

**AIŠKINAMASIS RAŠTAS**  
**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 3, 5, 6,**  
**16, 18, 35, 38, 41, 41<sup>1</sup>, 46 IR 50 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO, ĮSTATYMO PAPILDYMO 19<sup>1</sup>**  
**IR 41<sup>2</sup> STRAIPSNIAIS, III SKYRIAUS PAPILDYMO VIENUOLIKTUOJU SKIRSNIU IR**  
**1, 2 IR 3 PRIEDŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO**

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

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 16, 18, 35, 38, 41, 41<sup>1</sup>, 46 ir 50 straipsnių pakeitimo, Įstatymo papildymo 19<sup>1</sup> ir 41<sup>2</sup> straipsniais, III skyriaus papildymo vienuoliktuoju skirsniu ir 1, 2 ir 3 priedų pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Įstatymo projektas) pagrindinis tikslas – nustatyti pagrindą tam tikrų 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos (toliau – Reglamentas (ES) 2021/664) (kuris bus taikomas nuo 2023 m. sausio 26 d.) ir 2019 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 dėl bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių ir tvarkos (toliau – Reglamentas (ES) 2019/947) nuostatų įgyvendinimui, taip pat atlikti kitus svarbius pakeitimus ir patikslinimus, susijusius su bepiločių orlaivių naudojimu.

Bepiločių orlaivių sistemos (angl. *unmanned aircraft systems* – UAS) yra perspektyvus inovatyvių paslaugų teikimo šaltinis. Lietuvoje jie gana plačiai naudojami tiek asmeniniais, tiek viešojo intereso tikslais, karinėms misijoms, taip pat teikiant įvairias komercines paslaugas, pvz., energetikos, žemės ūkio srityse. Dažnai tai ir mažiau sąnaudų reikalaujanti alternatyva reikiamoms paslaugoms suteikti. Atsiveriant mobilumo ir duomenų paslaugų galimybėms, leidžiančioms pasinaudoti naujausiais technologiniais sprendimais, atsiranda naujų verslo nišų, ypač miestų vietovėse, kur reikalingas saugus ir efektyvus automatizuotų bepiločių orlaivių valdymas. Įvairių šaltinių duomenimis, dėl plataus bepiločių orlaivių sistemų pritaikymo viešosioms ir komercinėms paslaugoms teikti, Europoje 2050 metais tiesioginė ir netiesioginė šio sektoriaus kuriama vertė sieks 25–45 milijardus eurų ir leis sukurti mažiausiai 250–400 tūkst. darbo vietų.

Didėjant bepiločių orlaivių sistemų operacijų skaičiui Europos oro erdvėje ir šioms technologijoms sparčiai plėtojantis, taip pat kyla ir iššūkių, kurie dažnai susiję ne tik su bepiločių orlaivių pilotų kvalifikacijos trūkumu, asmens privatumo pažeidimais, bet ir atitinkamo oro erdvės naudojimo reglamentavimo stoka, saugiam skrydžių vykdymui ir integravimui į bendrąjį oro eismą reikalingų technologijų ir procedūrų trūkumu. Įvertinus numatomą tiek pilotuojamo oro eismo, tiek bepiločių orlaivių sistemų operacijų skaičiaus didėjimą Europos oro erdvėje per artimiausius metus, kai abiejų tipų orlaiviai kartais naudojami ta pačia oro erdve, tampa akivaizdu, kad padidėja ir pavojus oro eismui, asmenims. Todėl, siekiant užtikrinti saugų bepiločių orlaivių eismo valdymą ir kad jų skrydžiai galėtų būti vykdomi saugiai esamoje oro eismo aplinkoje, buvo priimtas Reglamentas (ES) 2021/664, 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/665, kuriuo dėl reikalavimų, kurie oro eismo valdymo ir (arba) oro navigacijos paslaugų teikėjams ir kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojams turi būti taikomi valdomoje oro erdvėje

paskirtoje

sistemos

„U-space“ oro erdvėje, iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, ir 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/666, kuriuo dėl pilotuojamų orlaivių naudojimo sistemos „U-space“ oro erdvėje reikalavimų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES)

Nr. 923/2012 (toliau kartu – „U-space“ reglamentai). Kadangi bepiločių orlaivių eismo organizavimas dėl bepiločių orlaivių skrydžių charakteristikų ir kitų ypatumų (piloto nėra orlaivyje, automatizuotas skrydžių vykdymas, bepilotis orlaivis arba turi būti nuotolinio piloto matomumo zonoje, arba skristi pagal numatytą programą ir kt.) skiriasi nuo pilotuojamų orlaivių, šiandieninis oro eismo valdymas negali būti laikomas vienintele tinkama priemone saugiai ir efektyviai valdyti didėjančią bepiločių orlaivių eismą. Todėl Reglamentu (ES) 2019/947 nustatytos taisyklės dėl bepiločių orlaivių naudojimo papildytos Reglamento (ES) 2021/664 nuostatomis, kuriomis, siekiant užtikrinti saugų didelio bepiločių orlaivių skaičiaus eismo valdymą ir jų sąveikumą su kitais oro eismo dalyviais, sudaromos prielaidos sukurti bepiločių orlaivių oro erdvę – „U-space“ oro erdvę –

bepiločiams orlaiviams skirtą nustatytą oro erdvę (geografinę zoną), kurioje skaitmeninės infrastruktūros pagalba bepiločių orlaivių naudotojams teikiamos naujos Reglamente (ES) 2021/664 numatytos sistemos „U-space“ paslaugos ir bendros informacijos paslaugos. Tai suteiks galimybę vykdyti sudėtingesnes ir ilgesnio atstumo operacijas ir užtikrinti, kad bepiločių orlaivių skrydžiai, vykdomi už matomumo ribų (angl. *beyond visual line of sight* – BVLOS) arba oro judumas miestuose (angl. *Urban Area Mobility*) būtų remiamas teikiant sistemos „U-space“ paslaugas, kuriomis didinama šių operacijų sauga, saugumas, privatumas ir veiksmingumas.

#### **Papildoma informacija.**

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 6 punktu ir 24 straipsnio 7<sup>1</sup> bei 8 dalimis, VšĮ Transporto kompetencijų agentūra (toliau – Agentūra) Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre registruoja 2019 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 dėl bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių ir tvarkos (toliau – Reglamentas (ES) 2019/947) 14 straipsnio 1 dalyje nurodytus bepiločius orlaivius ir bepiločių orlaivių naudotojus (bepiločius orlaivius ir jų nuotolinio valdymo įrangą, kurių konstrukcijai taikomas sertifikavimo reikalavimas, ir bepiločių orlaivių naudotojus, kurių veikla gali kelti riziką saugai, saugumui, privatumui, asmens duomenų apsaugai ar aplinkai). Registruojant atitinkamus bepiločius orlaivius ir bepiločių orlaivių naudotojus (fizinius ir juridinius asmenis), tvarkoma Reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnio 2 ir 3 dalyse bei Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 30 d. nutarimu Nr. 1680 „Dėl Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatų patvirtinimo“, 13.1 ir 13.2 papunkčiuose nurodyta informacija.

Agentūros duomenimis, šiuo metu nėra registruota nė vieno bepiločio orlaivio, kurių konstrukcijai taikomas sertifikavimo reikalavimas; yra užregistruoti 3934 bepiločių orlaivių naudotojai (2023 m. sausio 17 d. duomenimis); gautą registracijos numerį bepiločių orlaivių naudotojai nurodo ant kiekvieno savo bepiločio orlaivio. Papildomai pažymėtina, kad šiuo metu yra 2890 nuotolinių pilotų, išsilaikiusių nuotolinio piloto egzaminus ir gavusių atitinkamus kvalifikacijos pažymėjimus.

Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 393 straipsnio 2, 3, 8, 9 ir 13 dalyse yra numatytos baudos už tam tikrus su bepiločių orlaivių naudojimu susijusius nusižengimus. Šių administracinių nusižengimų teiseną pradeda, administracinių nusižengimų tyrimą atlieka ir administracinių nusižengimų protokolus surašo atitinkamai Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA) ir Karo policija.

LTSA duomenimis, 2022 m. Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos pareigūnai nustatė 105 atvejus, kai be leidimo buvo vykdomi skrydžiai bepiločiais orlaiviais pasienio zonoje. 7 atvejais iš 105 bepiločiai orlaiviai buvo priverstinai nutupdyti arba rasti nusileidę, tačiau nė vienu iš šių atvejų nebuvo nustatytas nuotolinis pilotas. Visais atvejais LTSA administracinių nusižengimų teisenos pagal ANK 393 straipsnio 3 dalį nepradėjo arba nutraukė dėl duomenų trūkumo.

2022 m. LTSA iš piliečių ar kitų įvairių institucijų gavo 20 pranešimų, kuriuose pranešama apie galimus bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių, nustatytų Reglamente (ES) 2019/947, pažeidimus arba skrydžius draudžiamosiose ar pasienio zonose neturint išduoto Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų leidimo. 15 atvejų buvo surašytas protokolas pagal ANK 393 straipsnio atitinkamas dalis, 3 atvejais teiseną pagal ANK nutraukta arba nepradėta dėl duomenų trūkumo, dar 2 atvejai yra tiriami.

Dažniausiai pasitaikantys pažeidimai: skrydžiai neužsiregistravus bepiločių orlaivių naudotoju ir neturint atitinkamos kvalifikacijos pažymėjimo, skrydžiai draudžiamosiose, ribojamosiose zonose ar pasienio zonoje neturint leidimo, tiesiogiai nematomi skrydžiai neturint specialiosios kategorijos leidimo, skrydžiai virš leistino maksimalaus aukščio.

Svarbu pažymėti, kad Įstatymo projektas nesprendžia klausimų, susijusių atsakomybės už pažeidimus pritaikymo aspektais, nes tai nėra jo reguliavimo dalykas. Pabrėžtina, kad iš esmės Įstatymo projektu, įgyvendinant 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos ir Reglamentą (ES) 2019/947, be kita

ko, siekiama įtvirtinti pagrindą nustatyti naują oro erdvės elementą, skirtą tik bepiločiams orlaiviams – bepiločių orlaivių sistemų geografinės zonas, kaip tai numatyta šiuose reglamentuose. Pažymime, kad jau ir šiuo metu virš tam tikrų objektų, tarp jų ir nacionaliniam saugumui svarbių objektų, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. birželio 16 d. įsakymu Nr. 3-353 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės draudžiamųjų, ribojamųjų ir pavojingųjų zonų nustatymo“ yra nustatytos draudžiamosios zonos, kurios galioja visai aviacijai, įskaitant ir bepiločius orlaivius, taigi priėmus įstatymą, šio klausimo aktualumas nepakis.

