

**LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 18 IR 35  
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 18<sup>1</sup> STRAIPSNIU ĮSTATYMO  
IR LIETUVOS RESPUBLIKOS KARINĖS JĖGOS NAUDOJIMO STATUTO 2 IR 10  
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ  
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

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

Nuo 2022 m. vasario, prasidėjus plataus masto Rusijos Federacijos invazijai į Ukrainą, regione išaugo saugumo grėsmės. Viena jų – nuolatiniai bepiločiais orlaiviais vykdomi oro erdvės pažeidimai, keliantys pavojų nacionaliniam ir visuomenės saugumui. Tokie incidentai gali būti naudojami priešišku valstybių žvalgybai, siekiant įvertinti oro gynybos veikimą, ar net pavojingiems kroviniams ar sprogstamiesiems užtaisams gabenti, todėl kelia realią grėsmę visuomenei.

Viena iš priemonių, taikomų reaguojant į kylančias grėsmes, yra karinės jėgos panaudojimas. Lietuvos Respublikos karinės jėgos naudojimo statuto 10 straipsnyje yra numatomi karinės jėgos naudojimo stebint, kontroliuojant ir ginant Lietuvos Respublikos oro erdvę pagrindai. Karinė jėga gali būti panaudota tik prieš orlaivį, įskridusį į draudžiamąją zoną, kai jo skrydžio kryptis kelia realų pavojų svarbiems valstybinės reikšmės objektams, virš kurių skrydžiai yra draudžiami, ar prieš orlaivį, kuris galbūt naudojamas kaip ginklas, siekiant padaryti žalą turtui ar asmenų gyvybei ir sveikatai. Šie atvejai neapima praktikoje pasitaikančių atvejų, kai bepilotis orlaivis nėra naudojamas kaip ginklas ar negali būti identifikuotas kaip ginklas, o pažeidimai vyksta ne draudžiamosiose zonose ir nesiejami su grėsme konkrečiam valstybinės reikšmės objektui, tačiau jo skrydis zonose, kuriose skrydžiai yra ribojami, gali kelti grėsmę visuomenei ir nacionaliniam saugumui.

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 18 straipsnio 3 dalimi, visuomenės saugos sumetimais susisiekimo ministras nustato draudžiamąsias, ribojamąsias<sup>1</sup> arba pavojingąsias zonas; tokie sprendimai priimami Lietuvos transporto saugos administracijos teikimu, suderintu su kariuomenės vadu, arba, reaguojant į vietinio pobūdžio ginkluotus incidentus ir valstybės sienos pažeidimus, pagal savo pobūdį neprilygstančius agresijos aktams, – kariuomenės vado teikimu, draudimai ir apribojimai neturi būti taikomi ilgiau, negu to reikalauja juos lėmusios priežastys. Minėtos draudžiamosios zonos iš esmės skirtos infrastruktūros objektams apsaugoti arba nuo aviacijos poveikio, arba aviaciją apsaugoti nuo juose vykdomos veiklos. Šios zonos pagal savo esmę yra statinės, jose ribojimai yra taikomi tol, kol jos yra nustatytos. Todėl identifikuotas poreikis sukurti kiek įmanoma palankesnes sąlygas tiek Lietuvos kariuomenei vykdyti įstatymų nustatytas užduotis taikos metu reaguojant į tokius ir panašius oro erdvės pažeidimus visoje Lietuvos Respublikos oro erdvėje, tiek ir užtikrinti saugią civilinės aviacijos veiklą esamomis aplinkybėmis.

2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 2150/2005, nustatančio lankstaus oro erdvės naudojimo bendrąsias taisykles, pagrindu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro 2015 m. gruodžio 4 d. įsakymu Nr. 3-487(1.5E)/V-1266 „Dėl Lankstaus oro erdvės naudojimo koordinavimo grupės sudarymo“ sudaryta Lankstaus oro erdvės naudojimo koordinavimo grupė<sup>2</sup> (toliau – Koordinavimo grupė), nagrinėdama šį klausimą, pateikė pasiūlymą suskirstyti visą oro erdvę virš visos Lietuvos teritorijos ir jos teritorinių vandenų į tam tikrą ribojamųjų zonų tinklą, turintį horizontalius (koordinatėmis) ir vertikalius (skrydžių lygiais) matmenis. Ribojamoji zona pagal savo esmę yra neaktyvi, aktyvi ji tampa identifikavus poreikį pradėti joje taikyti tam tikrus ribojimus. Taigi, šias ribojamąsias zonas (tinklą), vadovaudamasis minėta Aviacijos įstatymo 18 straipsnio 3 dalies nuostata, nustatytų susisiekimo ministras. Ribojimai

