([EB](#)) [Nr. 1008/2008](#) dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (toliau – Reglamentas ([EB](#)) [Nr. 1008/2008](#)) su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu ([ES](#)) [2018/1139](#), nuostatomis, Bendrijos oro vežėjai turi teisę teikti Bendrijos vidaus oro susisiekimo paslaugas be leidimų.

Aviacijos įstatymo 44 straipsnis reglamentuoja reguliarųjį oro susisiekimą, t. y. nustato, kad reguliarusis susisiekimas galimas tik pagal tarptautinių sutarčių sąlygas, o kai Lietuvos Respublika nėra sudariusi atitinkamos sutarties su vežėjo valstybe – LTSA suteikiama teisė išduoti laikiną leidimą. Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 2 dalis nustato, kad nereguliariesiems komerciniams skrydžiams tarp ES ir Europos ekonominei erdvei (toliau – EEE) nepriklausančių valstybių ir Lietuvos Respublikos reikia LTSA leidimo, tačiau nenumato jokių sąlygų nereguliariesiems komerciniams skrydžiams tarp ES ir EEE priklausančių valstybių ir Lietuvos Respublikos, kai tokius skrydžius vykdo ne ES vežėjas. Iki 2020 m. LTSA išduodavo tokiems skrydžiams leidimus vadovaudamasi tuo metu galiojusia Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“, 28 punkto

nuostata:

„28. Komerciniams skrydžiams su nutūpimu Lietuvos Respublikos teritorijoje reikia Lietuvos transporto saugos administracijos leidimo. Leidimas galioja tik jame nurodytam skrydžių skaičiui bei jame nurodytu laiku ir negali būti pratęstas.“ Norint užpildyti susidariusią spragą, įstatymo projektu siūloma papildyti 45 straipsnio 2 dalį nuostata, įgaliojančia LTSA išduoti leidimus tokiems nereguliuojamiems komerciniams skrydžiams vykdyti.

Nepapildžius Aviacijos įstatymo siūloma nuostata liktų neapibrėžtumas dėl to, ar iš viso reikia leidimo ne ES vežėjams vykdyti komercinius nereguliuojamus skrydžius tarp ES ir EEE nepriklausančių valstybių ir Lietuvos Respublikos.

1.11. Dėl eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektorių

Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalyje numatyta, kad eksperimentinės kategorijos orlaivių, išskyrus paprastuosius orlaivius, ir bepiločių orlaivių, kuriems netaikomi Reglamente [\(ES\) 2019/947](#) nustatyti sertifikavimo ir naudotojų registravimo reikalavimai, tinkamumo skraidyti reikalavimus nustato LTSA, atsižvelgdama į skrydžių saugos užtikrinimą.

Įgyvendindama šią nuostatą LTSA yra patvirtinusi Civilinių orlaivių specialiųjų tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimo taisyklės³. Remiantis šių taisyklių 18 ir 21 punktais, pripažinti eksperimentinės kategorijos orlaivį tinkamu skraidyti ir išduoti jam specialųjį tinkamumo skraidyti pažymėjimą (toliau – STSP) pavesta Agentūrai; prieš išduodamas orlaivio STSP ar pratęsdamas orlaivio STSP galiojimo laiką, Agentūros įgaliotas asmuo privalo įvertinti kartu su paraiška pateiktus dokumentus ir Agentūros patvirtinto įgaliotojo orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriaus rekomendacijas, o prireikus – pats asmeniškai apžiūrėti orlaivį ir (arba) pareikalauti atlikti bandomuosius skrydžius.

Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2015 m. rugsėjo 22 d. įsakymu Nr. 4R-164 „Dėl įgaliotųjų inspektorių patvirtinimo“ yra patvirtintas Ultralengvųjų orlaivių pilotų federacijos inspektorių sąrašas, suteikiant šiems inspektoriams teisę atlikti eksperimentinių orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą ir teikti rekomendacijas Civilinės aviacijos administracijai specialiesiems tinkamumo skraidyti pažymėjimams išduoti, pratęsti bei sustabdyti.

Šiuo metu praktikoje Agentūra, vadovaudamasi pirmiau nurodytais teisės aktais, Agentūros specialistui atlikus eksperimentinės kategorijos orlaivio patikrą arba remiantis šią patikrą atlikusių paskirtųjų visuomeninių inspektorių rekomendacija išduoda ir (ar) pratęsia eksperimentinės kategorijos orlaivių STSP. Toks dabartinis LTSA reguliavimas, susijęs su inspektoriais ir jų veikla atliekant patikrą ir teikiant rekomendacijas Agentūrai, yra nusistovėjęs praktikoje ir itin palaikomas Lietuvos aviacijos bendruomenės. Atsižvelgiant į susiklosčiusią praktiką ir siekiant teisinio reguliavimo sistemiškumo, nuoseklumo ir aiškumo, įstatymo projektu siūloma:

1) papildyti Aviacijos įstatymo 2 straipsnį ir nustatyti naujas sąvokas „Eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektorius“ ir „Specialusis tinkamumo skraidyti pažymėjimas“;

2) papildyti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalį 7 punktu ir numatyti Agentūros kompetenciją atlikti eksperimentinės kategorijos orlaivių patikrą, išduoti šios kategorijos orlaiviams specialiuosius tinkamumo skraidyti pažymėjimus, eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektoriaus (toliau – inspektorius) patvirtinimus;

3) papildyti Aviacijos įstatymo III skyrių dešimtuoju skirsniu ir įtvirtinti teisinę galimybę Agentūrai pasitelkti eksperimentinės kategorijos orlaivių ekspertus (kaip inspektorius) vykdyti eksperimentinės kategorijos orlaivių techninio tinkamumo įvertinimo procesą LTSA nustatyta tvarka, t. y. įtvirtinti inspektorių institutą, jų skyrimo, atšaukimo ir veiklos esmines sąlygas ir tvarką, nurodyti, kad eksperimentinės kategorijos orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą atlieka Agentūra arba inspektoriai.

³ Patvirtinta Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. kovo 6 d. įsakymu Nr. 2BE-70 „Dėl Civilinių orlaivių specialiųjų tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo“.

Šiuo metu Aviacijos įstatyme nesant įtvirtinto inspektorių instituto, jų paskyrimo, atšaukimo bei veiklos sąlygų ir tvarkos, nepakeitus Aviacijos įstatymo LTSA neturi teisinio pagrindo ir įgaliojimų nustatyti tokių inspektorių skyrimo, atšaukimo bei veiklos sąlygų ir tvarkos, tvirtinti šių inspektorių sąrašo ar pavesti tai daryti Agentūrai, suteikti inspektoriams teisę atlikti eksperimentinės kategorijos orlaivių tinkamumo skraidyti patikras bei teikti rekomendacijas Agentūrai. Todėl, nepakeitus Aviacijos įstatymo, LTSA turėtų pakeisti galiojantį teisinį reguliavimą, panaikindama Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2015 m. rugsėjo 22 d. įsakymą Nr. 4R-164 „Dėl įgaliotųjų inspektorių patvirtinimo“, nenumatydama galimybės inspektoriams atlikti eksperimentinės kategorijos orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą bei teikti rekomendacijas Agentūrai dėl STSP išdavimo ar jų galiojimų pratęsimo, kas neabejotinai sukeltų neigiamą Lietuvos aviacijos bendruomenės reakciją.

1.12. Dėl kitų pakeitimų

Taip pat įstatymo projektu siūloma:

1) siekiant ištaisyti techninę klaidą, patikslinti pasienio zonos apibrėžimą ir atsižvelgiant į Reglamente [\(ES\) 2018/1139](#) pateiktą aerodromo sąvoką, patikslinti šią sąvoką ir Aviacijos įstatyme. Taip pat papildyti kitų įstatyme vartojamų sąvokų nuorodą sąvokomis, nurodytomis 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamente [\(ES\) Nr. 965/2012](#), kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą [\(EB\) Nr. 216/2008](#) nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (toliau – Reglamentas [\(ES\) Nr. 965/2012](#));

2) sudaryti sąlygas Lietuvoje orlaivius gaminančioms įmonėms paprasčiau atlikti bandomuosius skrydžius pagamintais naujais orlaiviais, todėl įstatymo projektu siūloma išplėsti subjektų, kuriems netaikomos Aviacijos įstatymo 12 straipsnio nuostatos, ratą. Taip pat pažymėtina, kad Aviacijos įstatymo 44, 45, 46 straipsnių nuostatos apima tik dalį orlaivių, kurie gali atskristi į Lietuvos Respubliką (komerciniai skrydžiai, nereguliarieji komerciniai skrydžiai, valstybinių orlaivių skrydžiai), o kitos dalies galimų skrydžių (pavyzdžiui, bendrosios aviacijos) neapima ir nėra aiškaus reguliavimo – sukurama nereglamentuojama zona;