Kitais Įstatymo projektu siūlomais pakeitimais siekiama:

- nustatyti LTSA įgaliojimą nustatyti akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo, skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje tvarkas, taip pat nustatyti karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose tvarką;
- patikslinti nuostatas, susijusias su asmens reputacijos patikrinimu;
- patikslinti nuostatas dėl aviacijos saugumo užtikrinimo;
- siekiant teisinio aiškumo, patikslinti nuostatas dėl skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo;
- papildyti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (toliau – Aviacijos įstatymas) nuostatas ir nustatyti oro susisiekimo formalumų supaprastinimo programos tvirtinimo pagrindą;
- siekiant teisinio aiškumo, atsižvelgiant į 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką nuostatas, patikslinti Aviacijos įstatymo 1 priedo 1.1 papunkčio ir 2 priedo 4 punkto nuostatas, susijusias su aprūpinimo degalais ir tepalais paslaugomis ir antžeminiu aptarnavimu ir priežiūra.

## **1.1. Dėl Reglamento (ES) 2021/664 ir Reglamento (ES) 2019/947 nuostatų įgyvendinimo ir kitų pakeitimų, susijusių su bepiločių orlaivių naudojimu**

### **1.1.1. Dėl sąvokų**

Įstatymo projektu siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 2 straipsnį ir atsisakyti sąvokos „bepilotis orlaivis“ (pripažįstama netekusi galios 2 straipsnio 8 dalis), kadangi ši ir kitos aktualios sąvokos numatytos 2019 m. kovo 12 d. Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2019/945 dėl bepiločių orlaivių sistemų ir trečiųjų valstybių bepiločių orlaivių sistemų naudotojų (toliau – Reglamentas (ES) 2019/945): *bepilotis orlaivis – orlaivis, naudojamas arba suprojektuotas veikti autonomiškai arba būti pilotuojamas nuotoliniu būdu be piloto jame* (Reglamento (ES) 2019/945 3 straipsnio 1 punktas). Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma nuoroda į šį reglamentą papildyti Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalį. Papildomai, siekiant aiškumo ir nuoseklumo taikant tam tikras Aviacijos įstatymo nuostatas valstybės orlaiviams, valstybės bepiločiams orlaiviams ir kitiems bepiločiams orlaiviams, siūloma įvesti sąvoką „valstybės bepilotis orlaivis“ (Aviacijos įstatymo 2 straipsnis papildomas 43<sup>1</sup> dalimi). Pagal šiuo metu galiojančio Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 4 dalį valstybės orlaivis yra krašto apsaugos, muitinės ir vidaus reikalų įstaigų naudojamas orlaivis. Tokia nuostata Aviacijos įstatyme numatyta vadovaujantis Tarptautinė civilinės aviacijos konvencijos, pasirašytos Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d. (Lietuvos Respublika prisijungė prie šios konvencijos 1991 m.) (toliau – Čikagos konvencija), apibrėžimu. Valstybės orlaiviams ir jų naudojimui tiek nacionaliniuose, tiek Europos Sąjungos teisės aktuose yra taikomi kiek kitokie reikalavimai (išimtys) nei kitiems civiliniams orlaiviams, atsižvelgiant į jų naudojimo specifiką. Bepilotis orlaivis taip pat yra orlaivis, tačiau dėl objektyvių priežasčių jo panaudojimo galimybės yra skirtingos nei kitų orlaivių. Bepiločius orlaivius savo veikloje naudoja vis daugiau valstybės institucijų savo specialioms funkcijoms vykdyti, ir neretai tiek šių bepiločių orlaivių techninės savybės, tiek naudojimo specifika žymiai skiriasi nuo kitų, civilinių, bepiločių orlaivių, kuriems taikomi Reglamento (ES) 2019/945, Reglamento (ES) 2019/947, 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (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) reikalavimai. Atsižvelgiant į tai, kad dėl valstybės bepiločių orlaivių naudojimo specifikos šiuose reglamentuose nustatyta, jog jų reikalavimai iš esmės netaikomi valstybės (kaip specialioms funkcijoms skirtiems) bepiločiams orlaiviams, valstybės narės gali nustatyti nacionalinius jų naudojimo reikalavimus, o Lietuvoje valstybės bepiločių orlaivių naudojimas šiuo metu iš esmės nėra aiškiai reglamentuotas. Taigi, atsižvelgiant į tam tikrų institucijų išreikštą poreikį savo veikloje naudoti bepiločius orlaivius (valstybės bepiločius orlaivius), kuriems dėl veiklos specifikos, dėl kitų specifinių požymių ar kuriems dėl naudojamų bepiločių orlaivių techninių savybių neturėtų / negalėtų būti taikomi minėtų reglamentų reikalavimai, kaip minėta, siekiant aiškumo ir nuoseklumo taikant tam tikras Aviacijos įstatymo nuostatas valstybės orlaiviams, valstybės bepiločiams orlaiviams ir kitiems bepiločiams orlaiviams, bei siekiant suteikti galimybę atitinkamoms institucijoms bepiločius orlaivius savo specifinėje veikloje naudoti taikant tam tikras išimtis, Įstatymo projekte pasiūlyta įtvirtinti sąvoką „valstybės bepilotis orlaivis – krašto apsaugos, žvalgybos institucijų, Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnybos, Lietuvos Respublikos vadovybės apsaugos tarnybos ir vidaus tarnybos statutinių įstaigų naudojamas bepilotis orlaivis“ (pernelyg nenutolstant nuo valstybės orlaivio apibrėžimo Konvencijoje).

Taip pat Įstatymo projektu Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalis papildoma nuorodomis į Reglamentą (ES) 2019/945, Reglamentą (ES) 2019/947 ir Reglamentą (ES) 2021/664, kadangi juose pateikiamos Aviacijos įstatymui aktualios sąvokos, ir šie reglamentai, kaip įgyvendinamieji ES teisės aktai, atitinkamai įtraukiami į Aviacijos įstatymo 3 priedą.

#### **1.1.2. Dėl valstybės bepiločių orlaivių naudojimo**

Reglamento (ES) 2021/664 preambulės 13 ir 28 punktuose iš esmės nurodoma, kad šis reglamentas netaikomas valstybės orlaiviams, taip pat pagal Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA) išaiškinimą ir įvertinus Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 3 dalį (*šis reglamentas netaikomas <...> nuotolinio orlaivių valdymo įrangai, naudojamiems karinei, muitinės, policijos, paieškos ir gelbėjimo, priešgaisrinei, sienų kontrolės, pakrančių apsaugos ar panašiai veiklai <...>* ) jiems netaikomi ir Reglamento (ES) 2019/947 reikalavimai. Tačiau, kaip minėta, atsižvelgiant į galimą valstybės bepiločių orlaivių naudojimo specifiką ir į tai, kad dėl šios specifikos jų naudojimo reglamentavimas gali gerokai skirtis nuo minėtų reglamentų reikalavimų, bei į tai, kad jie naudojami kartu su kitais bepiločiais orlaiviais arba toje pačioje oro erdvėje, kur vyksta pilotuojamų orlaivių skrydžiai, ir įvertinant tai, kad jų naudojimas šiuo metu nėra aiškiai reglamentuotas, kas gali kelti grėsmę skrydžių saugai, būtina atskirti juos nuo civilinių orlaivių ir numatyti jų naudojimo tvarką ir sąlygas. Kadangi valstybės bepiločius orlaivius savo specialioms funkcijoms atlikti naudoja nemažai skirtingų institucijų (krašto apsaugos, žvalgybos institucijos, Specialiųjų tyrimų tarnyba, Lietuvos Respublikos vadovybės apsaugos tarnyba ir kai kurios vidaus tarnybos statutinės įstaigos), turėtų būti nustatyta jų interesus apimanti valstybės bepiločių orlaivių naudojimo tvarka. Tačiau svarbu pažymėti, kad krašto apsaugos sistemos institucijų naudojami bepiločiai orlaiviai nuo kitų valstybės orlaivių išsiskiria tuo, kad yra naudojami išskirtinai valstybės ginkluotos gynybos tikslais. Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos ir karo tarnybos įstatymo 12 straipsnio 1 dalies 1 punkte nurodoma, kad vienas iš pagrindinių Lietuvos kariuomenės uždavinių yra oro erdvės stebėjimas, kontrolė ir gynyba, o 13 straipsnio 7 dalies 2 punkte nustatoma, kad Lietuvos kariuomenės vadas taikos metu nustato oro erdvės kontrolės bei apsaugos užduotis. Suprantant tai ir atsižvelgiant į išskirtinę kariuomenės vado kompetenciją saugant oro erdvę, teisinis reguliavimas, susijęs su karine aviacija, Aviacijos įstatyme yra atskiriamas nuo civilinės aviacijos: Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 14 dalyje nustatoma, kad karinė aviacija yra kariuomenės vado ir jo įgaliotų asmenų reguliuojama aviacinė veikla. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad valstybės bepiločių orlaivių, išskyrus krašto apsaugos institucijų naudojamus valstybės bepiločių orlaivius, naudojimo tvarką nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgaliota institucija, o valstybės bepiločių orlaivių, kuriuos naudoja krašto apsaugos institucijos, naudojimo tvarką nustato kariuomenės vadas.

### **1.1.3. Dėl Reglamento (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos nurodytų kompetentingų institucijų funkcijų vykdymo**

Reglamento (ES) 2021/664 18 straipsnyje nurodytos kompetentingų institucijų užduotys. Taigi, paskirtosios kompetentingos institucijos:

a) įdiegia, palaiko ir užtikrina galimybę naudoti sertifikuotų sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelių bendrų informacijos paslaugų teikėjų registracijos sistemą;

b) nustato, kokius eismo duomenis, tiek tikralaikius, tiek įrašytus, sistemos „U-space“ paslaugų teikėjai, vieninteliai bendrų informacijos paslaugų teikėjai ir oro eismo paslaugų teikėjai turi teikti leidimus turintiems fiziniams ir juridiniams asmenims, įskaitant reikalaujamą duomenų teikimo dažnumą ir kokybės lygį, nepažeidžiant asmens duomenų apsaugos taisyklių;

c) nustato prieigos prie informacijos lygį įvairiems bendros informacijos naudotojams ir užtikrina, kad ji būtų prieinama pagal II priedą;

d) užtikrina, kad oro eismo paslaugų teikėjų ir sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų keitimasis duomenimis būtų vykdomas pagal V priedą;

e) nustato, kaip fiziniai ir juridiniai asmenys gali prašyti išduoti sistemos „U-space“ paslaugų teikėjo arba vienintelio bendrų informacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą pagal V skyrių;

f) nustato, kaip koordinuojant veiksmus su kitomis institucijomis ir subjektais, įskaitant vietos lygmens institucijas ir subjektus, tvarką, nustatoma sistemos „U-space“ oro erdvė, UAS apribojimai toje oro erdvėje ir sistemos „U-space“ oro erdvėje teiktinos sistemos „U-space“ paslaugos;

g) nustato sertifikavimo ir nuolatinės rizika grindžiamos priežiūros programą, apimančią veiklos ir finansinių rezultatų stebėseną ir atitinkančią su sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelių bendrų informacijos paslaugų teikėjų, už kuriuos jos atsakingos, teikiamomis paslaugomis susijusią riziką;

h) reikalauja, kad bendrų informacijos paslaugų teikėjai ir sistemos „U-space“ paslaugų teikėjai pateiktų visą būtiną informaciją, kad būtų užtikrinta, jog teikiant sistemos „U-space“ paslaugas būtų prisidedama prie saugaus orlaivių naudojimo;

i) atlieka sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelių bendrų informacijos paslaugų teikėjų auditą, vertinimus, tyrimus ir patikrinimus, kaip nustatyta priežiūros programoje;

j) nustatydamos kiekvienos sistemos „U-space“ oro erdvės, dėl kurios pagal 3 straipsnio 1 dalį buvo atliktas rizikos vertinimas, reikalavimus, atsižvelgia į reikalaujamus saugos užtikrinimo veiksmingumo lygius;

k) reguliariai stebi ir vertina saugos užtikrinimo veiksmingumo lygius ir naudojami saugos užtikrinimo veiksmingumo stebėsenos rezultatai, visų pirma vykdydamos rizika grindžiamą priežiūrą.