<sup>1</sup> Pagal Aviacijos įstatymo 2 str. 37 d., ribojamoji zona – nustatyto dydžio oro erdvė virš valstybės sausumos teritorijos arba teritorinių vandenų, kurioje orlaivio skrydis yra ribojamas pagal tam tikras kariuomenės vado nustatytas sąlygas; skristi joje orlaiviams galima tik kariuomenės vado nustatyta tvarka.

<sup>2</sup> Šią koordinavimo grupę sudaro Krašto apsaugos ministerijos, Susisiekimo ministerijos, Lietuvos kariuomenės, Lietuvos transporto saugos administracijos, VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros, AB „Oro navigacija“ ir AB Lietuvos oro uostų atstovai.

šiose „specialiose“ ribojamosiose zonose būtų netaikomi (jos būtų neaktyvios), kol jų, iškilus poreikiui (grėsmei), oro eismo paslaugų teikėjas, teikiantis oro eismo paslaugas jam priskirtoje Lietuvos Respublikos oro erdvės dalyje, kariuomenės vado ar jo įgalioto asmens prašymu neaktyvuotų reikalingoje oro erdvės dalyje. Po to oro eismo paslaugų teikėjas vykdytų informavimo procedūras, t. y. perduotų informaciją jo atsakomybės oro erdvėje esančių orlaivių pilotams, oro uostų tarnyboms ir Europos saugios oro navigacijos organizacijai (Eurocontrol). Tokiu būdu Lietuvos kariuomenei naudojant karinę jėgą prieš pažeidėją būtų maksimaliai sumažinta rizika, galimai kylanti kitiems oro erdvės naudotojams.

Pažymėtina, kad, pagal šiuo metu nustatytą teisinį reglamentavimą, orlaiviai, skrendantys nevaldomąja oro erdve, neprivalo turėti radijo ryšio, todėl kyla rizika, kad įtvirtinus Koordinavimo grupės pasiūlytą mechanizmą nebus galimybės aptikti orlaivių, esančių nevaldomojoje oro erdvėje, ir informuoti jų pilotų apie aktyvuotas ribojamąsias zonas. Atsižvelgiant į tai, teisinis reguliavimas turėtų būti pildomas ir atitinkamomis pareigomis orlaivių pilotams, kai skrydžiai vykdomi visoje nevaldomojoje oro erdvėje.

Siekiant įtvirtinti Koordinavimo grupės pasiūlytą mechanizmą ir tokiu būdu sudaryti sąlygas operatyviai panaudoti karinę jėgą prieš grėsmę keliančius bepiločius orlaivius, parengti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 18 ir 35 straipsnių pakeitimo ir Įstatymo papildymo 18<sup>1</sup> straipsniu įstatymo projektas (toliau – Aviacijos įstatymo pakeitimo projektas) ir Lietuvos Respublikos karinės jėgos naudojimo statuto 2 ir 10 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas (toliau – KJNS pakeitimo projektas) (toliau kartu – Įstatymų projektai).

Įstatymų projektų tikslas – sudaryti sąlygas maksimaliai sumažinus rizikas oro erdvėje operatyviau panaudoti karinę jėgą prieš grėsmę keliančius bepiločius orlaivius.

Įstatymų projektų uždaviniai:

- 1) nustatyti mechanizmą dėl ribojamųjų zonų aktyvavimo ir informavimo procedūrų, reaguojant į oro erdvės pažeidimus;
- 2) nustatyti naują karinės jėgos panaudojimo pagrindą, taikomą karinę jėgą naudojant prieš bepiločius orlaivius ribojamojoje zonoje;
- 3) nustatyti prievolę orlaivių pilotams turėti privalomą radijo ryšį ir radiolokacinį atsakiklį, kai skrydžiai vykdomi visoje nevaldomojoje oro erdvėje.