3) atsižvelgiant į tai, kad dabar galiojančio Aviacijos įstatymo 24 straipsnio 3 dalies 3 punkto nuostatos apriboja Lietuvos Respublikos oro vežėjų ūkinę veiklą, įstatymo projektu siūloma panaikinti orlaivio registravimo Civilinių orlaivių registre sąlygą, kad šis orlaivis daugiau kaip pusę skrydžių vykds iš Europos Sąjungos valstybės narės oro uosto. Pažymėtina, kad dažniausiai orlaiviai nuomojami iš lizingo kompanijų, o oro vežėjai vykdo skrydžius ne tik Europos Sąjungos šalyse, bet daugiausia trečiosiose šalyse pagal sudarytas sutartis su tų šalių oro vežėjais;

4) patikslinti nuostatas dėl Agentūros interneto svetainėje skelbiamų aviacijos saugumo instruktorių ir nuotolinį mokymą vykdančių subjektų sąrašo (toliau – Instruktorių sąrašas). Reglamente [\(ES\) 2015/1998](#) priedo 11.5.3 papunktyje įtvirtinta, kad „Atitinkama institucija parengia valstybėje narėje dirbančių instruktorių sąrašus arba jai tokie sąrašai yra prieinami“. Ši pareiga viešinti Instruktorių sąrašą yra nustatyta Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. lapkričio 10 d. nutarimu Nr. 1613-7 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos patvirtinimo“, 5.1.2.14 papunktyje. Pažymėtina tai, kad Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas nutarimuose (2002 m. kovo 14 d., 2004 m. gruodžio 29 d., 2005 m. liepos 8 d., 2009 m. gruodžio 11 d. nutarimai) ne kartą yra konstatavęs, kad pagal Konstituciją riboti žmogaus teises ir laisves galima, jeigu yra laikomasi šių sąlygų: „tai daroma įstatymu; ribojimai yra būtini demokratinėje visuomenėje siekiant apsaugoti kitų asmenų teises bei laisves ir Konstitucijoje įtvirtintas vertybes, taip pat konstituciškai svarbius tikslus; ribojimais nėra paneigiama teisių ir laisvių prigimtis bei jų esmė; laikomasi konstitucinio proporcingumo principo“. Įvertinus tai, matyti, kad Instruktorių sąrašas asmens duomenų viešinimo pareiga nustatyta ne įstatymu, o poįstatyminiu teisės aktu, todėl toks asmens duomenų viešinimas neatitinka nurodytų žmogaus teisių ribojimų teisėtumui keliamų reikalavimų. Todėl, siekiant Agentūrai suteikti ne tik teisę tvarkyti Instruktorių sąrašus, bet ir sudaryti teisinį pagrindą šiuos sąrašus viešinti, įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo nuostatas ir nustatyti bendrąsias sąlygas, reglamentuojančias duomenų

valdytojo atliekamo duomenų tvarkymo teisėtumą, tvarkytinų duomenų rūšis, duomenų tvarkymo tikslus bei duomenų tvarkymo procedūras;

5) papildyti nuostatomis, reglamentuojančiomis vietas, iš kurių ar į kurias leidžiama vykdyti skrydžius. Pažymėtina, kad šiuo metu nacionalinėje teisėje nėra konkrečiai įtvirtinta nuostata, iš kokių vietų ar į kokias vietas yra galimi skrydžiai, todėl sudaromos prielaidos vykdyti skrydžius iš vietų, kuriose nėra tinkamai užtikrinta skrydžių sauga, ar net vietų, neatitinkančių skrydžių saugos reikalavimų;

6) Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punktu Agentūra yra paskirta atlikti 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamente ([ES](#)) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą ([EB](#)) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2016 m. balandžio 6 d. Komisijos reglamentu ([ES](#)) 2016/539 (toliau – Reglamentas ([ES](#)) Nr. 1178/2011), ir 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamente ([ES](#)) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2018 m. rugpjūčio 14 d. Komisijos reglamentu ([ES](#)) 2018/1142 (toliau – Reglamentas ([ES](#)) Nr. 1321/2014), nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas, taip pat Reglamente ([ES](#)) 2018/1139 nurodytos nacionalinės kompetentingos institucijos funkcijas.

Vadovaujantis Reglamento ([ES](#)) Nr. 1178/2011 IV priedo III skirsnio ARA.GEN.300 dalies nuostatomis, viena iš kompetentingos institucijos funkcijų yra tikrinti nuolatinę orlaivių įgulos atitiktį taikomiems reikalavimams. Nustačiusi pažeidimus ir atlikusi tyrimą, patvirtinanti pažeidimą, kompetentinga institucija, vadovaujantis Reglamento ([ES](#)) 1178/2011 IV priedo III skirsnio ARA.GEN.355 dalies nuostatomis, yra įgaliota taikyti vykdymo užtikrinimo priemonės – atitinkamai atvejais apriboti, sustabdyti licencijos galiojimą arba panaikinti licenciją.

Pagal Reglamentą ([ES](#)) Nr. 1321/2014 kompetentinga institucija turi sustabdyti techninės priežiūros licencijos galiojimą, ją apriboti ar atšaukti, jeigu nustatomas saugos pažeidimas arba turima aiškių įrodymų, kad asmuo techninės priežiūros darbus atliko arba pažymėjimą išleisti eksploatuoti orlaivį išdavė apsvaigęs nuo alkoholio ar narkotikų.

Orlaivio įgulai taikomi reikalavimai yra nustatyti Reglamentu ([ES](#)) 2018/1139. Šio reglamento V priedo 7 dalies 7.6 punkte yra įtvirtintas draudimas atlikti orlaivyje paskirtas pareigas apsvaigus nuo psichoaktyviųjų medžiagų ar alkoholio.

Atsižvelgiant į tai ir siekiant panaikinti minėtų reglamentų ir Aviacijos įstatymo nuostatų prieštaravimus, įstatymo projektu siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 52 straipsnio 2 dalį ir nustatyti, kad teisę skraidyti orlaivio įgulos nariu ir teisę atlikti orlaivių techninę priežiūrą atima Agentūra, vietoje dabar nustatytos LTSA, taip pat pakeisti šio straipsnio 4 dalį ir nustatyti, kad LTSA direktorius nustato tvarką dėl teisės skraidyti orlaivio įgulos nariu, teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą atėmimo ir grąžinimo. Taip pat atlikti redakcinio pobūdžio pakeitimą šio straipsnio 3 dalyje;

7) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 16 d. nutarimo Nr. 312 „Dėl Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro įsteigimo, jo nuostatų patvirtinimo ir veiklos pradžios nustatymo“ 5 punktu Lietuvos kariuomenės vadas yra įgaliojamas parengti ir patvirtinti karinių orlaivių ženklinimo tvarką, nors įstatymuose nėra numatyta teisė Vyriausybei įgalioti instituciją šiuo klausimu. Tai reiškia, kad karinių orlaivių ženklinimo tvarka neturi teisinio pagrindo, nors civilinių orlaivių ženklinimo tvarkos tvirtinimas yra numatytas Aviacijos įstatymo 27 straipsnio 2 dalyje.

Atsižvelgiant į tai ir siekiant sistemiško teisinio reguliavimo, įstatymo projektu siūloma įpareigoti Lietuvos kariuomenės vadą tvirtinti karinių orlaivių ženklinimo tvarką;

8) nuo 2021 m. gruodžio 31 d. įsigalioja Reglamentas ([ES](#)) 2019/1583. Pagal šį reglamentą oro uostai, oro navigacijos paslaugas teikiančios įmonės, vežėjai ir kiti subjektai turės pareigą identifikuoti savo saugotinas informacines sistemas, apsibrėžti ir taikyti apsaugos nuo kibernetinių išpuolių priemones, o atitinkama valstybės institucija turės tikrinti, kaip laikomasi nustatytų reikalavimų. Atsižvelgiant į Reglamentu ([ES](#)) 2019/1583 keičiamo Reglamento ([ES](#)) 2015/1998

priedo 1.7.4. punkto nuostatas, nurodančias, kad jei „valstybėje narėje priemonės, susijusios su kibernetinėmis grėsmėmis, priklauso konkrečios institucijos ar agentūros kompetencijai, ši institucija ar agentūra gali būti paskirta kompetentinga koordinuoti ir (arba) stebėti su kibernetika susijusių šio reglamento nuostatų įgyvendinimą“, taip pat įvertinus Lietuvos Respublikos kibernetinio saugumo įstatymo (toliau – Kibernetinio saugumo įstatymas) nuostatas, įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad Reglamente [\(ES\) 2019/1583](#) numatomas civilinės aviacijos ypatingos svarbos informacinės infrastruktūros nustatymas ir apsauga nuo kibernetinių grėsmių bus vykdomi remiantis Kibernetinio saugumo įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nuostatomis;

9) patikslinti nuostatas dėl duomenų, kurie turi būti tvarkomi Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatuose (toliau – Civilinių orlaivių registro nuostatai) nustatyta tvarka, ir papildyti nuostata, nustatančia, kad Civilinių orlaivių registro tvarkytojas registro duomenų gavėjams neatlygintinai teikia registro duomenis, registro informaciją, registrų pateiktus dokumentus ir (arba) jų kopijas.

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

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupė (l. e. grupės vadovo pareigas – Tomas Pilukas, tel. (8 5) 239 3823, el. p. tomas.pilukas@sumin.lt). Tiesioginė rengėja – šios grupės vyriausioji specialistė Indrė Meironaitė-Gudaitienė (tel. (8 5) 239 3862, el. p. indre.meironaite@sumin.lt).