Atsižvelgiant į tai ir siekiant užtikrinti minėtų funkcijų vykdymą ir įvertinus aviacijos valstybinį valdymą pagal savo kompetenciją vykdančių LTSA, kuri pagal kompetenciją nustato civilinės aviacijos reikalavimus, ir Agentūra, kuri vykdo civilinės aviacijos valstybinės priežiūros ir kt. funkcijas, kompetencijas, Įstatymo projektu siūloma numatyti, kad Agentūra, be kita ko, vykdytų kompetentingos institucijos funkcijas, nurodytas Reglamento (ES) 2021/664 18 straipsnio a, e, g–i ir k punktuose, o LTSA atliktų kompetentingos institucijos funkcijas, nurodytas Reglamento (ES) 2021/664 18 straipsnio b–d, f ir j punktuose.

### **1.1.4. Dėl sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelių bendrų informacijos paslaugų teikėjų sertifikavimo**

Reglamento (ES) 2021/664 7 straipsnis numato, kad sistemos „U-space“ paslaugas teikia juridiniai asmenys, pagal V skyrių sertifikuoti kaip sistemos „U-space“ paslaugų teikėjai, o 14 straipsnyje numatyta, kad sistemos „U-space“ paslaugų teikėjai ir, jei yra paskirti, vieninteliai bendrų informacijos paslaugų teikėjai turi turėti pažymėjimą (kurie atitinkamai numatyti Reglamento (ES) 2021/664 VI ir VII prieduose), išduotą valstybės narės, kurioje yra jų pagrindinė verslo vieta, kompetentingos institucijos.

Atsižvelgiant į tai, kilo poreikis Aviacijos įstatyme aiškiai įvardyti, kas Lietuvos Respublikoje vykdo šią sertifikavimo ir atitinkamų pažymėjimų išdavimo funkciją. Įvertinus tai,

kad Agentūra, pagal kompetenciją išduoda pažymėjimus, licencijuoja aviacijos specialistus, vykdo civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą ir atlieka kitas susijusias funkcijas, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad Agentūra sertifikuoja sistemos „U-space“ paslaugų teikėjus ir vienintelį bendrą informacijos paslaugų teikėją, nurodytus Reglamente (ES) 2021/664, ir išduoda jiems atitinkamus pažymėjimus.

#### **1.1.5. Dėl geografinių zonų nustatymo, bepiločių orlaivių šiose zonose naudojimo ir bepiločių orlaivių skrydžių aerodromo oro eismo zonoje ir oro eismo informacijos zonoje**

Reglamento (ES) 2019/947 15 straipsnyje ir Reglamento (ES) 2021/664 3 straipsnyje numatoma, kad valstybės narės nustato bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas, t. y. nustatytas oro erdvės dalis, kuriose vykdyti skrydžius naudojant bepiločių orlaivių sistemas leidžiama, jie ribojami arba draudžiami siekiant pašalinti dėl jų naudojimo kylančią riziką saugai, privatumui, asmens duomenų apsaugai, saugumui arba aplinkai, ir sistemos „U-space“ oro erdvė, kuri taip pat yra tam tikra specifinė geografinė zona. Taip pat Reglamentas (ES) 2019/947 ir Reglamentas (ES) 2021/664 iš dalies nustato bepiločių orlaivių veiklos sąlygas nustatomose geografinėse zonose, tačiau, atsižvelgiant į tai, kad tam tikras sąlygas valstybės narės gali / turėtų nustatyti pačios, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas Lietuvos Respublikos oro erdvėje, išskyrus zonas virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje, pagal Reglamentą (ES) 2019/947 ir Reglamentą (ES) 2021/664, suderinusi su oro eismo paslaugų teikėju, o šių reglamentų numatytais atvejais remdamasi ir Agentūros atliktu ir LTSA pateiktu oro erdvės rizikos vertinimu, nustato LTSA jos nustatyta tvarka.

Pažymėtina, kad minėtomis siūlomomis nuostatomis, kai LTSA nustato bepiločių orlaivių sistemų geografines zonas, Agentūrai tam tikrais atvejais pavedama atlikti oro erdvės rizikos vertinimą, numatytą Reglamente (ES) 2019/947 (15 straipsnis) ir Reglamente (ES) 2021/664 (3 straipsnis). Pagal Reglamento (ES) 2021/664 2 straipsnio 3 punktą oro erdvės rizikos vertinimas – veiklos, saugos ir saugumo rizikos vertinimas atsižvelgiant į reikiamą saugos užtikrinimo veiksmingumo lygį, nustatytą Europos aviacijos saugos plane ir valstybinėje saugos programoje, nurodytuose Reglamento (ES) 2018/1139 6 ir 7 straipsniuose, eismo tipą, sudėtingumą ir intensyvumą, vietą, absoliutųjį aukštį ar aukštį ir oro erdvės klasifikaciją. Šio atlikto oro erdvės rizikos vertinimo pagrindu LTSA priims sprendimus dėl geografinių zonų, ypač sistemos „U-space“ oro erdvės, nustatymo, dėl apribojimų ar konkrečių reikalavimų taikymo / netaikymo bepiločių orlaivių naudojimui tose geografinėse zonose, pvz., galės nustatyti tam tikras geografines zonas, kuriose bepiločių orlaivių naudojimui netaikomas vienas ar daugiau atvirosios kategorijos reikalavimų arba tam tikrose sistemos „U-space“ oro erdvėse reikalauti naudotis papildomomis paslaugomis.

Įvertinus tai, kad Reglamento (ES) 2019/947 2 straipsnio 4 dalyje nurodoma, jog bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinė zona yra nustatyta oro erdvės dalis, kurioje vykdyti skrydžius naudojant bepiločių orlaivių sistemas (UAS) leidžiama, jie ribojami arba draudžiami siekiant pašalinti dėl jų naudojimo kylančią riziką saugai, privatumui, asmens duomenų apsaugai, saugumui arba aplinkai, gali pasitaikyti atvejų, kuomet šiose zonoje bus ribojama ūkinė veikla, kai bepiločių orlaivių sistemų (UAS) skrydžiai bus ribojami arba draudžiami. Kadangi esminės ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, galima nustatyti tik įstatymu, Įstatymo projektu siūloma numatyti, virš kokių objektų / teritorijų, siekiant sumažinti riziką saugai, privatumui, asmens duomenų apsaugai, saugumui arba aplinkai, LTSA galėtų nustatyti bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonas, kuriose visi arba tam tikri bepiločių orlaivių skrydžiai būtų ribojami arba draudžiami: virš teritorijų, kuriose yra ornitologiniai draustiniai, nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbios įmonės jų nurodytų teritorijų ribose, nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbūs įrenginiai ir turtas, ypatingos svarbos infrastruktūros objektai, švietimo, mokslo, ugdymo įstaigos, gydymo ir slaugos įstaigos, valstybės institucijos, vidaus tarnybos statutinės įstaigos, užsienio valstybių diplomatinės atstovybės ir konsulinės įstaigos, tarptautinių organizacijų atstovybės, Europos Sąjungos, NATO institucijos ir įstaigos, pagal tarptautinę teisę specialų statusą turinčių subjektų ar kiti subjektų, su kuriais Lietuvos Respublikos tarptautinis bendradarbiavimas atitinka Lietuvos Respublikos Seimo priimtuose teisės

aktuose nustatytus užsienio politikos ir nacionalinio saugumo tikslus, atstovybės, akredituotos Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka.

Šiuo metu galiojančio Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad bepiločių orlaivių skrydžiams virš karinių teritorijų ir nustatyto atstumu iki jų taikomi Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos įstatyme nustatyti reikalavimai. Įsigaliojus Reglamentui (ES) 2019/947, buvo nustatyti išsamūs reikalavimai bepiločių orlaivių sistemų naudojimui ir jas naudojantiems asmenims, įskaitant nuotolinius pilotus ir organizacijas, taigi, vienintelė galimybė reguliuoti bepiločių orlaivių veiklą oro erdvėje yra nustatyti atitinkamą geografinę zoną. Todėl Įstatymo projektu, siekiant išlaikyti galimybes vykdyti tam tikras specialias funkcijas ir užtikrinti, kad civilinės ir karinės paskirties geografinės zonos būtų atskirtos, taip pat atsižvelgiant į Valstybės sienos apsaugos tarnybos pasiūlymą, siūloma numatyti, kad bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonos, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą (ES) 2019/947, virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje, taip pat 500 metrų atstumu abipus geležinkelio kelio, kuriuo vyksta Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos tarpvyriausybiniuose susitarimuose nurodytų tranzitinių traukinių eismas, ašies, suderinęs su LTSA, nustato kariuomenės vadas jo nustatyta tvarka. Atitinkamai siūloma pakeisti 35 straipsnio 7 dalį ir nustatyti, kad kariuomenės vado nustatytose bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinėse zonose bepiločių orlaivių skrydžiai vykdomi kariuomenės vado nustatytomis sąlygomis ir tvarka.

Papildomai, atsižvelgiant į esamą tarptautinę praktiką ir siekiant užtikrinti viešąją tvarką ir valstybės saugumą ir atitinkamai skrydžių saugą, Įstatymo projektu siekiama suteikti teisę krašto apsaugos, žvalgybos institucijoms, Vadovybės apsaugos tarnybai ir vidaus tarnybos statutinėms įstaigoms tam tikroje oro erdvėje, kai joje būtina riboti arba uždrausti bepiločių orlaivių skrydžius, nustatyti laikinas bepiločių orlaivių sistemų geografinės zonos. Šios geografinės zonos galėtų būti nustatomos specifinių operacijų metu, kai būtina užtikrinti, kad toje oro erdvėje nebūtų kitų nei operaciją vykdančių bepiločių orlaivių, renginių, kuriuose gali būti ribojamas pašalinių asmenų dalyvavimas, metu, ar LTSA (kuriai Įstatymo projektu priskiriama funkcija nustatyti bepiločių orlaivių sistemų geografinės zonas) nedarbo metu įvykus nenumatytiems įvykiams (pvz., įvykus avarijai, kilus gaisrui, vykdant paieškos ir gelbėjimo operaciją ir pan.), arba kai dėl skubos laikinai riboti bepiločių orlaivių skrydžius negalima laukti numatytų bepiločių orlaivių sistemų geografinių zonų nustatymo procedūrų pabaigos. Pažymėtina, kad siūloma nustatyti galimybę minėtoms institucijoms ne tik nustatyti laikinas bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonas, bet ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka taikyti šiose zonose technines bepiločių orlaivių skrydžių nutupdymo ir (ar) neutralizavimo priemones siekiant tokią galimybę nustatyti įstatymu, kadangi tokių priemonių panaudojimas gali turėti poveikį nutupdomų (neutralizuojamų) bepiločių orlaivių atžvilgiu. Tuo pačiu siūloma nustatyti, kad šios laikinos geografinės zonos negalėtų galioti ilgiau negu to reikalauja jų nustatymą lėmusios priežastys, o atitinkamos institucijos turėtų pasirašyti veiklos susitarimus su vieninteliu bendros informacijos paslaugos teikėju dėl informacijos apie šias laikinas geografinės zonas skelbimo, kad suinteresuoti asmenys (pvz., kiti oro erdvės naudotojai) šią informaciją gautų tinkamai ir laiku.