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

Aviacijos įstatymo pakeitimo projektą parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Oro transporto grupė (laikiniai einanti grupės vadovo pareigas Agnė Katkutė, tel. +370 673 58 537, el. p. agne.katkute@sumin.lt), tiesioginės rengėjos – šios grupės patarėja Sigita Jurkšaitytė (tel. +370 687 59 611, el. p. sigita.jurksaityte@sumin.lt) ir patarėja Virginija Žegunytė (tel. +370 659 93 398, el. p. virginija.zegunyte@sumin.lt).

KJNS pakeitimo projektą parengė Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijos Gynybos politikos grupės (vyriausiasis patarėjas, laikinai vykdančias vadovo funkcijas, Andrius Vaivada, tel. +370 706 80 203, el. p. andrius.vaivada@kam.lt) vyriausiasis patarėjas plk. lt. Andrius Mickus (tel. +370 706 80 913, el. p. andrius.mickus@kam.lt), Teisės departamento (direktorė Judita Nagienė, tel. +370 706 80 545, el. p. judita.nagiene@kam.lt) Teisėkūros skyriaus (vedėjas Tomas Vainius, tel. +370 706 80 563, el. p. tomas.vainius@kam.lt) patarėjas mjr. Mantas Keliotis (tel. +370 706 80 597, el. p. mantas.keliotis@kam.lt) ir Lietuvos kariuomenės kanceliarijos Lietuvos kariuomenės Teisės departamento (direktorius plk. lt. Darius Lapėnas, tel. +370 706 80 016, el. p. darius.lapenas@mil.lt) Teisės aktų vertinimo ir rengimo skyriaus (vedėja Žydrė Abourida, tel. +370 706 80 011, el. p. zydre.abourida@mil.lt) patarėjas mjr. Raimondas Ramonas (tel. +370 706 80 215, el. p. raimondas.ramonas@mil.lt).

## **3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami Įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai Dėl Aviacijos įstatymo pakeitimo projekto**

Aviacijos įstatymo 18 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad „visuomenės saugos sumetimais susisiekimo ministras nustato draudžiamąsias, ribojamąsias arba pavojingas zonas. Tokie sprendimai priimami LTSA teikimu, suderintu su kariuomenės vadu, arba, reaguojant į vietinio pobūdžio ginkluotus incidentus ir valstybės sienos pažeidimus, pagal savo pobūdį neprilygstančius agresijos aktams, – kariuomenės vado teikimu. Draudimai ir apribojimai neturi būti taikomi ilgiau, negu to reikalauja juos lėmusios priežastys.“ Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 6 dalyje numatyta, kad skristi draudžiamąjoje arba ribojamojoje zonoje orlaiviams galima tik kariuomenės vado nustatyta tvarka. Šiuo metu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. birželio 16 d. įsakymu Nr. 3-353 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės draudžiamųjų, ribojamųjų ir pavojingųjų zonų nustatymo“ nustatytos ribojamosios zonos nėra išdėstytos tinkleliu visoje Lietuvos Respublikos oro erdvėje, jos aktyvuojamos vadovaujantis Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2024 m. kovo 13 d. įsakymu Nr. 2BE-35 patvirtintu Laikinai išskirtų ir specialiųjų sklandymo zonų nustatymo, užsakymo, informavimo apie planuojamą vykdyti veiklą pavojingosiose zonose, kuriose gali būti nesaugu skraidyti orlaiviams, ir informacijos apie numatomus karinių orlaivių skrydžius ribojamosiose zonose pateikimo, vykdančią oro erdvės valdymą, tvarkos aprašu.