Įstatymo projekto nuostatas, susijusias su tarptautinių oro uostų žeme, leidimų vykdyti kitų užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius išdavimo tvarka ir metiniais diplomatiniais leidimais skrydžiams į Lietuvos Respublikos teritoriją, parengė Lietuvos kariuomenės kanceliarijos Lietuvos kariuomenės Teisės departamento (direktorius plk. lt. Darius Senikas, tel. (8 5) 278 5016, el. p. darius.senikas@kam.lt) Teisės aktų vertinimo ir rengimo skyriaus (vedėja Žydrė Abourida, tel. (8 5) 278 5011, el. p. zydre.abourida@mil.lt) vyriausioji specialistė Rasa Leonavičienė (tel. (8 5) 264 8522, el. p. rasa.leonavicene@mil.lt) ir Krašto apsaugos ministerijos Teisės departamento (direktorė Judita Nagienė, tel. (8 5) 273 5545, el. p. judita.nagiene@kam.lt) Teisėkūros skyriaus (vedėjas Tomas Vainius, tel. (8 5) 273 5908, el. p. tomas.vainius@kam.lt) vyriausioji specialistė Aura Baubienė (tel. (8 5) 273 5593, el. p. aura.baubiene@kam.lt) ir patarėjas kpt. Mantas Keliotis (tel. (8 5) 273 5597, el. p. mantas.keliotis@kam.lt).

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

3.1. Dėl tarptautinių oro uostų žemės

Įstatymo 33 straipsnyje numatyta, kad tarptautinį oro uostą valdanti įmonė oro uosto žemę valdo, naudoja ir ja disponuoja turto patikėjimo teise, vadovaudamasi Aviacijos įstatymu, Turto valdymo įstatymu ir Žemės įstatymu. Tarptautinio oro uosto teritorijos ribas ir plotą tvirtina Vyriausybė. Šiame straipsnyje taip pat nurodyta, kad tarptautinį oro uostą valdanti įmonė turi teisę išnuomoti tarptautinio oro uosto žemės sklypus (jų dalis) su šio oro uosto veikla susijusioms reikmėms, taip pat juridiniams ar fiziniams asmenims, kurių veikla nesusijusi su šio oro uosto veikla, šiems asmenims nuosavybės teise priklausantiems ar jų nuomojamiems statiniams ar įrenginiams, esantiems tarptautinio oro uosto teritorijoje, eksploatuoti. Kontroluojamojoje zonoje esanti tarptautinio oro uosto žemė gali būti išnuomojama tik su šio oro uosto veikla susijusioms reikmėms. Tarptautinio oro uosto žemės nuomos aukciono ir ne aukciono būdu tvarką, oro uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką ir oro uosto žemės nuomos mokesčio dydžius tvirtina Vyriausybė. Valstybės institucijoms, kurių veikla tarptautiniame oro uoste privaloma pagal Lietuvos Respublikos įstatymus, susijusius su šių institucijų veikla, oro uosto žemė perduodama neatlygintinai naudotis Žemės įstatymo ir Vyriausybės nustatyta tvarka. Sprendimus perduoti neatlygintinai naudotis oro uosto žeme priima tarptautinį oro uostą valdančios įmonės vadovas.

3.2. Dėl ES reglamentuose nurodytos kompetentingos institucijos ir institucijos, atsakingos už ES reglamentų nuostatų vykdymą, ir atitinkamų nacionalinių institucijų funkcijų vykdymo

Šiuo metu Aviacijos įstatyme nenumatyta, kad Agentūra vykdo Reglamente [\(ES\) 2017/373](#) ir Reglamente [\(ES\) 2018/1976](#) nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas.

Įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punkte numatyta, kad Reglamente [\(ES\) Nr. 598/2014](#) nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas vykdo Agentūra, tačiau šios funkcijos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymo Nr. 3-574 „Dėl Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatų patvirtinimo“ 13.6.11 papunkčiu yra pavestos vykdyti LTSA. Į susisiekimo ministro įsakymu patvirtintus Agentūros įstatus minėtu reglamentu nustatomos funkcijos nėra įtrauktos.

3.3. Dėl Agentūrai išlaikyti naudojamų lėšų iš rinkliavų už oro navigacijos paslaugas atskaitymų ir nuolaidų už Agentūros teikiamas administracines paslaugas

Šiuo metu oro navigacijos rinkliavų skaičiavimas, jų mokėjimo sąlygos reglamentuojamos pagal Europos saugios oro navigacijos organizacijos daugiašalį susitarimą dėl maršruto rinkliavų ir jos dokumentus. Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 2 dalies 1 punkte nustatyta, kad Agentūrai išlaikyti naudojamos rinkliavų už oro navigacijos paslaugas atskaitymų, kuriuos iki kiekvieno ketvirčio pirmojo mėnesio 25 dienos Agentūrai perveda oro eismo paslaugų teikėjai arba Europos saugios oro navigacijos organizacija dalimis, lygiomis vienai ketvirtajai Agentūros einamųjų metų planuotų sąnaudų, susijusių su oro navigacijos paslaugų teikėjų valstybine priežiūra pagal Reglamento [\(EB\) Nr. 549/2004](#) nuostatas, lėšos.

Aviacijos įstatymo 8 straipsnyje nėra numatyta galimybė susisiekimo ministrui, nustatant konkrečius atlyginimo už Agentūros teikiamas administracines paslaugas dydžius, nustatyti atitinkamo dydžio nuolaidas nekomercinei bendrosios aviacijos veiklai.

3.4. Dėl orlaivių laikino registravimo termino pratęsimo

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 24 straipsnio 5 dalyje yra nustatyta, kad orlaivis Civilinių orlaivių registre gali būti laikinai įregistruotas ne ilgiau kaip vienam mėnesiui.

3.5. Dėl valstybinės saugos programos teikimo ir tvirtinimo tvarkos ir valstybiniame aviacijos saugos plane numatytų saugos veiksmingumo lygio rodiklių užtikrinimo koordinavimo

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 28 straipsnio 3 ir 4 dalyse yra numatyta, kad aviacijos saugos valdymui užtikrinti Vyriausybė tvirtina valstybinę saugos programą, kurioje numatomi aspektai, susiję su valstybės saugos valdymo įpareigojimais, nustatytais tarptautiniuose standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje, ir kad valstybinės saugos programos įgyvendinimą koordinuoja ir vykdo Vyriausybės sudaryta Valstybinė aviacijos saugos komisija. Aviacijos įstatyme nėra nuostatų dėl valstybinį aviacijos saugos planą rengiančios ar tvirtinančios institucijos, taip pat nenumatyta galimybė patvirtinti aviacijos saugos veiksmingumo lygio rodiklius, skirtus siektinam saugos veiksmingumo lygiui nustatyti ir jo stebėsenai vykdyti.

3.6. Dėl asmenų reputacijos patikrinimo

Šiuo metu Aviacijos įstatyme numatyta, kad tik nepriekaištingos reputacijos asmenims yra išduodami Lietuvos Respublikos civilinio orlaivio įgulos nario pažymėjimai, Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos inspektoriaus pažymėjimai, taip pat pažymėjimai nelydimam asmeniui patekti į oro uosto riboto patekimo zoną ar į oro navigacijos paslaugas teikiančios įmonės kontroliuojamąją zoną.

Aviacijos įstatyme taip pat numatyta, kokie asmenys nėra laikomi nepriekaištingos reputacijos – buvę nuteisti už sunkų ar labai sunkų nusikaltimą, neatsižvelgiant į tai, ar teistumas yra išnykęs, ar panaikintas, taip pat buvę nuteisti už nesunkų, apysunkį ar neatsargų nusikaltimą ir teistumas nėra išnykęs ar panaikintas, asmenys, kurie per įstatyme numatytus terminus turėjo paskirtų administracinių nuobaudų už aviacijos saugumo reikalavimų pažeidimus, taip pat asmenys, kurie buvo nuteisti už baudžiamąjį nusižengimą ir yra neatlikę paskirtos bausmės (išskyrus atvejus, kai asmuo atleistas nuo bausmės atlikimo).

3.7. Dėl leidimų vykdyti kitų užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius išdavimo tvarkos

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 46 straipsnio 2 dalis numato, kad leidimus vykdyti kitų užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius krašto apsaugos ministro ar jo įgalioto asmens teikimu išduoda Užsienio reikalų ministerija. Papildomai pažymėtina, kad nors yra vartojamos formuluotės „ypač skubūs atvejai“ ir „labai svarbūs asmenys“, įstatyme nėra detalizuojama jų reikšmė ir nenumatoma galimybė tai padaryti kitiems subjektams.

3.8. Dėl užsienio šalių valstybės orlaivių leidimų skrydžiams į Lietuvos Respublikos teritoriją

Šiuo metu Aviacijos įstatyme nėra nustatytas išduotų metinių diplomatinių leidimų vykdyti užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius į Lietuvos Respublikos teritoriją, iš jos arba per ją galiojimo terminas.