Pradėjus įgyvendinti „U-space“ koncepciją, planuojama vertinti galimybes sistemos „U-space“ oro erdvę nustatyti ir sistemos „U-space“ paslaugas teikti tik kai kuriuose miestuose ar oro erdvėje, kur yra didelė tikimybė bepiločiam orlaiviui susidurti su pilotuojamais orlaiviais (pvz., tarptautinių oro uostų aerodromų prieigose), arba ten, kur dėl didelio gyventojų tankumo be atitinkamo valdymo / skrydžių reguliavimo, bepiločių orlaivių skrydžiai būtų chaotiški ir keltų rizikos tiek žmonėms ir turtui ant žemės, tiek ta erdve besinaudojantiems kitiems bepiločiams orlaiviams. Pirminiame „U-space“ koncepcijos įgyvendinimo etape ir galimai ateityje atokesnėse teritorijose šios geografinės zonos (sistemos „U-space“ oro erdvės) nustatyti ir teikti sistemos „U-space“ paslaugų neplanuojama. Tačiau šiose teritorijose yra bendrosios aviacijos aerodromų, kuriuose vykdoma aktyvi aviacinė veikla. Aplink šiuos aerodromus šiuo metu nustatyti oro erdvės elementai – aerodromo oro eismo zonos (ATZ) ir oro eismo informacijos zonos (TIZ), o jų tikslas apsaugoti šiose zonose vykstančius skrydžius nuo nepageidaujamo / nekontroliuojamo išorės eismo. Todėl skrydžių saugai užtikrinti, tinkamai atskiriant žmonių pilotuojamų orlaivių ir bepiločių

orlaivių veiklas, pirmiausiai atliekamas minėtas oro erdvės rizikos vertinimas. Atsižvelgiant į šio vertinimo rezultatus ir į tai, kad nustatydamos bepiločių orlaivių sistemų geografinės zonos (pagal Reglamento (ES) 2019/947 15 straipsnio 1 dalies nuostatas), valstybės narės gali reikalauti konkrečių sąlygų tam tikriems arba visiems skrydžiams, planuojama, kad ATZ ir TIZ, atitinkamu atstumu nuo aerodromo kontrolinio taško, bus nustatytos bepiločių orlaivių sistemų geografinės zonos, kuriose, ATZ ir TIZ esant aktyvuotoms, t. y., kai bus vykdomi pilotuojamos aviacijos skrydžiai, bepiločių orlaivių veikla bus ribojama. Pabrėžiama, kad šioms zonoms esant neaktyvioms, bepiločių orlaivių veikla nebus ribojama. Atsižvelgiant į tai, kad atitinkamas bepiločių orlaivių sistemų geografinės zonos pagal Įstatymo projektu siūlomas nuostatas nustatys LTSA, Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 9 dalis, kurioje šiuo metu nurodoma, kad bepiločių orlaivių skrydžiai aerodromo oro eismo zonose gali būti vykdomi tik suderinus su aerodromo naudotoju ir laikantis aerodromo naudotojo nustatytų sąlygų, tampa pertekline / netenka prasmės, todėl Įstatymo projektu siūloma ją pripažinti netekusia galios.

Papildomai, siekiant užtikrinti galimybę lanksčiai ir efektyviai naudoti oro erdvę visų oro erdvės naudotojų poreikiams, atsižvelgiant į Įstatymo projektu siūlomą reguliavimą ir į tai, kad sistemos „U-space“ oro erdvę (kaip minėta, sistemos „U-space“ oro erdvė yra viena iš geografinių zonų rūšių, kurią nustatys LTSA, suderinusi su oro eismo paslaugų teikėju) numatoma pirmiausia nustatyti tarptautinių oro uostų aerodromų prieigose ir ten teikti atitinkamas sistemos „U-space“ paslaugas, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad bepiločių orlaivių skrydžiai virš LTSA nustatytų bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinių zonų vertikalinių ribų valdomoje oro erdvėje būtų vykdomi LTSA nustatyta tvarka. Šią tvarką LTSA tvirtintų oro eismo paslaugų teikėjo teikimu, kurį oro eismo paslaugų teikėjas, prieš teikdamas tvirtinimui LTSA, suderintų su Agentūra. Tai Įstatymo projektu siūloma nustatyti keičiant galiojančią Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 10 dalį, kurioje nurodoma, kad aerodromo skrydžių valdymo zonoje (tarptautinių oro uostų aerodromų prieigose) *maksimaliai leistinus aukščius* bepiločių orlaivių skrydžiams nustato oro eismo paslaugų teikėjas, o bepiločių orlaivių skrydžiai *virš šių maksimaliai leistinų aukščių* gali būti leidžiami tik juos suderinus su oro eismo paslaugų teikėju ir juos vykdamas oro eismo paslaugų teikėjo nustatytomis sąlygomis. Taigi, pagal naują reguliavimą šie minimi maksimaliai leistini aukščiai iš esmės sutaps su LTSA nustatytomis bepiločių orlaivių sistemų *geografinių zonų vertikaliosiomis ribomis*, virš kurių bepiločių orlaivių skrydžiai turės būti vykdomi LTSA nustatyta tvarka.

#### **1.1.6. Dėl sistemos „U-space“ paslaugų ir bendrų informacijos paslaugų**

Reglamento (ES) 2021/664 3 straipsnyje nustatyta, kad jei valstybės narės saugos, saugumo, privatumo ar aplinkos apsaugos sumetimais nustato sistemos „U-space“ oro erdvę, toks nustatymas pagrindžiamas oro erdvės rizikos vertinimu (3 straipsnio 1 dalis), ir visi bepiločių orlaivių skrydžiai sistemos „U-space“ oro erdvėje turi būti vykdomi naudojantis keturiomis privalomomis sistemos „U-space“ paslaugomis (3 straipsnio 2 dalis) (t. y. *skaitmeninėmis paslaugomis ir funkcijų automatizavimu grindžiamomis paslaugomis, skirtomis užtikrinti, kad sistemos „U-space“ oro erdvėje galėtų būti saugiai ir efektyviai naudojama daug UAS*):

- a) 8 straipsnyje nurodyta tinklinė identifikavimo paslauga;
- b) 9 straipsnyje nurodyta geografinio orientavimo paslauga;
- c) 10 straipsnyje nurodyta UAS skrydžių leidimų paslauga;
- d) 11 straipsnyje nurodyta eismo informacijos paslauga.

Papildomai, remdamosi minėtu oro erdvės rizikos vertinimu, valstybės narės kiekvienoje sistemos „U-space“ oro erdvėje gali reikalauti naudotis pasirinktomis Reglamento (ES) 2021/664 12 ir 13 straipsniuose nurodytomis papildomomis paslaugomis, t. y. atitinkamai orų informacijos paslauga ir atitikties stebėsenos paslauga.

Taip pat Reglamento (ES) 2021/664 preambulės 14 punkte nurodyta, kad valstybės narės turėtų užtikrinti, kad kiekvienoje sistemos „U-space“ oro erdvėje būtų teikiamos bendros informacijos paslaugos (*bendra informacijos paslauga – paslauga, kurią sudaro statinių ir dinaminių duomenų sklaida siekiant užtikrinti galimybę teikti sistemos „U-space“ paslaugas bepiločių orlaivių eismui valdyti*), kad UAS naudotojai galėtų nediskriminuojami naudotis sistemos „U-space“ oro erdvėje ir paslaugomis, ypač atsižvelgiant į saugą, o Reglamento (ES) 2021/664 5



straipsnio 6 dalyje numatyta, kad valstybės narės gali paskirti vienintelį bendrą informacijos paslaugų teikėją, kuris vienintelis teiktų bendras informacijos paslaugas visose arba kai kuriose sistemos „U-space“ oro erdvėse, už kurias jos yra atsakingos <...>, ir pagal 5 straipsnio 7 dalį toks vienintelis bendrą informacijos paslaugų teikėjas turi atitikti 5 straipsnio 4 ir 5 dalyse nurodytus reikalavimus ir būti sertifikuotas pagal šio reglamento V skyrių.

Bendrą informacijos paslaugų pagrindinis tikslas – užtikrinti teikiamų paslaugų saugą ir kokybę. Šių bendrą informacijos paslaugų paketą iš esmės sudaro oro navigacijos informacija ir oro erdvės valdymo informacija, taip pat oro eismo valdymo informacija. Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Respublikoje vienintelis sertifikuotas šios informacijos rengėjas ir valdytojas yra VĮ „Oro navigacija“, ir nėra jokio kito galimo šios informacijos teikėjo, numatoma, kad šias bendras informacijos paslaugas Lietuvoje nustatytose sistemos „U-space“ oro erdvėse teiks sertifikuotas oro navigacijos paslaugų teikėjas, Lietuvos Respublikoje teikiantis oro navigacijos informacijos ir oro erdvės valdymo paslaugas, t. y., VĮ „Oro navigacija“, įgijusi atitinkamą vienintelio bendrą informacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą.

Kalbant apie sistemos „U-space“ paslaugų teikimą, vienas iš Reglamento (ES) 2021/664 tikslų – sukurti konkurencingą „U-space“ paslaugų rinką, kuri užtikrintų saugią ir tvarią veiklą „U-space“ oro erdvėje. Reglamentas (ES) 2021/664 įtvirtina galimybę vienoje sistemos „U-space“ oro erdvėje paslaugas teikti keliems rinkos sąlygomis veikiantiems sistemos „U-space“ paslaugų teikėjams, kurie yra tinkamai sertifikuoti, kaip numatyta Reglamente (ES) 2021/664. Skirtingai nei bendrą informacijos paslaugų teikėjo, teikiančio paslaugas sistemos „U-space“ paslaugų teikėjams, atveju, ši nuostata kyla labiau dėl siekio sudaryti konkurencines sąlygas ir atverti rinką, nei užtikrinti saugą. Pažymėtina, kad šiuo metu Europoje kol kas nėra sertifikuotų sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų, o didžiąją dalį informacijos, kurią turės teikti sistemos „U-space“ paslaugų teikėjas, teikia oro navigacijos paslaugų teikėjas VĮ „Oro navigacija“, teikianti oro navigacijos informacijos, oro eismo, taip pat ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugas. Taigi, įsigaliojus Reglamentui (ES) 2021/664, bus siekiama, kaip minėta, užtikrinti efektyvų ir saugų bepiločių orlaivių naudojimą pirmiausia didžiuosiuose Lietuvos miestuose, kuriuose arba šalia kurių veikia tarptautiniai oro uostai, o jų prieigose pilotuojamiems orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos. Atsižvelgdama į tai, pirminiame sistemos „U-space“ paslaugų teikimo etape, ten, kur bus nustatyta sistemos „U-space“ oro erdvė, technologine ir operacine prasme pasirengusi ir gavusi atitinkamą sistemos „U-space“ paslaugų teikėjo pažymėjimą, sistemos „U-space“ paslaugas rinkos sąlygomis planuoja teikti VĮ „Oro navigacija“.