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalyje nustatyta pareiga radijo ryšį ir atsakiklį turėti valdomojoje oro erdvėje, o nevaldomojoje oro erdvėje tik virš teritorinės jūros, Kuršių marių, virš draudžiamųjų zonų viršutinės ribos, taip pat užsienio šalių valstybės orlaiviuose, skrendančiuose Lietuvos Respublikos nevaldomąja oro erdve. Pagal šiuo metu nustatytą teisinį reglamentavimą, orlaiviai, skrendantys nevaldomąja oro erdve, neprivalo turėti radijo ryšio (išskyrus nevaldomosios oro erdvės dalis, nurodytas Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalyje), todėl kyla rizika, kad įtvirtinus Aviacijos įstatymo pakeitimo projekto 3 straipsniu siūlomus pakeitimus nebus galimybės visų orlaivių informuoti apie aktyvuotas ribojamąsias zonas, kuriose, reaguojant į oro erdvės pažeidimus, nustatytus stebint, kontroliuojant ir ginant Lietuvos Respublikos oro erdvę, ar vietinio pobūdžio ginkluotus incidentus ir valstybės sienos pažeidimus, pagal savo pobūdį neprilygstančius agresijos aktams, galimai bus naudojama karinė jėga.

#### ***Dėl KJNS pakeitimo projekto***

Karinės jėgos naudojimo statuto 10 straipsnio 2 dalyje numatyta galimybė krašto apsaugos ministro ar jo įgalioto asmens sprendimu panaudoti karinę jėgą prieš orlaivį, įskridusį į draudžiamąją zoną, kai jo skrydžio kryptis kelia realų pavojų svarbiems valstybinės reikšmės objektams, virš kurių skrydžiai yra draudžiami. Šis karinės jėgos panaudojimo pagrindas yra skirtas apsaugoti valstybinės reikšmės objektus, o šio pagrindo taikymui būtina identifikuoti tiek keliamą pavojų valstybinės reikšmės objektui, tiek nustatyti faktą, jog orlaivis yra įskridęs į draudžiamąją zoną.

Karinės jėgos naudojimo statuto 10 straipsnio 3 dalyje numatyta galimybė krašto apsaugos ministro ar jo įgalioto asmens sprendimu panaudoti karinę jėgą prieš orlaivį, kuris galbūt naudojamas kaip ginklas, siekiant padaryti žalą turtui ar asmenų gyvybei ir sveikatai. Šis karinės jėgos panaudojimo pagrindas yra skirtas apsaugoti visuomenę nuo orlaivių, kurie galėtų būti pritaikyti ir panaudoti kaip ginklas, arba orlaivių, atitinkančių ginklo sąvoką. Šio pagrindo taikymui būtina identifikuoti tiek orlaivio kaip ginklo galimą panaudojamumą, tiek identifikuoti, jog orlaiviu siekiama padaryti reikšmingos žalos.

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

##### ***Dėl Aviacijos įstatymo pakeitimo projekto***

Siūloma Aviacijos įstatymą papildyti 18<sup>1</sup> straipsniu, kuriuo kariuomenės vadui ar jo įgaliotam asmeniui būtų suteikti įgaliojimai operatyviai reaguoti į galimus ar įvykusius oro erdvės pažeidimus, nustatytus stebint, kontroliuojant ir ginant Lietuvos Respublikos oro erdvę, ar vietinio pobūdžio ginkluotus incidentus ir valstybės sienos pažeidimus, pagal savo pobūdį neprilygstančius agresijos aktams, ir prašyti oro eismo paslaugų teikėją aktyvuoti (dezaktyvuoti) reikalingas ribojamąsias zonas (t. y. iš anksto nustatytą jų tinklą ar jo dalį). Oro eismo paslaugų teikėjui būtų numatyta pareiga užtikrinti, kad informacija apie konkrečių ribojamųjų zonų aktyvavimą būtų kaip įmanoma greičiau (ne vėliau kaip likus 10 minučių iki zonos aktyvavimo) perduota jo atsakomybės oro erdvėje

esantiems orlaiviams, o visi orlaiviai, gavę informaciją apie aktyvuotą ribojamąją zoną ir esantys aktyvuotoje ribojamojoje zonoje, privalėtų nedelsdami ją palikti, t. y. iš šios zonos išskristi arba zonoje nusileisti.