3.9. Dėl antžeminio aptarnavimo oro uostuose

Susisiekimo ministro sudarytos nuolatinės komisijos, nagrinėjančios paraiškas patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį, kompetencijos yra nustatytos Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 4 dalyje.

Nuostatų, nurodančių, kokia antžeminių paslaugų teikimo tvarka galioja oro uostuose, nepasiekusiuose Aviacijos įstatymo 49 straipsnyje 22 dalyje nurodytų kriterijų, nacionaliniuose teisės aktuose nėra.

3.10. Dėl leidimų ne Europos Sąjungos vežėjams vykdyti skrydžius tarp Europos Sąjungai ir Europos ekonominei erdvei priklausančių valstybių ir Lietuvos Respublikos

Šiuo metu įstatymo projektu siūlomi teisiniai santykiai nacionalinėje teisėje nereguliuojami. ES ir EEE oro transporto rinka liberalizuota ir yra visiškai atvira Europos Sąjungos ir Europos ekonominei erdvei priklausantiems ir (ar) jose registruotiems oro vežėjams, turintiems licencijas, išduotas pagal Reglamentą [\(EB\) Nr. 1008/2008](#). Minėtas reglamentas nesuteikia tokių liberalių teisių ne ES vežėjams naudotis ES ir EEE oro transporto rinka. Todėl ne ES vežėjų komercinė veikla ES vidaus rinkoje (tarp ES ir EEE nepriklausančių valstybių ir Lietuvos Respublikos) turi būti reguliuojama nacionaliniu lygmeniu, t. y. nustatant tokios veiklos sąlygas Aviacijos įstatyme.

3.11. Dėl eksperimentinės kategorijos orlaivių tinkamumo skraidyti patikrų inspektorių

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalyje numatyta, kad eksperimentinės kategorijos orlaivių, išskyrus paprastuosius orlaivius, ir bepiločių orlaivių, kuriems netaikomi Reglamente [\(ES\) 2019/947](#) nustatyti sertifikavimo ir naudotojų registravimo reikalavimai, tinkamumo skraidyti reikalavimus nustato LTSA, atsižvelgdama į skrydžių saugos užtikrinimą.

Civilinių orlaivių specialiųjų tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. kovo 6 d. įsakymu Nr. 2BE-70 „Dėl Civilinių orlaivių specialiųjų tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo“, 18 ir 21 punktuose įtvirtinta, kad pripažinti eksperimentinės kategorijos orlaivį tinkamu skraidyti ir išduoti jam STSP pavesta Agentūrai; prieš išduodamas orlaivio STSP ar pratęsdamas orlaivio STSP galiojimo laiką, Agentūros įgaliotas asmuo privalo įvertinti kartu su paraiška pateiktus dokumentus ir Agentūros patvirtinto įgaliotojo orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriaus rekomendacijas, o prireikus – pats asmeniškai apžiūrėti orlaivį ir (arba) pareikalauti atlikti bandomuosius skrydžius.

Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2015 m. rugsėjo 22 d. įsakymu Nr. 4R-164 „Dėl įgaliotųjų inspektorių patvirtinimo“ yra patvirtintas Ultralengvųjų orlaivių pilotų federacijos inspektorių sąrašas, šiems inspektoriams suteikta teisė atlikti eksperimentinių orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą ir teikti rekomendacijas Civilinės aviacijos administracijai specialiesiems tinkamumo skraidyti pažymėjimams išduoti, pratęsti bei sustabdyti. Aviacijos įstatymas nesuteikia LTSA įgaliojimų tvirtinti tokį sąrašą ar pavesti tai padaryti Agentūrai.

3.12. Dėl kitų pakeitimų

1) Šiuo metu Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 35 dalyje numatyta, kad pasienio zona – keturių jūrmylių Lietuvos Respublikos nevaldomos oro erdvės dalis nuo Lietuvos Respublikos valstybės sienos, kuri ribojasi su ne Europos Sąjungos valstybe nare, į teritorijos gilumą. Atnaujinus vidaus sienų kontrolę, pasienio zona yra keturių jūrmylių Lietuvos Respublikos oro erdvės dalis nuo Lietuvos Respublikos valstybės sienos į teritorijos gilumą. Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 1 dalyje apibrėžiama, kad aerodromas yra nustatyta sausumos ar vandens arba nejudamosios sausumos, nejudamosios jūrinės ar plūdrniosios konstrukcijos paviršiaus zona (įskaitant visus pastatus, įrenginius ir techninę įrangą), kuri visa ar

kurios dalis skirta orlaiviams atskristi, išskristi ir judėti paviršiumi. Įstatymo 2 straipsnio 45 dalyje nuorodos į Reglamento [\(ES\) Nr. 965/2012](#) sąvokas nėra.

2) Aviacijos įstatymo 12 straipsnyje numatyta, kad leidžiama naudoti tik Lietuvoje registruotus orlaivius, o šio straipsnio nuostatos netaikomos užsienio šalių orlaiviams, kurie vykdo skrydžius pagal šio įstatymo 44, 45 ir 46 straipsnius, taip pat bepiločiams ir paprastiesiems orlaiviams. Pažymėtina, kad šiuo metu nėra reglamentuoti pagamintų naujų orlaivių bandomieji skrydžiai, nors *status quo* tokie skrydžiai vykdomi.

Taip pat pažymėtina, kad orlaivius gaminančios įmonės, norėdamos atlikti bandomąjį skrydį, turi kiekvieną kartą kreiptis dėl leidimo tokiam skrydžiui.

3) Šiuo metu Aviacijos įstatymo 24 straipsnyje yra nustatyta, kad viena iš galimybių registruoti orlaivį Civilinių orlaivių registre yra, kai orlaivio naudotojas yra Lietuvos Respublikos pilietis ar kitas fizinis asmuo arba juridinis asmuo, registruotas Lietuvos Respublikoje, ir šis orlaivis daugiau kaip pusę skrydžių vykdo iš Europos Sąjungos valstybės narės oro uosto.

4) Atsižvelgiant į 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento [\(ES\) 2015/1998](#), kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės, priedo 11.5.3 papunktyje įtvirtintą nuostatą, kad „Atitinkama institucija parengia valstybėje narėje dirbančių instruktorių sąrašus arba jai tokie sąrašai yra prieinami“, pareiga viešinti šį sąrašą yra nustatyta Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. lapkričio 10 d. nutarimu Nr. 1613-7 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos patvirtinimo“, 5.1.2.14 papunktyje.

5) Šiuo metu įstatyme nuostatos dėl vietos, iš kurios ar į kurią vykdomi skrydžiai, nėra.

6) Įstatymo 52 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad teisės skraidyti orlaivio įgulos nariu, teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą atėmimą vykdo LTSA. Aviacijos įstatymo 52 straipsnio 4 dalis nurodo, kad teisę skraidyti orlaivio įgulos nariu, teisę atlikti orlaivių techninę priežiūrą suteikiančių licencijų paėmimo ir grąžinimo tvarką nustato susisiekimo ministras.

7) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 16 d. nutarimo Nr. 312 „Dėl Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro įsteigimo, jo nuostatų patvirtinimo ir veiklos pradžios nustatymo“ 5 punktu Lietuvos kariuomenės vadas yra įgaliojamas parengti ir patvirtinti karinių orlaivių ženklinimo tvarką.

8) Šiuo metu teisės aktuose nėra nustatytas Reglamento [\(ES\) 2019/1583](#) nuostatų taikymas.

9) Šiuo metu Aviacijos įstatymo 24 straipsnio 8 dalyje nurodoma, kad tik orlaivių duomenys tvarkomi Civilinių orlaivių registro nuostatuose nustatyta tvarka. Taip pat pagal Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo (toliau – Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymas) 29 straipsnio 1 dalį „registro duomenys, registro informacija, registruoti dokumentai ir (arba) jų kopijos teikiami už atlyginimą, išskyrus šio ir kitų Lietuvos Respublikos įstatymuose, Europos Sąjungos teisės aktuose ir registrų nuostatuose nustatytas išimtis“, o Civilinių orlaivių registro duomenų teikimas reglamentuojamas Civilinių orlaivių registro nuostatuose, patvirtintuose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 30 d. nutarimu Nr. 1680 „Dėl Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro reorganizavimo ir Civilinių orlaivių registro nuostatų patvirtinimo“.

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

4.1. Dėl tarptautinių oro uostų žemės

Įstatymo projektu siūloma pakeisti įstatymo 33 straipsnį ir numatyti tarptautinį oro uostą valdančioms valstybės institucijoms ar įstaigoms teisę valdyti ir disponuoti oro uosto žeme tokiomis pačiomis, kaip ir tarptautinį oro uostą valdančios įmonės, sąlygomis.