Reglamente (ES) 2021/664 nesant visiškai išsamių nuostatų dėl sistemos „U-space“ paslaugų ir bendrą informacijos paslaugų teikimo tvarkos, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad sistemos „U-space“ paslaugų teikimo sąlygas ir tvarką ir bendrą informacijos paslaugų teikimo sąlygas ir tvarką, kiek jų nereglamentuoja Reglamentas (ES) 2021/664, tvirtina LTSA.

#### **1.1.7. Dėl rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžių nustatymo**

Siekiant numatyti galimybę finansuoti bendrą informacijos paslaugų teikimo veiklą, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad sistemos „U-space“ paslaugų teikėjai moka bendrą informacijos paslaugų teikėjams rinkliavas už bendras informacijos paslaugas, nurodytas Reglamente (ES) 2021/664, taip pat pagrindinius rinkliavų už šias paslaugas nustatymo principus. Įstatymo projekte numatoma, kad rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžius nustato vienintelis bendros informacijos paslaugos teikėjas, o rinkliavos turi būti ekonomiškai pagrįstos, padengti paslaugos sąnaudas ir užtikrinti reikiamą paslaugos kokybę ir saugą; į paslaugos savikainą negali būti įtraukiamos su paslaugos teikimu nesusijusios sąnaudos. Numatoma, kad vienintelio bendrą informacijos paslaugų teikėjo nustatomų rinkliavų dydžio atitiktis ekonominiam pagrįstumui, paslaugos kokybei ir saugai priežiūrą vykdo Agentūra, o rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžių nustatymo tvarką nustato LTSA.

Minėtos nuostatos dėl rinkliavų nustatymo siūlomos atsižvelgiant į EASA Reglamento 2021/664 rengimo metu aiškinamojoje medžiagoje pateiktą nuomonę, kad rinkliavos už teikiamas paslaugas būtų protingos, nediskriminuojančios, iš esmės sudarančios sąnaudas šių paslaugų teikimui padengti.

## **1.2. Dėl kitų įstatymo projektu siūlomų pakeitimų**

### **1.2.1. Dėl įgaliojimų nustatyti akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo, skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje ir karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose tvarkas**

2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010, priedo SERA.3130 a punktas numato, kad akrobatiniai skrydžiai galimi tik laikantis Sąjungos teisės aktų arba, jei taikytina, valstybių narių reguliuojamam orlaivių naudojimui taikomų nacionalinės teisės aktų.

Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2016 m. spalio 25 d. įsakymu Nr. 4R-208 „Dėl Lėktuvų akrobatinių skrydžių vykdymo taisyklių tvirtinimo“ buvo patvirtintos Lėktuvų akrobatinių skrydžių vykdymo taisyklės (toliau – taisyklės). Pažymėtina, kad nuo 2019 m. sausio 1 d. Civilinės aviacijos administracija reorganizuota, o jos teisės ir pareigos perduotos LTSA, kuri pagal kompetenciją nustato civilinės aviacijos reikalavimus.

Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalyje, be kita ko, numatyta, kad LTSA nustato reikalavimus eksperimentinės kategorijos orlaiviams, tačiau pagal šiuo metu galiojančią reguliavimą LTSA neturi aiškių įgaliojimų, esant poreikiui, nustatyti ar keisti teisinį reguliavimą, susijusį su sertifikuotais orlaiviais (kiek tai leidžiama pagal ES reglamentus), nors tos pačios akrobatinių skrydžių taisyklių nuostatos yra taikomos tiek eksperimentinės kategorijos, tiek ir sertifikuotiems orlaiviams.

Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymą nuostatomis, numatančiomis aiškius įgaliojimus LTSA nustatyti akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo tvarką.

Atsižvelgiant į tai, kad oro eismo paslaugų teikėja, VĮ „Oro navigacija“, nuo 2023 m. sausio 2 d. pertvarkyta į akcinę bendrovę, o akcinėms bendrovėms pagal Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo 4 straipsnio 2 dalį nėra suteikiami viešojo administravimo įgaliojimai, taip pat ir teisė leisti norminių teisės aktų, oro eismo paslaugų teikėjo įgaliojimai nustatyti skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje tvarką perduodami LTSA, pagal kompetenciją nustatančiai civilinės aviacijos reikalavimus. Tai atliekama papildant Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 2 dalį ir numatant, kad orlaivių, kuriuose nėra radiolokacinio atsakiklio, veikiančio „A + C“ arba „S“ režimu, išskyrus užsienio šalių valstybės orlaivius, skrydžiai Lietuvos Respublikos valdomąja oro erdve galimi tik gavus oro eismo paslaugų teikėjo leidimą oro eismo paslaugų teikėjo teikimu LTSA patvirtinta tvarka. Taip pat, atitinkamai papildant Aviacijos įstatymo 38 straipsnį 3 dalimi, LTSA suteikiami įgaliojimai patvirtinti nustatyti karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose tvarką. Numatoma, kad šią tvarką LTSA nustato oro eismo paslaugų teikėjo teikimu, kurį oro eismo paslaugų teikėjas, prieš teikdamas tvirtinti LTSA, suderina su Agentūra.

### **1.2.2. Dėl nuostatų, susijusių su asmens reputacijos patikrinimu**

Siekiant efektyvinti asmens reputacijos patikrinimo mechanizmą, Įstatymo projektu siūloma patikslinti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio nuostatas, susijusias su asmens reputacijos patikrinimu:

1. Patikslinti aplinkybes, kurioms esant asmens išsamaus reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama:

1.1. Atitinkamai patikslinti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 5 punkto nuostatas, kadangi dabar galiojanti formuluotė yra per siaura, nes vertinant asmenį svarbu yra ne tik jo ryšiai su užsienio valstybės karine, žvalgybos ar saugumo tarnyba, bet apskritai ryšiai didinantys riziką ar keliantys grėsmę nacionaliniam saugumui su bet kokiais fiziniais ar juridiniais asmenimis.

1.2. Atitinkamai patikslinti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 7 punkto nuostatas, kadangi pagal 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (toliau – Reglamentas (ES) 2015/1998), išsamaus asmens reputacijos patikrinimo būtinybė, visų

pirma, yra siejama su šio asmens galimybe *nelydimam patekti ir būti oro uosto riboto patekimo zonoje*, nepriklausomai nuo to, kokios yra konkrečios jo atliekamos funkcijos ar pareigos. Šiame kontekste atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad kituose įstatymuose, kuriuose yra numatyta analogiška aplinkybė, ji yra siejama su to konkretaus įstatymo reguliavimo sritimi ir tuo įstatymu saugomomis vertybėmis.<sup>1</sup> Atsižvelgiant į tai, bei siekiant teisinio reguliavimo nuoseklumo bei sistemiškumo, siūloma tikslinti 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 7 punktą, pagal kurį asmens dalyvavimo neregistruoto judėjimo veikloje faktas būtų vertinamas priklausomai nuo to, ar toks dalyvavimas kelia grėsmę civilinės aviacijos saugumui.

1.3. Papildyti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 8 punktą ir numatyti sąlygą, kad informaciją apie šioje dalyje nurodytus asmenis atitinkamos institucijos gauna iš visų valstybių, kuriose tikrinamas asmuo nuolat gyvena per pastaruosius 5 metus. Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 8 punkte numatyta, kad Lietuvos kompetentingos institucijos privalo gauti informaciją iš atitinkamų užsienio valstybių apie asmenį, jeigu jis yra užsienietis arba asmuo be pilietybės, taip pat Lietuvos Respublikos pilietis, kurio nuolatinė gyvenamoji vieta yra ne Lietuvos Respublikoje. Tokios informacijos negavus, išvada dėl asmens reputacijos negali būti teigiama.

Pagal Reglamento (ES) 2015/1998 nuostatas atliekant išsamų asmens reputacijos patikrinimą, turi būti patikrinama kompetentingų nacionalinių institucijų turima žvalgybos informacija ir visa kita svarbi informacija, kuri, jų manymu, reikšminga vertinant asmens tinkamumą. Pažymėtina, kad institucijų turimų atitinkamų žvalgybos duomenų įvertinimas yra atliekamas pagal Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 5–8 punktus. Minėtas reglamentas taip pat numato, kad valstybės narės stengiasi nustatyti tinkamus ir veiksmingus mechanizmus, kad užtikrintų keitimąsi informacija nacionaliniu lygmeniu ir su kitomis valstybėmis, siekdamas parengti ir įvertinti informaciją, susijusią su asmens reputacijos patikrinimu. Taigi, tikrinant asmens reputaciją, institucijos vertina visą jų turimą ir jiems prieinamą informaciją, įskaitant ir tą, kuri gali būti prieinama per bendradarbiavimo mechanizmus.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad dabar galiojanti Aviacijos įstatymo nuostata sudaro nepagrįstus ribojimus asmenų įsidarbinimui ir verslo vystymui bei plėtrai. Praktikoje pasitaiko atvejų, kuomet trečiosios valstybės pilietis, nuolat gyvenantis ir dirbantis ES valstybėje narėje bei turintis nuolatinį leidimą gyventi ES, negali būti laikomas nepriekaištingos reputacijos pagal dabar galiojančias Aviacijos įstatymo nuostatas, kadangi atitinkamos institucijos neturi galimybių gauti informacijos iš jo kilmės valstybės. Atsižvelgiant į tai, kad, išduodant atitinkamus leidimus gyventi ir dirbti ES, jau yra atliktas atitinkamas asmens vertinimas, Įstatymo projektu siūloma susiaurinti ir sukonkretinti šalių, į kurias kreiptųsi informacijos apie tikrinamą asmenį atitinkamos institucijos, ratą.

2. Nustatyti, kad duomenis dėl asmeniui skirtų administracinių nuobaudų už aviacijos saugumo reikalavimų pažeidimus (toliau – administracinis baustumas) teikia ne LTSA, o Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgaliota institucija – Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau – IRD), o taip pat – kad teistumo duomenis subjektai gautų ne per LTSA, o tiesiogiai iš Įtariamųjų, kaltinamųjų ir nuteistųjų registro. Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 3 dalyje yra nustatyta, kokios institucijos teikia informaciją apie asmenis dėl aplinkybių, numatytų Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalyje. LTSA teikia informaciją apie administracinį baustumą. Šiuos duomenis LTSA teikia iš Administracinių nusižengimų registro (toliau – ANR). Atsižvelgiant į tai, kad LTSA, pateikdama informaciją dėl administracinio baustumo iš ANR, nesukuria jokių naujų savo duomenų ar jų vertinimo, Įstatymo projektu siekiama nustatyti, kad duomenis dėl asmens administracinio baustumo teikia ne LTSA, o IRD, kaip pagrindinis ANR valdytojas.