Pažymėtina, kad, atsižvelgiant į tai, jog Aviacijos įstatymo pakeitimo projekto rengimo metu nėra aišku, kokio dydžio bus nustatomos minėtos ribojamosios zonos, sukuriant ribojamųjų zonų tinklą, todėl neįmanoma nurodyti tikslaus laiko, per kurį orlaivis turi palikti aktyvuotą ribojamąją zoną (tai priklauso nuo zonos dydžio, orlaivio techninių savybių), todėl pildomo Aviacijos įstatymo 18<sup>1</sup> straipsnio 4–5 dalyse nurodyta prievolė orlaiviams nedelsiant palikti aktyvuotą ribojamąją zoną.

Be to, pildomo Aviacijos įstatymo 18<sup>1</sup> straipsnio 3 dalyje numatoma, kad aktyvuotos ribojamosios zonos turėtų pirmenybę visų kitų į aktyvuotą ribojamąją zoną patenkančių Lietuvos Respublikos oro eismo paslaugų oro erdvių ir specialiosios veiklos oro erdvių, apimančių draudžiamąsias, ribojamąsias, pavojingąsias, laikinai išskirtas (nustatyto dydžio oro erdvė, kuri laikinai atskiriama konkrečiai aviacijos veiklai; per šią erdvę kitam oro eismui vykti neleidiama), specialiąsias sklandymo (nustatyto dydžio oro erdvė, kuri apibrėžtu laikotarpiu aktyvuojama naudoti išimtinai konkrečioms oro erdvės naudotojams ir kurios vertikaliosios ir horizontaliosios ribos negali būti keičiamos aktyvacijos laiku), bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonas ir rezervuojamąsias oro erdves (tam tikram laikui nustatyto dydžio oro erdvė, skirta konkrečiai aviacijos veiklai), atžvilgiu. Numatoma, kad nurodytų zonų steigėjams ir valdytojams informacija apie ribojamosios zonos aktyvavimą taip pat būtų pateikia (pildomo Aviacijos įstatymo 18<sup>1</sup> straipsnio 6 dalis).

Siekiant užtikrinti, kad visi orlaiviai, esantys nevaldomojoje oro erdvėje, būtų matomi ir būtų informuoti apie aktyvuojamą ribojamąją zoną, siūloma Aviacijos įstatymo pakeitimo projekto 3 straipsniu nustatyti prievolę orlaiviams, skrendantiems nevaldomąja oro erdve, privalomai turėti įrengtą radijo ryšio aparatūrą, kuria būtų galima palaikyti abipusį radijo ryšį su oro eismo paslaugų teikėju ir skrydžių informacijos paslaugas teikiančiu subjektu, bei radiolokacinį atsakiklį, veikiantį „A + C“ arba „S“ režimu. Reikalavimas turėti radiolokacinį atsakiklį, veikiantį „A + C“ arba „S“ režimu, nebūtų taikomas orlaiviams, vykdančioms skrydžius išimtinai tik aerodromo oro eismo zonoje, sklandytuvams ir paprastiesiems orlaiviams. Išimtys taikomos atsižvelgiant į praktines ir technines aplinkybes, t. y. sklandytuvuose ir paprastuose orlaiviuose techniškai nėra galimybės įdiegti radiolokacinio atsakiklio. Kartu pažymėtina, kad Aviacijos įstatymo pakeitimo projektu papildomai numatoma, kad orlaiviuose, kuriuose nėra radiolokacinio atsakiklio, veikiančio „A + C“ arba „S“ režimu, skrydžiai ir nevaldomąja oro erdve būtų galimi tik gavus oro eismo paslaugų teikėjo leidimą oro eismo paslaugų teikėjo teikimu (apie suteiktus leidimus oro eismo paslaugų teikėjui pranešant Lietuvos kariuomenei).

Siekiant užtikrinti, kad aviacijos bendruomenė turėtų laiko pasiruošti teisinio reguliavimo pokyčiams, Aviacijos įstatymo pakeitimo projekto 5 straipsnio 3 dalyje numatoma, kad pareiga turėti radiolokacinį atsakiklį, nustatoma Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalies 2 punkte, būtų taikoma nuo 2026 m. gegužės 1 d. Rizikos dėl radiolokacinio atsakiklio neturėjimo pereinamuoju laikotarpiu būtų mažinamos Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 2 dalyje numatoma pareiga skrydžiams be radiolokacinio atsakiklio (tiek valdomąja, tiek nevaldomąja oro erdve) gauti oro eismo paslaugų teikėjo leidimą.