4.2. Dėl ES reglamentuose nurodytos kompetentingos institucijos ir institucijos, atsakingos už ES reglamentų nuostatų vykdymą, ir atitinkamų nacionalinių institucijų funkcijų vykdymo

Įstatymo projektu siūloma atlikti redakcinio pobūdžio taisymą ir numatyti, kad, atsižvelgiant į Reglamento [\(ES\) Nr. 598/2014](#) nuostatas, valstybė narė turi paskirti kompetentingą valdžios instituciją, atsakingą už tvarką, taikytiną patvirtinant naudojimo apribojimus, taip pat

įvertinus Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo nuostatas ir tai, kad LTSA yra kompetentinga institucija, vykdanči oro uostų keliamo triukšmo monitoringo vertinimą, ataskaitų analizę ir nustatanti triukšmo stebėjimo tvarką, Reglamente [\(ES\) Nr. 598/2014](#) nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas vykdo ne Agentūra, o LTSA.

Taip pat įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punktą ir numatyti, kad atsižvelgdama į Reglamento [\(ES\) 2017/373](#) 1 straipsnio 2 dalies nuostatas, numatančias reikalavimus kompetentingai institucijai, išduodančiai oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjams pažymėjimus, prižiūrinčiais ir užtikrinančiais, kad teikėjai vykdytų nustatytus reikalavimus, ir į Reglamento [\(ES\) 2018/1976](#) 2 priedo SAO.GEN.105 dalies nuostatas valstybei narei paskirti kompetentingą instituciją, Agentūra, be kita ko, vykdo Reglamente [\(ES\) 2017/373](#) ir Reglamente [\(ES\) 2018/1976](#) nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas.

Nustačius tokį teisinį reguliavimą, būtų užtikrintas tinkamas minėtų reglamentų nuostatų taikymas.

4.3. Dėl Agentūrai išlaikyti naudojamų lėšų iš rinkliavų už oro navigacijos paslaugas atskaitymų ir nuolaidų už Agentūros teikiamas administracines paslaugas

Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad atnaujinus Europos saugios oro navigacijos organizacijos programinę įrangą Lietuvos vardu surinktos rinkliavos būtų pervedamos iš karto, kas užtikrintų dažnas atskaitymų lėšų įplaukas. Šios įplaukos yra ypač aktualios Agentūrai, kaip civilinės aviacijos priežiūros institucijai, COVID-19 pandemijos metu. Įstatymo projektu būtų nustatytas kasavaitinis lėšų pervedimas Agentūrai. Toks mechanizmas užtikrins efektyvesnį Agentūros gaunamų atskaitymų lėšų panaudojimą.

Įstatymo projektu taip pat siūloma įtvirtinti, kad susisiekimo ministras, nustatydamas konkrečius atlyginimo už Agentūros teikiamas administracines paslaugas dydžius, nustato 30 procentų dydžio nuolaidas **nekomercinei bendrosios aviacijos veiklai**: už leidimų naudotis ne tarptautinių oro uostų aerodromais, lauko aikštelėmis, orlaiviais, kurie nenaudojami komercinei veiklai, išdavimą ir lengvojo orlaivio piloto licencijos, piloto mėgėjo licencijos, sklandytuvo piloto licencijos, oro baliono piloto licencijos, orlaivių, kurių sertifikuota kilimo masė ne didesnė kaip 5 670 kg, techninės priežiūros specialisto licencijos išdavimą, **jei pateikiama deklaracija, kuria patvirtinama, kad turint šiuos leidimus ar licencijas nebus vykdoma komercinė veikla**. Tokiu būdu būtų sudarytos palankesnės sąlygos plėtoti bendrąją nekomercinę aviaciją Lietuvoje ir mažinti finansinę naštą sporto ir rekreacinės aviacijos bendruomenei. Būtų sudarytos tinkamos prielaidos toliau plėtoti edukacinę, aviacijos sporto veiklą. Vaikams ir toliau būtų palankios sąlygos įgyti skraidymo aparatų pilotavimo patirties bei aviacijos teorijos pradmenis, atskleisti individualias kūrybines galias ir gebėjimus, tenkinti prigimtinius saviraiškos poreikius, ruošti ateities profesinei veiklai. Taip pat būtų sudarytos geresnės sąlygos vystyti aviacijos sportui, užtikrintas tolesnis aukšto meistriškumo aviacijos sportininkų rengimas. Jau ir šiuo metu tarptautiniuose aviacijos sporto renginiuose Lietuvos sportininkai užima aukštas vietas, taip garsina šalį, padeda kurti teigiamą Lietuvos įvaizdį ir didina šalies patrauklumą aviaciniam turizmui.

Numatoma, kad susisiekimo ministrui nustačius 30 procentų nuolaidas už Agentūros teikiamas administracines paslaugas, preliminarai reikėtų apie 20 tūkst. eurų valstybės biudžeto lėšų per metus.

Nustačius nuolaidas už Agentūros teikiamas paslaugas, skirtumas tarp paslaugos savikainos ir negautų Agentūros pajamų būtų dengiamas iš Susisiekimo ministerijai skirtų valstybės biudžeto asignavimų. Konkretūs nuolaidų dydžiai būtų vertinami kasmet atsižvelgiant į per prieš tai buvusias metus panaudotų asignavimų sumą.

Numatoma, kad šį nuostata įsigaliotų nuo 2022 m. sausio 2 d.

4.4. Dėl orlaivių laikino registravimo termino pratęsimo

Įstatymo projektu siūloma dabar nustatytą ne ilgesnį kaip vieno mėnesio orlaivio laikino registravimo Civilinių orlaivių registre terminą pailginti iki keturių mėnesių.

Priėmus siūlomą pakeitimą būtų sudarytos palankesnės sąlygos verslui – sumažinta administracinė ir mokestinė našta.

4.5. Dėl valstybinės saugos programos teikimo ir tvirtinimo tvarkos ir valstybiniame aviacijos saugos plane numatytų saugos veiksmingumo lygio rodiklių užtikrinimo koordinavimo

Priėmus siūlomas nuostatas, Aviacijos įstatymo 28 straipsnyje bus numatyta, kad LTSA teikimu susisiekti ministras tvirtins valstybinę aviacijos saugos programą, kurioje bus numatomi aspektai, susiję su valstybės saugos valdymo įpareigojimais, nustatytais tarptautiniuose standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje, ir valstybinį aviacijos saugos planą, kuriame bus identifikuojamos aviacijos veiklos saugos rizikos ir priemonės joms mažinti, nustatomas siektinas aviacijos saugos užtikrinimo veiksmingumo lygis valstybės mastu ir jo stebėsenai užtikrinti skirti aviacijos saugos veiksmingumo rodikliai. Taip pat bus įtvirtinta, kad susisiekti ministro sudaryta Valstybinė aviacijos saugos komisija koordinuoja valstybinės saugos programos įgyvendinimą, vykdo aviacijos saugos užtikrinimo veiksmingumo lygio stebėseną atsižvelgdama į valstybiniame aviacijos saugos plane nustatytus saugos veiksmingumo lygio rodiklius, o prireikus Valstybinė aviacijos saugos komisija teikia pasiūlymus dėl aviacijos saugos veiksmingumo Lietuvoje stiprinimo.

Pažymėtina, kad valstybine saugos programa nebus siekiama nustatyti naujų teisinių skrydžių saugos užtikrinimo reikalavimų, kadangi šie reikalavimai teisės aktais jau yra įtvirtinti galiojančiuose ES ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose. Valstybinė aviacijos saugos programa pagal savo paskirtį būtų dokumentas, apibendrinantis, kaip Lietuvos Respublikoje veikia (yra valdoma) aviacijos saugos užtikrinimo sistema.

4.6. Dėl asmenų reputacijos patikrinimo

Įstatymo projektu, atsižvelgiant į Reglamento [\(ES\) 2019/103](#) nuostatas, siūloma numatyti dviejų rūšių asmens reputacijos patikrinimus – išsamų ir standartinį. Išsamų asmens reputacijos patikrinimą siūloma atlikti asmenims, kurie vykdys asmenų, rankinio bagažo, nešulių, krovinių skyriuje vežamo bagažo, krovinių ir pašto, vežėjo pašto ir medžiagų, orlaivio atsargų ir oro uosto atsargų, transporto priemonių patikrą, patekimo kontrolę ar taikys kitokias saugumo kontrolės priemones riboto patekimo zonoje, taip pat asmenims, kuriems išduodamas pažymėjimas, suteikiantis teisę nelydimiems patekti į Lietuvos Respublikos oro uosto riboto patekimo zoną, pažymėjimas, suteikiantis teisę nelydimiems patekti į Lietuvos Respublikoje oro navigacijos paslaugas teikiančios įmonės kontroliuojamąją zoną, ES oro vežėjo orlaivio įgulos nario pažymėjimas, Lietuvos Respublikos civilinio orlaivio įgulos nario pažymėjimas ar Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos inspektorius pažymėjimas, ir asmenims, kurie turi administratoriaus teises arba gali neprižiūrėti be apribojimų prie civilinės aviacijos saugumo tikslais naudojamų ypatingos svarbos informacinių ir ryšių technologijų sistemų ir duomenų, taip pat kitiems asmenims, kurių atžvilgiu būtinybė atlikti išsamų asmens reputacijos patikrinimą yra identifiukuota pagal oro uosto, oro vežėjo ar subjekto atliktą rizikos vertinimą.