Šiuo metu pagal Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 5 dalį, subjektai, atlikdami išsamų asmens reputacijos patikrinimą ir norėdami gauti informaciją, ar apie asmenį nėra šiame įstatyme

<sup>1</sup> Pagal Lietuvos Respublikos valstybės ir tarnybos paslapčių įstatymą dalyvavimas neregistruoto judėjimo veikloje yra diskvalifikuojanti aplinkybė, „jeigu toks dalyvavimas kelia grėsmę patikėtos įslaptintos informacijos saugumui“, pagal Lietuvos Respublikos branduolinės energijos įstatymą – „jeigu toks dalyvavimas gali kelti grėsmę pareiškėjui ar licencijos turėtojui“.

numatytų aplinkybių, taigi – ir apie asmens teistumą, turi kreiptis su prašymu į LTSA (išskyrus atvejus, kai teistumo pažymą subjektui pristato pats tikrinamas asmuo). LTSA šių prašymų pagrindu siunčia paklausimus IRD, o iš IRD gautą informaciją (kartu su iš Lietuvos Respublikos valstybės saugumo departamento (toliau – VSD) ir Antrojo operatyvinių tarnybų departamento prie Krašto apsaugos ministerijos (toliau – AOTD) gauta informacija) įtraukia į vieną apibendrintą pažymą dėl asmens reputacijos ir ją pateikia subjektui. Pažymėtina, kad tiek fiziniai asmenys, tiek ir subjektai teistumo duomenis gali gauti tiesiogiai iš Įtariamųjų, kaltinamųjų ir nuteistųjų registro, todėl tokių duomenų gavimas per LTSA nėra tikslingas. LTSA, būdama tarpine institucija tarp teistumo duomenų prašančio subjekto ir IRD, veikia tik kaip papildoma administracinio pobūdžio grandis, įmonės patiria papildomų finansinių išlaidų, kadangi LTSA kreipimosi į IRD ir iš IRD gautos informacijos persiuntimo išlaidos yra įskačiuotos į už LTSA pažymos išdavimą mokamos valstybės rinkliavos dydį.

Naujo asmens reputacijos mechanizmo taikymo praktika parodė, kad LTSA pažymos išdavimas gali užtrukti apie mėnesį. Galimybė gauti teistumo (ir pagal siūlomus pakeitimus – administracinio baustumo) duomenis tiesiogiai iš IRD, subjektams leistų efektyviau organizuoti asmenų įdarbinimo procesą. Pažymėtina, kad viena iš asmens įdarbinimo proceso dalių yra privalomas aviacijos saugumo mokymas. Pagal Reglamentą (ES) 2015/1998<sup>2</sup> įmonė gali organizuoti aviacijos saugumo mokymus turėdama tik dalį visų išsamiam asmens reputacijos patikrinimui reikalingų duomenų, t. y., pakanka turėti duomenis tik apie asmens teistumą ir administracinį baustumą<sup>3</sup>, o žvalgybos institucijų<sup>4</sup> turima informacija turi būti gaunama (taigi, ir išsamus reputacijos patikrinimas, atliktas visa apimtimi) iki asmeniui leidžiant vykdyti atitinkamas saugumo funkcijas. Taigi, subjektai, turėdami galimybę teistumo ir administracinio baustumo duomenis gauti tiesiogiai iš IRD, šiuos duomenis gautų operatyviau<sup>5</sup> ir galėtų organizuoti aviacijos saugumo mokymus nelaukdamos LTSA pažymos, kurioje pateikiama apibendrinta žvalgybos institucijų pateikta informacija. Toks reguliavimas būtų suderintas su Reglamento (ES) 2015/1998 nuostatomis, tikslingai sudarančiomis prielaidas efektyvesniam asmenų įdarbinimo ir mokymo organizavimui.

Papildomai pažymėtina, kad vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės įstatymo 22 straipsnio 8 punktu, Vyriausybė steigia įstaigas prie ministerijų, o įvertinus Vyriausybės kompetenciją šioje srityje, teisėkūros praktikoje yra vengtina įstaigų prie ministerijų pavadinimus įtvirtinti įstatymuose. Todėl siekiant užtikrinti sklandų minėtos Vyriausybės teisės įgyvendinimą, Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 3 dalyje įtvirtintus įstaigų prie ministerijų pavadinimus Įstatymo projekte siūloma koreguoti juos įvardijant Vyriausybės įgaliotomis institucijomis, o atitinkamų funkcijų atlikimas būtų įforminamas Vyriausybės nutarime dėl Aviacijos įstatymo įgyvendinimo.

3. Siekiant užtikrinti tinkamą asmenų reputacijos patikrinimą, Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 7 dalies teisinį reguliavimą dėl prašymų dėl asmens reputacijos patikrinimo – nustatyti, kad tais atvejais, kai tikrinami asmenys per pastaruosius 5 metus nuolat gyveno užsienio šalyje ar šalyse 6 mėnesius ar ilgiau, kreipiantis dėl Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 5–7 punktuose numatytų aplinkybių, be šiuo metu numatytų duomenų, turėtų būti taip pat pateikiami ir šių asmenų visų gyvenamųjų vietų ne Lietuvos Respublikoje adresai.

4. Patikslinti Aviacijos įstatymo nuostatas, siekiant išvengti dvigubo to paties asmens išsamaus asmens reputacijos patikrinimo. Tam tikrais atvejais susidaro situacija, kai laikantis Reglamento (ES) 2015/1998 reikalavimų skirtingi subjektai dėl to paties asmens turi atlikti išsamų asmens reputacijos patikrinimą. Paprastai, tai yra atvejai, kai tokiame asmeniui reikia išduoti oro uosto pažymėjimą (šiuo atveju išsamų asmens reputacijos patikrinimą atlieka oro uostą valdanti įmonė), o tuo pačiu išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada reikalinga dėl to asmens oro

<sup>2</sup> Reglamento (ES) 2015/1998<sup>2</sup> priedo 11.1.5 papunktis.

<sup>3</sup> Kartu nustačius asmens tapatybę bei patikrinus duomenis apie pastarųjų 5 metų darbovietes, mokymosi įstaigas bei pertraukas, jeigu tokių buvo (Reglamento (ES) 2015/1998 priedo 11.1.3 p.).

<sup>4</sup> Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 5–8 punktai.

<sup>5</sup> apie žvalgybos institucijų pateiktus duomenis (turint omenyje ir tai, kad tokių duomenų pateikimui Aviacijos įstatymas numato gana ilgą 20 darbo dienų terminą).

uosto riboto patekimo zonoje atliekamų funkcijų (pvz., antžeminio aptarnavimo įmonės darbuotojai, orlaivių įgulos; šiais atvejais asmens patikrinimą atlieka jo darbdavys). Atsižvelgiant į tai, siūloma numatyti naują Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 8 dalį, numatant, kad tais atvejais, jeigu išsamus asmens reputacijos patikrinimas buvo atliktas ir asmeniui išduotas oro uosto pažymėjimas, pakartotinio šio asmens patikrinimo atlikti nereikia. Tuo pačiu, atsižvelgiant į tai, kad tikrinimo pareigą turintis subjektas visais atvejais lieka atsakingas už asmens patikrinimo tinkamumą, numatoma privaloma sąlyga, kad toks subjektas turi nuolat turėti galimybę patikrinti, kaip atliktas tokio asmens reputacijos patikrinimas (prieiga prie atitinkamų dokumentų, sistemų ir pan.) ir bet kuriuo metu turi sugebėti aviacijos saugumo priežiūrą atliekančiai institucijai (Agentūrai) įrodyti, kad asmens reputacijos patikrinimas atliktas tinkamai.

Taip pat Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad tais atvejais, jeigu išsamus asmens reputacijos patikrinimas buvo atliktas prieš tam asmeniui išduodant oro uosto pažymėjimą, kiti subjektai, pagal teisės aktus privalantys atlikti to paties asmens išsamų reputacijos patikrinimą, gali tokio patikrinimo neatlikti, jeigu jie kiekvienu atveju gali įsitikinti, kad asmens išsamus reputacijos patikrinimas yra atliktas tinkamai (t. y. turi dokumentus, kurių pagrindu buvo atliktas patikrinimas, arba yra automatizuotos sistemos, per kurią atliekamas toks patikrinimas, naudotojai). Taip pat Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnį nauja 10 dalimi ir įtvirtinti nuostatą, leidžiančią įmonėms deleguoti (pavesti) išsamų asmens reputacijos patikrinimą vykdyti jo vardu kitam subjektui, ir numatyti, kad tokiais atvejais delegavusi (pavedusi) įmonė liktų atsakinga už tinkamą reputacijos patikrinimo atlikimą ir privalėtų kontroliuoti, kaip jis yra vykdomas.

5. Nustatyti tikrinant asmens reputaciją institucijų išduodamų dokumentų galiojimo terminą. Šiuo metu Aviacijos įstatyme nėra numatytas dokumentų, reikalingų tikrinant asmens reputaciją, galiojimo terminas, o tai gali lemti skirtingas interpretacijas praktikoje. Siekiant teisinio reguliavimo aiškumo ir vienodos praktikos atliekant asmens reputacijos patikrinimą, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad IRD ir LTSA išduodami dokumentai turi būti išduoti ne seniau kaip prieš 60 kalendorinių dienų. Atsižvelgiant į tai, kad informacijos gavimas iš atitinkamų užsienio institucijų gali užtrukti ilgiau, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad tais atvejais, kai užsienio valstybių piliečiai arba asmenys be pilietybės, taip pat Lietuvos Respublikos piliečiai, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra ne Lietuvos Respublikoje arba kurie per pastaruosius 5 metus ilgiau kaip 6 mėnesius gyveno užsienyje, patys pateikia užsienio kompetentingų institucijų dokumentus dėl tikrinamo asmens teistumo, šie dokumentai turėtų būti išduoti ne seniau kaip prieš 90 kalendorinių dienų.

6. Įstatymo projekto 11 straipsniu keičiamo Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 3 dalies 1 punkte numatyta, kad informaciją dėl aplinkybių, nurodytų minėto straipsnio 2 dalies 1–4 punktuose, teikia Vyriausybės įgaliota institucija – IRD. IRD naudodamasis Europos nuosprendžių registrų informacine sistema ECRIS keičiasi informacija su ES valstybėmis narėmis ir Jungtine Karalyste iš nacionalinių nuosprendžių registrų kompiuterizuotu būdu, naudodamas standartizuotą formą bei nusikalstamų veikų ir sankcijų kodus. Atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu IRD yra prieinami duomenys apie Lietuvos Respublikos piliečių teistumą ES valstybėse narėse ir Jungtinėje Karalystėje, Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 9 dalį nuostata, suteikiančią išimtį Lietuvos Respublikos piliečiams, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra Europos Sąjungos valstybėje narėje ar Jungtinėje Karalystėje arba kurie per pastaruosius 5 metus ilgiau kaip 6 mėnesius gyveno Europos Sąjungos valstybėje narėje ar Jungtinėje Karalystėje, dokumentus dėl informacijos pagal minėtojo straipsnio 2 dalies 1, 2 ir 3 punktuose nurodytų aplinkybių pateikti ne iš asmens gyvenamosios užsienio šalies kompetentingų institucijų, o iš IRD.