Siūlomi Aviacijos įstatymo pakeitimai užtikrintų galimybę Lietuvos kariuomenei operatyviai vykdyti jai skirtas užduotis, susijusias su karinės jėgos naudojimu ribojamosiose zonose, maksimaliai apsaugant kitus oro erdvės naudotojus nuo galimų grėsmių, kylančių dėl karinės jėgos naudojimo, taip pat leistų pagerinti skrydžių saugą nevaldomojoje oro erdvėje ir suteiktų galimybę skrydžių informacijos paslaugas teikiančiam subjektui, aktyvavus ribojamąją zoną, informuoti nevaldomojoje oro erdvėje esančius orlaivius ir sumažinti incidentų riziką.

#### ***Dėl KJNS pakeitimo projekto***

Karinės jėgos naudojimo statuto 10 straipsnį siūloma papildyti nauja 2<sup>1</sup> dalimi, kuria krašto apsaugos ministro ar jo įgalioto asmens sprendimu karinė jėga gali būti panaudota prieš bepiločius orlaivius draudžiamąjoje ar ribojamojoje zonoje, jeigu jų skrydžiai vykdomi nesilaikant kariuomenės vado nustatytos tvarkos.

Projektu siūlomas reguliavimas, sudarantis sąlygas lanksčiau ir operatyviau panaudoti karinę jėgą ir įvertinus galimas rizikas, būtų taikomas naudojant karinę jėgą tik prieš bepiločius orlaivius, t. y. karinė jėga negalėtų būti panaudota prieš pilotuojamus orlaivius. Karinė jėga galėtų būti panaudojama prieš bepiločius orlaivius, nustačius šias aplinkybes kartu:

- Bepiločio orlaivio buvimo draudžiamąjoje ar ribojamojoje zonoje faktas. Vadovaujantis Aviacijos įstatymo 18 straipsnio 3 dalimi, sprendimas dėl draudžiamosios įvedimo būtų priimamas kariuomenės vado teikimu, o ribojamoji zona, vadovaujantis Aviacijos įstatymo pakeitimo projektu siūlomu reguliavimu, aktyvuojama kariuomenės vado prašymu.
- Aplinkybė, kad bepiločio orlaivio skrydis vykdomas nesilaikant kariuomenės vado nustatytos tvarkos. Nepaisant to, kad yra nustatyta draudžiamoji ar ribojamoji zona, aviacija šiose zonose nėra absoliučiai uždrausta – Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 6 dalyje numatoma, kad skristi draudžiamąjoje arba ribojamojoje zonoje orlaiviams galima tik kariuomenės vado nustatyta tvarka. Tai reiškia, kad pagrindas panaudoti karinę jėgą prieš bepilotį orlaivį atsirastų bepiločiam orlaiviui ne tik esant draudžiamąjoje ar ribojamojoje zonoje, bet ir nesilaikant atitinkamos kariuomenės vado nustatytos tvarkos.

Kartu pažymėtina, kad karinė jėga visais atvejais būtų naudojama laikantis bendrųjų karinės jėgos naudojimo principų, nustatytų Karinės jėgos naudojimo statuto 4 straipsnyje. Tai reiškia, kad karinė jėga būtų naudojama tik esant absoliučiai būtinybei tai daryti, imantis visų įmanomų atsargumo priemonių, siekiant išvengti sunkių padarinių asmenims ar turtui.

Priėmus siūlomą reguliavimą būtų užtikrintos galimybės tinkamai ir laiku užkardyti bepiločių orlaivių skrydžių, vykdomų nesilaikant nustatytų taisyklių, keliamas grėsmes visuomenei ir nacionaliniam saugumui.

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

**6. Kokią įtaką įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai**  
Priimti įstatymai kriminogeninei situacijai įtakos neturės.