Standartinį asmens reputacijos patikrinimą siūloma atlikti asmenims, samdomiems atlikti tikrinimą, patekimo kontrolę arba kitokią saugumo kontrolę neriboto patekimo zonoje ar būti atsakingiems už tokį tikrinimą ar kontrolę, ir asmenims, kurie gali be palydos patekti prie oro transporto krovinių ir pašto, oro vežėjo pašto ir oro vežėjo medžiagų, orlaivio atsargų ir oro uosto atsargų, kurių reikiama saugumo kontrolė atlikta.

Atitinkamai įstatymo projektu siūloma nustatyti šių patikrinimų reguliarumo intervalus – išsamų asmens reputacijos patikrinimą siūloma atlikti ne vėliau kaip kasmet, o standartinį asmens patikrinimą – ne vėliau kaip kas trejus metus.

Siūlomas asmens reputacijos patikrinimo diferencijavimas užtikrintų tinkamą aviacijos saugumo lygį ir nacionalinių teisės aktų atitikimą ES reglamentų nuostatomis.

Įstatymo projektu taip pat siūloma papildyti asmens reputacijos patikrinimo elementus, t. y. tarp jų įtraukti kompetentingų nacionalinių institucijų turimą žvalgybos informaciją. Papildant šių elementų sąrašą buvo atsižvelgta į tai, kad VĮ Lietuvos oro uostai ir VĮ „Oro navigacija“ yra priskirtos pirmos kategorijos nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbioms įmonėms, kurių infrastruktūra turi būti apsaugota nuo galinčių kelti grėsmę rizikų ir veiksmų, taip pat nuo tokių veiksmų atsiradimo priežasčių ir sąlygų. Be to, įstatymo projektu siūloma nustatyti konkretų sąrašą aplinkybių, kurioms esant asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama. Taip būtų

išlaikytas teisinis aiškumas ir konstitucinis principas asmens teisių ribojimus nustatyti įstatymų lygmeniu.

Įvertinus Reglamento [\(ES\) 2019/103](#) nuostatas, įstatymo projektu siūloma įtvirtinti, kad atliekant išsamų reputacijos patikrinimą informaciją apie tikrinamą asmenį teiktų Valstybės saugumo departamentas, Antrasis operatyvinių tarnybų departamentas, Informatikos ir ryšių departamentas, LTSA. Įvertinus tai, kad kai kurių institucijų disponuojama informacija yra įslaptinta, įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad informaciją apie aplinkybes, dėl kurių asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, kompetentingos institucijos teiktų ne tiesiogiai asmenis įdarbinantiems subjektams (privatiems asmenims), bet LTSA, kuri pagal asmenis įdarbinančių subjektų prašymus teiktų užklausas kompetentingoms institucijoms ir, remdamasi iš kompetentingų institucijų gauta informacija, atitinkamai pateiktų bendro pobūdžio pažymą tikrinamą asmenį į darbą priimančiam subjektui, o šis priimtų galutinį sprendimą, ar įdarbinamo asmens reputacijos išvada gali būti teigiama.

Įstatymo projektu taip pat siūloma nustatyti, kad oro uostą valdanti įmonė, kaip turinti paslapčių subjekto statusą, prieš išduodama pažymėjimą, kuriuo suteikiama teisė asmeniui nelydimam patekti į Lietuvos Respublikos oro uosto riboto patekimo zoną, į kompetentingas institucijas su prašymu kreiptųsi tiesiogiai.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad asmeniui, kurio reputacija yra tikrinama, nepateikus Aviacijos įstatymą papildančio 41¹ straipsnio 7 ir 9 dalyse nurodytų visų dokumentų ar duomenų, reputacijos patikrinimo išvada negalės būti teigiama. Taip pat pažymėtina, kad atsižvelgiant į tai, kad teisės aktuose, reglamentuojančiuose valstybės statutinių pareigūnų reputacijos patikrinimą, nuostatos dėl nepriekaištingos reputacijos kriterijų ir patikrinimo intervalų skiriasi nuo Aviacijos įstatymą papildančiame 41¹ straipsnyje nurodytų nuostatų, taip pat į tai, kad Reglamente [\(ES\) 2015/1998](#) nėra numatyta asmens reputacijos patikrinimo nuostatų taikymo išimčių, įstatymo projekte nėra nuostatų dėl valstybės statutinių pareigūnų, kurie vykdo savo funkcijas Lietuvos oro uostuose ir gauna šių oro uostų leidimus nelydimiems patekti į oro uostų riboto patekimo zonas, todėl išsamaus reputacijos patikrinimo reikalavimai jiems bus taikomi.

Pažymėtina, kad įvertinus tai, kad asmenys, kuriems bus taikomas standartinis asmens patikrinimas, nepatenka į oro uosto riboto patekimo zoną, įstatymo projekte siūlomi atitinkami reputacijos patikrinimo kriterijai. Pabrėžtina, kad išplėtus standartinio patikrinimo kriterijus asmens reputacijos diferencijavimas netektų prasmės.

Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatymo nuostatas ir į Aviacijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalį, kad LTSA yra iš valstybės biudžeto išlaikoma biudžetinė įstaiga, už įstatymo projekto nuostatomis nustatytas LTSA teikiamas paslaugas – pažymą dėl asmens reputacijos patikrinimo – numatoma imti valstybės rinkliava, todėl turės būti pakeistas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. gruodžio 15 d. nutarimas Nr. 1458 „Dėl Konkrečių valstybės rinkliavos dydžių sąrašo ir Valstybės rinkliavos mokėjimo ir grąžinimo taisyklių patvirtinimo“.

Priėmus siūlomus pakeitimus būtų nustatyta pagrindinė asmens reputacijos patikrinimo tvarka ir kriterijai, užtikrinta atitiktis ES reglamentų nuostatoms, garantuotas aukštas saugumo lygis.

4.7. Dėl leidimų vykdyti kitų užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius išdavimo tvarkos

Siekiant sumažinti administracinę naštą ir prašymų nagrinėjimo terminą, įstatymo projektu siūloma koreguoti leidimų vykdyti kitų užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius išdavimo tvarką ir nustatyti, kad šiuos leidimus išduotų Užsienio reikalų ministerija, ne krašto apsaugos ministro ar jo įgalioto asmens teikimu, o suderinusi su krašto apsaugos ministru ar jo įgaliotu asmeniu.

Taip siūloma numatyti subjektus, nustatančius „ypač skubių atvejų“ ir „labai svarbių asmenų“ reikšmę. Atsižvelgiant į tai, kad leidimų išdavimas yra Užsienio reikalų ministerijos ir Krašto apsaugos ministerijos susitarimo klausimas, siūloma numatyti kad „ypač skubių atvejų“ sąrašą tvirtintų krašto apsaugos ir užsienio reikalų ministrai bendru įsakymu. „Labai svarbių asmenų“ sąrašą, atsižvelgiant į nusistovėjusią praktiką, siūloma numatyti tvirtinti Vyriausybei.

4.8. Dėl užsienio šalių valstybės orlaivių leidimų skrydžiams į Lietuvos Respublikos teritoriją

Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 47 straipsnį nuostata, nustatančia išduotų metinių leidimų atlikti ES ir NATO šalių valstybės orlaivių skrydžius, taip pat kitus užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius pagal Lietuvos Respublikos tarptautines sutartis, tarptautinius susitarimus ir įsipareigojimus galiojimo terminą vieniems kalendoriniams metams nuo šių leidimų išdavimo dienos. Metinių leidimų išdavimo kriterijai pasirinkti atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos tarptautinius įsipareigojimus bei nusistovėjusią metinių leidimų išdavimo praktiką. Priėmus šį pakeitimą bus užtikrintas teisinio reguliavimo sistemiškumo ir nuoseklumo principų taikymas.

4.9. Dėl antžeminio aptarnavimo oro uostuose

Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 4 dalį ir įgalinti susisiekimo ministrą, gavusį pagal Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 11, 14, 16, 19 ir 20 dalių nuostatas Agentūros prašymą, kreiptis į susisiekimo ministro sudarytą nuolatinę komisiją dėl išvados dėl antžeminių paslaugų teikėjų arba savateikių skaičiaus galimo apribojimo. Šiuo pasiūlymu siekiama užtikrinti sprendimų dėl įvedamų apribojimų priėmimo skaidrumą ir kartu susisiekimo ministrui sudaryti galimybę susipažinti su kompetentingų institucijų nuomone ir ją įvertinti. Taip pat šiuo papildymu siūloma patikslinti tokių prašymų nagrinėjimo terminus ir nustatyti, kad susisiekimo ministro sprendimas turi būti priimtas per 10 darbo dienų nuo Agentūros kreipimosi gavimo arba per 10 darbo dienų nuo komisijos sprendimo priėmimo dienos.

Įstatymo projektu taip pat siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 24 dalį ir joje nustatyti, kad oro uostuose, kuriuose nėra pasiekiami šio straipsnio 22 dalyje nustatyti skaičiai ir kiekiai (per metus vežama ne mažiau kaip 2 mln. keleivių arba 50 000 tonų krovinių), antžeminės paslaugos teikiamos arba jų saviteika vyksta pagal oro uostą valdančios įmonės nustatytą tvarką ir sąlygas.