### **1.2.3. Dėl nuostatų, susijusių su aviacijos saugumo užtikrinimu**

Reglamento (ES) 2015/1998 priedo 6.8.4.1 papunktis numato, kad trečiųjų šalių subjektai, dalyvaujantys arba norintys dalyvauti ACC3 vežėjo statusą turinčio oro vežėjo tiekimo grandinėje, gali būti paskiriami arba trečiosios šalies reguliuojamu subjektu (RA3) arba trečiosios šalies žinomu siuntėju (KC3). Šiuos subjektus skiria atitinkama valstybės narės institucija. Siekiant sudaryti tokių statusų suteikimo galimybę Lietuvoje, Aviacijos įstatyme būtina numatyti konkrečią šiuos statusus suteikiančią instituciją, o tuo pačiu – ir instituciją, kuri nustato statusų suteikimo tvarką.

Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma numatyti įgaliojimus Agentūrai suteikti trečiosios šalies reguliuojamo subjekto (RA3) ir trečiosios šalies žinomo siuntėjo (KC3) statusą, o LTSA – nustatyti šių statusų suteikimo tvarką ir atitinkamai papildyti Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalį.

Taip pat Įstatymo projektu siūloma atlikti kitus, teisinio reguliavimo iš esmės nekeičiančius patikslinimus:

- Siekiant teisinio aiškumo, Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalies nuostatos dėl teisės vykdyti aviacijos saugumo mokymus suteikimo, perkelti į naują 41<sup>2</sup> straipsnį, kuriame kartu nustatomas aviacijos saugumo mokymus vykdyti turinčių teisę subjektų ratas, šios teisės suteikimo, jos sustabdymo, sustabdymo atšaukimo ir teisės panaikinimo sąlygas. Pažymėtina, kad šios sąlygos perkeliamos iš Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo mokymo programos<sup>6</sup>.

- Šiuo metu galiojančio Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 10 dalyje numatyta, kad Reglamento (ES) 2015/1998 priedo 1.0.6 ir 1.7 papunkčiuose numatyta civilinės aviacijos ypatingos svarbos informacinė infrastruktūra nustatoma ir apsauga nuo kibernetinių grėsmių vykdoma vadovaujantis Lietuvos Respublikos kibernetinio saugumo įstatymu ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nuostatomis.<sup>7</sup> Pažymėtina, kad Reglamento (ES) 2015/1998 priedo 1.7 papunktyje numatyta ypatingos svarbos informacinių ir ryšių technologijų sistemos bei duomenų sąvoka yra platesnė už Kibernetinio saugumo įstatyme apibrėžtą civilinės aviacijos ypatingos svarbos informacinės infrastruktūros sąvoką. Todėl, tos sistemos ir duomenys, kurie nepatenka į kibernetinio saugumo reguliavimo sritį yra nustatomos ir jų apsauga nuo kibernetinių išpuolių yra vykdoma vadovaujantis Reglamente (ES) 2015/1998 nustatytais reikalavimais ir juos detalizuojančiomis 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“, nuostatomis. Atsižvelgiant į tai ir siekiant teisinio aiškumo, atitinkamai papildoma Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 10 dalis.

#### **1.2.4. Dėl nuostatų dėl skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys**

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimu Nr. 1592 „Dėl Skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ yra patvirtintas Skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo tvarkos aprašas, tačiau Aviacijos įstatyme nenumatytas aiškus įgaliojimas Lietuvos Respublikos Vyriausybei tokį aprašą tvirtinti. Atsižvelgiant į tai ir siekiant teisinio aiškumo, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybė tvirtina ne tik labai svarbių asmenų, kurių skrydžiui orlaiviu išduodamas leidimas, sąrašą, bet kartu su juo nustato ir skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo tvarką.

#### **1.2.5. Dėl nuostatų, susijusių su aprūpinimo degalais ir tepalais paslaugomis ir antžeminiu aptarnavimu ir priežiūra, patikslinimo.**

Atsižvelgiant į tai, kad 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką priedo 7.1 papunktyje nurodoma, kad su degalais ir tepalais susijusios paslaugos yra degalų pylimo ar išpylimo organizavimas ir vykdymas į orlaivius, o ne apskritai tokios veiklos vykdymas oro uoste, ir siekiant teisinio aiškumo, Įstatymo projektu siūloma patikslinti Aviacijos įstatymo 2 priedo 4 punktą nurodant, kad aprūpinimo degalais ir tepalais antžeminės paslaugos yra degalų įpylimo ir (arba) degalų išpylimo organizavimas ir vykdymas į orlaivius, o taip pat tepalų ir kitų skysčių įpylimas į orlaivius.

Taip pat siekiama atlikti Aviacijos įstatymo 1 priedo 1.1 papunkčio redakcinį patikslinimą nurodant, kad antžeminis administravimas ir priežiūra apima ryšių su vietos valdžios ir kitomis institucijomis palaikymą.

<sup>6</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. gegužės 4 d. įsakymas Nr. 3-193 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo mokymo programos patvirtinimo“

<sup>7</sup> Reglamento (ES) 2015/1998 1.7.5 papunktis numato, kad jei oro uostų operatoriams, oro vežėjams ir nacionalinėje civilinės aviacijos saugumo programoje apibrėžtiems subjektams taikomi atskiri kibernetinio saugumo reikalavimai, kylantys iš kitų ES arba nacionalinės teisės aktų, atitinkama institucija gali reikalauti, kad vietoj šio reglamento reikalavimų būtų laikomasi kitų ES ar nacionalinės teisės aktų nuostatų.

### **1.2.6. Dėl nuostatų, susijusių su Nacionaline oro susisieikimo formalumų supaprastinimo programa.**

ICAO atlikto audito metu buvo tikrinama, kaip Lietuvos Respublikoje įgyvendinamos Čikagos konvencijos 9 priedo „Formalumų supaprastinimas“ ir 17 priedo „Aviacijos saugumas“ nuostatos. Šio audito išvados nurodė, kad Lietuvos Respublikoje nėra patvirtinta Nacionalinė oro susisieikimo formalumų supaprastinimo programa ir nėra įsteigta Nacionalinė oro susisieikimo formalumų supaprastinimo komisija.

Atsižvelgiant į tai ir siekiant ištaisyti audito metu rastus trūkumus, Įstatymo projektu siūloma apibrėžti oro susisieikimo formalumų supaprastinimo sąvoką (Aviacijos įstatymo 2 straipsnį papildant 30<sup>1</sup> dalimi) ir Aviacijos įstatymo 3 skyrių papildyti 11 skirsniu, kuriame siūloma numatyti, kad Nacionalinė oro susisieikimo formalumų supaprastinimo programa yra tvirtinama susisieikimo ministro, o šios programos įgyvendinimą koordinuoja susisieikimo ministro sudaryta Nacionalinė oro susisieikimo formalumų supaprastinimo komisija.

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

Įstatymo projekto nuostatas, susijusias su Reglamento (ES) 2021/664 ir Reglamento (ES) 2019/947 nuostatų įgyvendinimu, taip pat kitas nuostatas, susijusias bepiločių orlaivių naudojimu, parengė Lietuvos Respublikos susisieikimo ministro 2021 m. liepos 20 d. įsakymu Nr. 3-354 „Dėl darbo grupės sudarymo“ sudaryta darbo grupė pasiūlymams dėl teisės aktų, reglamentuojančių bepiločių orlaivių naudojimą, projektų teikti, kurią sudarė Susisieikimo ministerijos, LTSA, Agentūros ir VĮ „Oro navigacija“ atstovai. Kitas Įstatymo projekto nuostatas rengė Susisieikimo ministerija kartu su LTSA, VĮ „Oro navigacija“ ir Agentūra. Rengimą koordinavo Susisieikimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupė (grupės vadovas – Vladislav Kondratovič, tel. (8 5) 239 3867, el. p. vladislav.kondratovic@sumin.lt), tiesioginės rengėjos – šios grupės patarėja Sigita Jurksaitytė (tel. 8 687 59 611, el. p. sigita.jurksaityte@sumin.lt) ir patarėja Indrė Meironaitė-Gudaitienė (tel. 8 672 38 737, el. p. indre.meironaite@sumin.lt).

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

#### **3.1. Dėl Reglamento (ES) 2021/664 ir Reglamento (ES) 2019/947 nuostatų įgyvendinimo ir kitų pakeitimų, susijusių su bepiločių orlaivių naudojimu**

##### **3.1.1. Dėl sąvokų**

Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 8 dalyje numatyta sąvoka „bepilotis orlaivis“ – orlaivis, naudojamas arba suprojektuotas veikti autonomiškai arba būti pilotuojamas nuotoliniu būdu be piloto jame, šio straipsnio 45 dalyje nėra nuorodos į Reglamentą (ES) 2019/945, Reglamentą (ES) 2019/947 ir Reglamentą (ES) 2021/664. Sąvoka „valstybės bepilotis orlaivis“ Aviacijos įstatyme nenumatyta.

##### **3.1.2. Dėl valstybės bepiločių orlaivių naudojimo**

Šiuo metu valstybės bepiločių orlaivių skrydžiai, vadovaujantis Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 5 dalimi, reglamentuoti tik juos vykdant pasienio zonoje – Lietuvos kariuomenės vado 2020 m. gegužės 29 d. įsakymu Nr. V-641 „Dėl Valstybės bepiločių orlaivių skrydžių pasienio zonoje tvarkos aprašo patvirtinimo“. Kiti teisės aktai nenumato aiškaus ir vieningo valstybės bepiločių orlaivių naudojimo reglamentavimo.

##### **3.1.3. Dėl Reglamento (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos nurodytų kompetentingų institucijų funkcijų vykdymo**

Šiuo metu nei Aviacijos įstatyme, nei kituose teisės aktuose nenumatyta, kas vykdo Reglamento (ES) 2021/664 18 straipsnyje nurodytas kompetentingų institucijų funkcijas, kadangi Reglamentas (ES) 2021/664 nustato iki šios neegzistavusius reikalavimus.

##### **3.1.4. Dėl sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelių bendrų informacijos paslaugų teikėjų sertifikavimo**

Šiuo metu nei Aviacijos įstatyme, nei kituose teisės aktuose nenumatyta nuostatų dėl sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelių bendrų informacijos paslaugų teikėjų sertifikavimo, kadangi Reglamentas (ES) 2021/664 nustato iki šios neegzistavusius reikalavimus.

### **3.1.5. Dėl geografinių zonų nustatymo, bepiločių orlaivių šiose zonose naudojimo ir bepiločių orlaivių skrydžių aerodromo oro eismo zonoje ir oro eismo informacijos zonoje**

#### *Dėl geografinių zonų nustatymo*

Šiuo metu nei Aviacijos įstatyme, nei kituose teisės aktuose nenumatyta nuostatų dėl bepiločių orlaivių sistemų geografinių zonų nustatymo ir bepiločių orlaivių šiose zonose naudojimo. 35 straipsnio 7 dalis nustato, kad bepiločių orlaivių skrydžiams virš karinių teritorijų ir nustatyto atstumu iki jų taikomi ir Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos įstatyme nustatyti reikalavimai.