**7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsileps verslo sąlygoms ir jo plėtrai**

Priimta Aviacijos įstatymo pakeitimo projektu dėstomo Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalis gali turėti įtakos verslo sąlygoms ir privatiems oro erdvės naudotojams, nes visi orlaiviai, skrendantys nevaldomąja oro erdve, bus įpareigoti turėti įrengtą radijo ryšio aparatūrą, kuria būtų galima palaikyti abipusį radijo ryšį su oro eismo paslaugų teikėju ir skrydžių informaciją teikiančiu subjektu, taip pat radiolokacinį atsakiklį, veikiantį „A + C“ arba „S“ režimu (radiolokacinis atsakiklis nebus privalomas tik orlaiviams, vykdančiams skrydžius išimtinai tik aerodromo oro eismo zonoje). Tai pareikalaus papildomų lėšų iš orlaivių savininkų. Radiolokacinio atsakiklio, veikiančio „A + C“ arba „S“ režimu, vidutinė kaina bendrai aviacijai – apie 2500 Eur. Radiolokacinio atsakiklio įmontavimo į orlaivį kaina – apie 1000 Eur. Radijo stotelės kaina – nuo 1500 iki 5000 Eur, radijo stotelės įmontavimas į orlaivį – apie 1500–2000 Eur. Remiantis VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros pateiktais duomenimis, tokių orlaivių Lietuvoje galėtų būti apie 450 vienetų, kurie yra registruoti Civilinių orlaivių registre ir neturi radiolokacinio atsakiklio. Didžioji dalis šių orlaivių techniškai neturi galimybės įmontuoti radiolokacinius atsakiklius dėl ribotos vietos orlaivio prietaisų skydelyje (pvz., sklandytuvai, kurių būtų apie 150 vnt.). Dalis lėktuvų išimtinai skraido tik aerodromo eismo zonose (pvz., mokomieji, akrobatiniai skrydžiai, sklandytuvų ištempimas). Keičiamame Aviacijos įstatymo 35 straipsnyje numatomos išimtys, kurias pritaikius būtų sumažinta įtaka ūkinę veiklą vykdančioms subjektams (pvz., aeroklubams, pilotų mokymo organizacijoms). Komercinę aviacijos veiklą vykdančioms ūkio subjektams Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalies pokytis įtakos neturės.

Priėmus Aviacijos įstatymo pakeitimo projektu dėstomo Aviacijos įstatymo 18<sup>1</sup> straipsnį, taip pat tikėtina įtaka Lietuvos tarptautinių oro uostų bei oro vežėjų veiklai tais atvejais, jei būtų aktyvuota

ribojamoji zona virš oro uostų ir orlaiviai kurį laiką negalėtų kilti, leistis, jei būtų priimti sprendimai skristi į kitą oro uostą (padidėtų oro vežėjų išlaidos degalams, oro uostai prarastų pajamas, jei orlaiviai nenusileistų ir pan.).

Priimto KJNS pakeitimo projekto nuostatos neturės įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai.

#### **8. Ar Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams**

Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

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

Priėmus Įstatymų projektus nereikės priimti, pakeisti ar panaikinti kitų įstatymų.

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

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas. Įstatymų projektais neapibrėžiamos naujos ir nekeičiamos esamos sąvokos ir terminai.

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

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

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

Priėmus Aviacijos įstatymo pakeitimo projektą, reikės pakeisti:

1) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintas Oro erdvės organizavimo taisyklės;

2) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2024 m. kovo 13 d. įsakymą Nr. 2BE-35 „Dėl Laikiniai išskirtų ir specialiųjų sklandymo zonų nustatymo, užsakymo, informavimo apie planuojamą vykdyti veiklą pavojingose zonose, kuriose gali būti nesaugu skraidyti orlaiviams, ir informacijos apie numatomus karinių orlaivių skrydžius ribojamosiose zonose pateikimo, vykdant oro erdvės valdymą, tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Priėmus KJNS pakeitimo projektą nereikės priimti įgyvendinamųjų teisės aktų.

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

Įstatymų projektams įgyvendinti papildomų valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų nereikės.

#### **14. Rengiant Įstatymų projektus gauti specialistų vertinimai ir išvados**

Rengiant Įstatymų projektus, specialistų vertinimų negauta.

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

„Bepiločiai orlaiviai“, „karinė jėga“, „draudžiamoji zona“, „ribojamoji zona“.

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

Néra.

---