4.10. Dėl leidimų ne Europos Sąjungos vežėjams vykdyti skrydžius tarp Europos Sąjungai ir Europos ekonominei erdvei priklausančių valstybių ir Lietuvos Respublikos

Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 2 dalį ir numatyti, kad nereguliesiems komerciniams skrydžiams iš ES ir EEE priklausančių valstybių su nutūpimu Lietuvos Respublikos teritorijoje ir tokiems skrydžiams iš Lietuvos Respublikos oro uostų į ES ir EEE priklausančių valstybių oro uostus, kai skrydį vykdo ne ES vežėjas, reikia LTSA leidimo.

Tokia pataisa nustatys reikalavimą ir sąlygas ne ES vežėjams, vykdančiams skrydžius tarp ES ir EEE nepriklausančių valstybių ir Lietuvos Respublikos, panaikins šiuo metu esančią neapibrėžtumo spragą ir užtikrins teisėkūros apibrėžtumo ir sistemiškumo principų taikymą.

4.11. Dėl eksperimentinės kategorijos orlaivių tinkamumo skraidyti patikrų inspektorių

Įstatymo projektu siūloma:

1) papildyti Aviacijos įstatymo 2 straipsnį ir nustatyti naujas sąvokas „Eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektorius“ ir „Specialusis tinkamumo skraidyti pažymėjimas“ (toliau – STSP);

2) pakeisti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalį ir numatyti Agentūros kompetenciją atlikti eksperimentinės kategorijos orlaivių patikrą, išduoti šios kategorijos orlaiviams STSP (ar pratęsti STSP galiojimą), inspektoriaus patvirtinimus;

3) papildyti Aviacijos įstatymo III skyrių dešimtoju skirsniu ir įtvirtinti teisinę galimybę Agentūrai pasitelkti eksperimentinės kategorijos orlaivių ekspertus (kaip inspektorius) vykdyti eksperimentinės kategorijos orlaivių techninio tinkamumo įvertinimo procesą LTSA nustatyta tvarka, t. y. įtvirtinti inspektorių institutą, reikalavimus inspektoriams, jų skyrimo, atšaukimo ir veiklos esmines sąlygas ir tvarką, nurodyti, kad eksperimentinės kategorijos orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą atlieka Agentūra arba inspektoriai.

Pritarus siūlomam teisiniui reguliavimui bus įtvirtintas teisinis pagrindas ir sudarytos sąlygos inspektorių veiklai, juos įtraukiant į Agentūros teikiamos STSP išdavimo ir (ar) galiojimo pratęsimo paslaugos procesą.

4.12. Dėl kitų pakeitimų

Taip pat įstatymo projektu siūloma:

1) patikslinti pasienio zonos sąvoką – papildyti ją įvardijantį terminą ir nurodyti oro erdvės dalį, kuri būtų laikoma pasienio zona atnaujinus vidaus sienų kontrolę, taip pat patikslinti aerodromo sąvoką pagal ES reglamente vartojamą apibrėžtį ir papildyti kitų Aviacijos įstatyme vartojamų sąvokų, apibrėžiamų kituose teisės aktuose, sąrašą nuoroda į Reglamento [\(ES\) Nr. 965/2012](#) sąvokas;

2) numatyti, kad Lietuvos Respublikoje leidžiama naudoti tik Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos valstybėje narėje registruotus orlaivius. Ši nuostata nebūtų taikoma bepiločiams orlaiviams, kurie nėra registruoti vadovaujantis Reglamentu [\(ES\) 2019/947](#), ir paprastiesiems orlaiviams bei Lietuvos Respublikoje pagamintiems naujiems orlaiviams, atliekantiems bandomuosius skrydžius. Siūloma pavesti LTSA nustatyti reikalavimus Lietuvos Respublikoje pagamintų naujų orlaivių bandomiesiems skrydžiams.

Pritarus siūlomam teisiniam reguliavimui, Aviacijos įstatyme bus aiškiai nurodyta, kokie orlaiviai yra leidžiami naudoti Lietuvos Respublikoje ir kas nustato reikalavimus pagamintų naujų orlaivių bandomiesiems skrydžiams. Taip bus panaikintas prieštaravimas dėl bendrosios aviacijos orlaivių, registruotų kitose šalyse ir skraidančių Lietuvoje.

Papildomai būtina pažymėti, kad LTSA nustatyti planuojami reikalavimai yra susiję su skrydžių saugos užtikrinimu, o ne su ūkinės veiklos ribojimu (reikalavimus LTSA nustatys atsižvelgdama į skrydžių saugos užtikrinimą);

3) tikslinti Aviacijos įstatymo 24 straipsnio 3 dalies 3 punkte esančią nuostatą ir atsisakyti orlaivio registravimo Civilinių orlaivių registre sąlygos, kad orlaivis daugiau kaip pusę skrydžių vykdytų iš Europos Sąjungos valstybės narės oro uosto. Taip pat siekiant aiškesnio punkte nurodytų subjektų atskyrimo, redaguoti punkto išdėstymą.

Pritarus siūlomam teisiniam reguliavimui Aviacijos įstatyme bus panaikinta perteklinė nuostata, nepagrįstai apribojanti Lietuvos orlaivių naudotojų ūkinę veiklą;

4) įstatymo projektu siūloma įtvirtinti Agentūros teisę savo interneto svetainėje skelbti patvirtintų aviacijos saugumo instruktorių bei nuotolinius mokymus vykdančių ūkio subjektų sąrašą;

5) papildyti Aviacijos įstatymo 35 straipsnio nuostatas, reglamentuojančias skrydžių vykdymą valdomąja ir nevaldomąja oro erdve, pasienio, draudžiamąjoje ir ribojamojoje zonose, nuostatomis, nustatančiomis, kad Civilinių orlaivių registre ar kitos valstybės orlaivių registre registruotų orlaivių skrydžiai leidžiami yra tik iš arba į aerodromus, turinčius pagal 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamento [\(ES\) Nr. 139/2014](#), kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą [\(EB\) Nr. 216/2008](#) nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros, arba LTSA nustatytus reikalavimus Agentūros išduotą aerodromo pažymėjimą arba aerodromo tinkamumo naudoti pažymėjimą, taip pat iš arba į lauko aikšteles, kurioms yra išduotas leidimas naudoti jas skrydžiams.

Ši nuostata nebūtų taikoma oro balionų skrydžiams, sklandytuvų priverstiniais nusileidimams dėl meteorologinių sąlygų, lėktuvų ar motorizuotų skraidyklių skrydžiams, kurių metu išvelkami sklandytuvai ar paprastieji orlaiviai, turint žemės paviršiaus ploto, iš kurios sklandytuvai ar paprastieji orlaiviai išvelkami, savininko sutikimą, taip pat priverstinio nusileidimo atvejais, kai skrydžio negalima tęsti, nes kyla pavojus skrydžio saugai, mokymo tikslais pagal Reglamento [\(ES\) Nr. 1178/2011](#) ir Reglamento [\(ES\) Nr. 2018/1976](#) nuostatas, kai sraigtasparniais ar sklandytuvais atliekami mokomieji tūpimo į aikšteles skrydžiai, orlaiviams, vykdančiams specialiuosius skrydžius, kai siekiama užkirsti kelią atsirasti žalai asmens sveikatai, gyvybei ir (arba) turtui, taip pat skrydžiams į arba iš vandens telkinių, kuriuose aplinkos ministro nustatyta tvarka leidžiama vykdyti skrydžius, vykdomiems skrydžiams asmeniniais tikslais iš arba į nuosavybės teise priklausančią žemės paviršiaus plotą ar turint savininko sutikimą ir kai tokie skrydžiai vykdomi ne dažniau kaip 21 dieną per kalendorinius metus, ir valstybės orlaiviams.

Nustačius tokį teisinį reguliavimą, būtų įtvirtintas teisinis aiškumas ir įvardinta, iš kokių ar į kokius aerodromus ir lauko aikšteles galimi tam tikrų orlaivių pakilimai ir (ar) nusileidimai, taip pat padidinta skrydžių sauga ir tinkamas ES teisės aktų nuostatų taikymas;

6) pakeisti Aviacijos įstatymo 52 straipsnio 2 dalį ir nustatyti, kad vietoje dabar numatytos LTSA teisės skraidyti orlaivio įgulos nariu ir teisės atlikti orlaivių techninės priežiūros

atėmimą vykdytų Agentūra. Taip pat siūloma pakeisti šio straipsnio 4 dalį ir nustatyti, kad LTSA direktorius nustato tvarką dėl teisės skraidyti orlaivio įgulos nariu, teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą atėmimo ir grąžinimo. Taip pat atlikti redakcinio pobūdžio pakeitimą šio straipsnio 3 dalyje.

Atlikti pakeitimai panaikintų Aviacijos įstatymo ir ES reglamentų nuostatų prieštaravimus, taip pat būtų užtikrintas tinkamas funkcijų paskirstymas;

7) papildyti Aviacijos įstatymo 16 straipsnį 8 dalimi ir įpareigoti Lietuvos kariuomenės vadą tvirtinti karinių orlaivių ženklinimo tvarką;

8) pakeisti Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 10 dalį ir joje numatyti, kad Reglamente [\(ES\) 2019/1583](#) numatomas civilinės aviacijos ypatingos svarbos informacinės infrastruktūros nustatymas ir apsauga nuo kibernetinių grėsmių vykdomi remiantis Kibernetinio saugumo įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nuostatomis;

9) atsižvelgiant į tai, kad Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 6 punkte numatyta, kad Agentūra vykdo bepiločių orlaivių ir bepiločių orlaivių naudotojų registravimą, ir į tai, kad pagal Aviacijos įstatymo 24 straipsnio 7¹ dalį bepiločiai orlaiviai ir bepiločių orlaivių naudotojai registruojami Civilinių orlaivių registre, siūloma patikslinti nuostatas dėl duomenų, tvarkomų Civilinių orlaivių registro nuostatuose nustatyta tvarka.

Taip pat įvertinus Agentūros pateiktą informaciją dėl duomenų iš Civilinių orlaivių registro teikimo už atlyginimą (per vienus ar du metus tokių duomenų paprašoma ne daugiau kaip vieną kartą, iš viso per Civilinių orlaivių registro veikimo laiką tokie duomenys buvo teikti penkis kartus), dėl sąnaudų, skiriamų mokėjimo už duomenų teikimą tvarkai parengti ir po to vykdomiems atsiskaitymų veiksams (šios sąnaudos yra daug didesnės nei galimos pajamos už duomenų teikimą), ir atsižvelgiant į Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 29 straipsnio 1 dalies nuostatas, siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 24 straipsnį 9 dalimi ir numatyti, kad Civilinių orlaivių registro tvarkytojas Civilinių orlaivių registro duomenų gavėjams neatlygintinai teikia registro duomenis, registro informaciją, registrai pateiktus dokumentus ir (arba) jų kopijas.

Priėmus šį pakeitimą, Agentūrai būtų sudaryta galimybė taikyti Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 29 straipsnio 1 dalyje nurodytą išimtį ir duomenis teikti neatlygintinai;

10) atlikti kitus susijusius ir redakcinio pobūdžio pakeitimus (patikslinti įstatymo priede pateiktą įgyvendinamųjų ES teisės aktų sąrašą ir kt.).

4.13. Dėl įstatymo projekto įsigaliojimo

Priėmus įstatymo projektą, reikės parengti ir priimti jo įgyvendinamuosius teisės aktus. Siekiant užtikrinti, kad minėti teisės aktai būtų parengti ir priimti iki įstatymo projekto įsigaliojimo, siūloma numatyti, kad įstatymo projektas įsigalioja 2021 m. spalio 1 d., tačiau, įvertinus Reglamento [\(ES\) 2019/103](#) ir Reglamento [\(ES\) 2019/1583](#) nuostatų taikymo pradžią ir finansinių metų pradžią, siūloma numatyti, kad įstatymo projekto 4 straipsnio, 11 straipsnio 2–4 ir 6 dalys ir 12 straipsnis įsigalios 2022 m. sausio 2 d.

Papildomai pažymėtina, kad vykdydami nereguliarų oro susisiekimą liberalioje ES oro transporto rinkoje oro vežėjai užmezgė ekonominius ryšius su verslo partneriais ir užsakovais. Jungtinei Karalystei (toliau – JK) pasitraukus iš ES įsigaliojo ES ir JK prekybos ir bendradarbiavimo susitarimas, kuris numato, kad nereguliarinio susisiekimo paslaugos gali būti teikiamos pagal dvišalius susitarimus dėl procedūrų, kurių turi būti laikomasi tvarkant oro vežėjų paraiškas ir priimant sprendimus dėl jų. Suteikiant leidimus vykdyti oro susisiekimą taikomas abipusiškumo principas. Tačiau dabartinė Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 2 dalies redakcija nesuteikia teisės Lietuvai, t. y. LTSA, išduoti leidimų ne ES vežėjams nereguliariems skrydžiams tarp Lietuvos ir ES vykdyti. Į tai reaguodama JK neišduoda atitinkamų leidimų Lietuvos oro vežėjams, dėl to šie praranda savo ekonominius ir verslo ryšius, netenka pajamų. Tokia praktika menkina ekonominius ryšius tarp Lietuvos ir JK, kelia ekonominių ir socialinių problemų Lietuvos oro vežėjams. Atsižvelgiant į tai, kad būtinas skubus teisinio reguliavimo pakeitimas, siūloma nustatyti, kad įstatymo projekto 13 straipsnis įsigalios 2021 m. liepos 1 d.

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

Priėmus įstatymo projektą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

Aviacijos įstatymą papildžius nuostatomis dėl asmens reputacijos patikrinimo ir įtvirtinus teisinį aiškumą, iš kokių ar į kokius aerodromus ir lauko aikšteles galimi tam tikrų orlaivių pakilimai ir (ar) nusileidimai, būtų užtikrintas aviacijos saugumas ir sauga, taip pat tinkamas ES teisės aktų nuostatų taikymas.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai nenumatoma.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymo nuostatų įgyvendinimas verslo sąlygoms ir jo plėtrai įtakos neturės.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo nuostatos 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 įstatymų priimti, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios nereikės.

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

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai buvo pateikti įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka ir yra aprobuoti.

11. Ar įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

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

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

Priėmus įstatymo projektą, reikės pakeisti:

1) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. gruodžio 14 d. nutarimą Nr. 1524 „Dėl valstybės ilgalaikio materialiojo turto, valstybės ir savivaldybių nekilnojamojo turto nuomos“;

2) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. lapkričio 8 d. nutarimą Nr. 1098 „Dėl tarptautinių oro uostų žemės nuomos“;

3) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. spalio 31 d. nutarimą Nr. 1088 „Dėl Tarptautinių oro uostų žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos ir dydžių aprašo patvirtinimo“;

4) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. lapkričio 10 d. nutarimą Nr. 1613-7 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos patvirtinimo“;

5) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. gruodžio 15 d. nutarimą Nr. 1458 „Dėl konkrečių valstybės rinkliavos dydžių sąrašo ir Valstybės rinkliavos mokėjimo ir grąžinimo taisyklių patvirtinimo“;

6) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimą Nr. 1592 „Dėl Skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

7) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. balandžio 12 d. įsakymą Nr. 3-144 „Dėl Antžeminių paslaugų teikimo oro uostuose taisyklių patvirtinimo“;

8) Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro ir Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministro 2004 m. rugsėjo 29 d. įsakymą Nr. V-1065/V-123 „Dėl Užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžių į Lietuvos Respublikos teritoriją, iš jos arba per ją paraiškų pateikimo ir leidimų atlikti šiuos skrydžius išdavimo tvarkos ir sąlygų aprašo patvirtinimo“;

9) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2019 m. gegužės 6 d. įsakymą „Dėl viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros įstatų pakeitimo“;

10) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. gegužės 4 d. įsakymą Nr. 3-193 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo mokymo programos patvirtinimo“;

11) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2020 m. vasario 21 d. įsakymą Nr. 2BE-69 „Dėl Asmens reputacijos patikrinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

12) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2020 m. gruodžio 1 d. įsakymą Nr. 2BE-394 „Dėl Lietuvos Respublikos civilinio orlaivio įgulos nario pažymėjimo išdavimo, galiojimo ir galiojimo panaikinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Priėmus įstatymo projektą, reikės priimti:

1) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymą „Dėl Valstybinės aviacijos saugos programos patvirtinimo ir Valstybinės aviacijos saugos komisijos sudarymo“;

2) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymą „Dėl Valstybinio aviacijos saugos plano patvirtinimo“;

3) Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro ir Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministro įsakymą „Dėl Ypač skubių atvejų, kuriems esant suteikiami leidimai vykdyti užsienio šalių valstybės orlaivių skrydžius, sąrašo patvirtinimo“;

4) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl Teisę skraidyti orlaivio įgulos nariu, teisę atlikti orlaivių techninę priežiūrą suteikiančių licencijų paėmimo ir grąžinimo tvarkos patvirtinimo“;

5) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl reikalavimų Lietuvos Respublikoje pagamintų naujų orlaivių skrydžiams nustatymo“;

6) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl Eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektorių patvirtinimų suteikimo, pakeitimo, atnaujinimo ir panaikinimo ir šių inspektorių veiklos priežiūros tvarkos aprašo patvirtinimo“;

7) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl Eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros atlikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

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

Įstatymo projektu įtvirtinus teisę susisiekimo ministrui nustatyti 30 procentų dydžio nuolaidas už Agentūros teikiamas administracines paslaugas nekomercinei bendrosios aviacijos veiklai, preliminarieji reikėtų apie 20 tūkst. eurų valstybės biudžeto lėšų per metus. Agentūros negautos pajamos turėtų būti kompensuojamos iš Susisiekimo ministerijai skiriamo finansavimo.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Vertinimų ir išvadų nėra.

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

Reikšminiai žodžiai yra „oro transportas“, „oro uostas“, „orlaivis“, „oro eismas“, „civilinė aviacija“, „karinė aviacija“, „kariuomenės vadas“, „aerodromas“, „reputacija“, „aviacijos saugumas“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.