#### *Dėl nuostatų, susijusių su bepiločių orlaivių naudojimu*

Aviacijos įstatymas nustato tam tikrus reikalavimus bepiločiams orlaiviams:

- 3 straipsnio 5 dalyje nurodoma, kad šio įstatymo III skyriaus pirmojo ir antrojo skirsnių nuostatos netaikomos <...> bepiločiams orlaiviams, kuriems netaikomi Reglamente (ES) 2019/947 nustatyti sertifikavimo ir naudotojų registravimo reikalavimai. <...> bepiločių orlaivių, kuriems netaikomi Reglamente (ES) 2019/947 nustatyti sertifikavimo ir naudotojų registravimo reikalavimai, projektavimo, gamybos, registravimo, techninės priežiūros, tinkamumo skraidyti, naudojimo ir pilotavimo reikalavimus nustato LTSA, atsižvelgdama į skrydžių saugos užtikrinimą (...).

- 3 straipsnio 3 dalies 6 punktą nustato, kad Agentūra vykdo bepiločių orlaivių ir bepiločių orlaivių naudotojų, nurodytų Reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnio 1 dalyje, registravimą.

*Dėl bepiločių orlaivių skrydžių aerodromo oro eismo zonoje ir oro eismo informacijos zonoje:*

- 35 straipsnio 9 dalis nustato, kad bepiločių orlaivių skrydžiai aerodromo oro eismo zonose gali būti vykdomi tik suderinus su aerodromo naudotoju ir laikantis aerodromo naudotojo nustatytų sąlygų.

- 35 straipsnio 10 dalis nustato, kad aerodromo skrydžių valdymo zonoje maksimaliai leistinus aukščius bepiločių orlaivių skrydžiams nustato oro eismo paslaugų teikėjas. Bepiločių orlaivių skrydžiai virš šių maksimaliai leistinų aukščių gali būti leidžiami tik juos suderinus su oro eismo paslaugų teikėju ir juos vykdant oro eismo paslaugų teikėjo nustatytomis sąlygomis.

### **3.1.6. Dėl sistemos „U-space“ paslaugų ir bendrų informacijos paslaugų**

Šiuo metu nei Aviacijos įstatyme, nei kituose teisės aktuose nenumatyta nuostatų dėl šių paslaugų teikimo, kadangi Reglamentas (ES) 2021/664 nustato iki šiol neegzistavusius reikalavimus.

### **3.1.7. Dėl rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžių nustatymo**

Šiuo metu nei Aviacijos įstatyme, nei kituose teisės aktuose nenumatyta nuostatų dėl rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžių nustatymo, kadangi šios rinkliavos iki šiol neegzistavo, ir išplaukia iš Reglamento (ES) 2021/664 reikalavimų įgyvendinimo.

## **3.2. Dėl kitų įstatymo projektu siūlomų pakeitimų**

### **3.2.1. Dėl įgaliojimų nustatyti akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo, Karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose ir Skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje tvarkas**

Lėktuvų akrobatinių skrydžių vykdymo taisyklės patvirtintos Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2016 m. spalio 25 d. įsakymu Nr. 4R-208 „Dėl Lėktuvų akrobatinių skrydžių vykdymo taisyklių tvirtinimo“.

Pagrindo LTSA nustatyti akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo tvarką teisės aktai nenumato.

Karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose tvarkos aprašas buvo patvirtintas valstybės įmonės „Oro navigacija“ generalinio direktoriaus 2022 m. rugpjūčio 26 d. įsakymu Nr. V-185 „Dėl karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose vykdymo tvarkos aprašo tvirtinimo“ (šiuo metu valstybės įmonės „Oro navigacija“ generalinio direktoriaus 2022 m. rugsėjo 30 d. įsakymu Nr. V-203 „Dėl valstybės įmonės „Oro navigacija“ generalinio direktoriaus 2022 m. rugpjūčio 26 d. įsakymo Nr. V-



185 „Dėl Karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose vykdymo tvarkos aprašo tvirtinimo“ pripažinimo netekusiu galios“ pripažintas netekusiu galios).

Skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje tvarkos aprašas patvirtintas valstybės įmonės „Oro navigacija“ generalinio direktoriaus 2020 m. gegužės 5 d. įsakymu Nr. V-150 „Dėl skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Valstybės įmonė „Oro navigacija“ tapusi akcine bendrove nebegalės keisti ar pripažinti netekusiais galios išleistų norminių teisės aktų, todėl šiuos įgaliojimus būtina suteikti LTSA.

### **3.2.2. Dėl nuostatų, susijusių su asmens reputacijos patikrinimu**

Pagal Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 5 punktą, viena iš aplinkybių, kuriai esant asmens išsamaus reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, jeigu asmuo, turėdamas Lietuvos Respublikai priešiško intereso, bendradarbiauja ar yra bendradarbiavęs, palaiko ar palaikė ryšius su užsienio valstybės karine, žvalgybos ar saugumo tarnyba arba su asmeniu, bendradarbiaujančiu ar palaikančiu ryšius su užsienio valstybės karine, žvalgybos ar saugumo tarnyba. Ši aplinkybė neapima tų atvejų, kuomet asmuo palaiko ryšius su kitais fiziniais ar juridiniais asmenimis, kurių veikla yra priešiška Lietuvos nacionalinio saugumo interesams.

Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 7 punkte numatyta, kad asmens išsamaus reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, jeigu nustatyta, kad asmuo dalyvauja ar per pastaruosius 5 metus dalyvavo neregistruoto judėjimo veikloje, jeigu toks dalyvavimas sudaro pagrindą manyti, kad asmuo, kuriam būtinas išsamus asmens reputacijos patikrinimas, netinkamas konkrečiai funkcijai atlikti. Toks reguliavimas yra netikslus ir tikslintinas, kadangi pagal Reglamentą (ES) 2015/1998 išsamaus asmens reputacijos patikrinimo būtinybė, visų pirma, yra siejama su šio asmens galimybe nelydimam patekti ir būti oro uosto riboto patekimo zonoje, nepriklausomai nuo to, kokios yra konkrečios jo atliekamos funkcijos.

Pagal Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 8 punktą, asmens išsamaus reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, jeigu šio straipsnio 3 dalies 3 punkte nurodytos institucijos neturi galimybės gauti ar negauna iš atitinkamų užsienio valstybių institucijų patikimos informacijos apie užsienio valstybės pilietį arba asmenį be pilietybės, taip pat Lietuvos Respublikos pilietį, kurio nuolatinė gyvenamoji vieta yra ne Lietuvos Respublikoje, dėl šios dalies 5, 6 ir 7 punktuose nurodytų aplinkybių arba iš atitinkamų institucijų gauta informacija kelia pagrįstą abejonių dėl šios informacijos patikimumo.

Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 3 dalyje numatyta, kad duomenis dėl administracinio baustumo teikia LTSA. Šiuos duomenis LTSA teikia atlikusi duomenų peržiūrą ANR. LTSA, pateikdama informaciją dėl administracinio baustumo iš ANR, nesukuria jokių naujų savo duomenų ar jų vertinimo.

Pagal Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 5 dalį, subjektai, atlikdami išsamų asmens reputacijos patikrinimą, kreipiasi į LTSA su prašymu pateikti pažymą, ar vertinant įdarbinamą asmenį yra aplinkybių, nurodytų šio straipsnio 2 dalies 1–8 punktuose. Tais atvejais, jeigu dėl šio straipsnio 2 dalies 1–4 punktuose nurodytų aplinkybių (teistumo ir administracinio baustumo) buvimo į šio straipsnio 3 dalies 1 ir 2 punktuose nurodytas institucijas kreipiasi patys asmenys, LTSA pateikiamas prašymas pateikti pažymą tik dėl šio straipsnio 2 dalies 5–8 punktuose nurodytų aplinkybių buvimo. Gavusi šio straipsnio 5 dalyje nurodytą prašymą LTSA per 3 darbo dienas nuo prašymo gavimo ir atsižvelgdama į prašyme nurodytų tikrintinų aplinkybių apimtį kreipiasi atitinkamai į šio straipsnio 3 dalies 2 ir 3 punktuose nurodytas institucijas dėl informacijos, ar yra aplinkybių, nurodytų šio straipsnio 2 dalies 1, 2, 3 ir (ar) 5–8 punktuose. Patikrinusios informaciją apie tikrinamą asmenį dėl aplinkybių pagal šio straipsnio 2 dalies 1, 2, 3 ir (ar) 5–8 punktus, šio straipsnio 3 dalies 2 ir (ar) 3 punktuose nurodytos institucijos pateikia ją ne vėliau kaip per 20 darbo dienų nuo LTSA rašytinio kreipimosi pateikti informaciją apie tikrinamą asmenį gavimo dienos. Šis terminas šio straipsnio 3 dalies 2 ir 3 punktuose nurodytų institucijų motyvuotu sprendimu gali būti pratęstas ne ilgiau kaip iki 30 darbo dienų. Gavusi iš šio straipsnio 3 dalies 2 ir (ar) 3 punktuose nurodytų institucijų informaciją, taip pat patikrinusi, ar nėra aplinkybių, nurodytų šio straipsnio 2 dalies 4 punkte, LTSA per 3 darbo dienas nuo paskutinės informacijos iš šio straipsnio 3 dalies 2 ir

(ar) 3 punktuose nurodytų institucijų gavimo dienos pateikia pažymą, kurioje nurodoma, ar yra apie tikrinamą asmenį šio straipsnio 2 dalies 1–8 punktuose nurodytų aplinkybių, ar jų nėra. Taigi, subjektai, norėdami gauti duomenis dėl tikrinamo asmens teistumo, juos gauna per LTSA, o šių duomenų gavimas gali užtikti apie mėnesį.

Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 4, 5 ir 6 dalyse minimuose prašymuose turi būti nurodytas asmens vardas, pavardė ir asmens kodas ar kitokie asmens identifikavimo duomenys (gimimo data, asmens tapatybės dokumento identifikacinis numeris), jeigu asmuo neturi asmens kodo, taip pat dėl kurių šio straipsnio 2 dalyje nurodytų aplinkybių buvimo ar nebuvimo prašoma pateikti pažymą. Šiuo metu galiojantis reguliavimas numato reikalavimus tik prašymo turiniui, bet ne formai, tačiau praktika rodo, kad vienodos prašymo ir kartu su juo teikiamų priedų formos bei tokių prašymų teikimo tvarkos nustatymas padidintų išsamaus asmens reputacijos tikrinimo proceso efektyvumą.

Aviacijos įstatymas nereglamentuoja atvejų, kai keli skirtingi subjektai privalo atlikti išsamų reputacijos patikrinimą dėl to paties asmens.

Aviacijos įstatyme nėra numatyta, kiek laiko galioja institucijų išduoti dokumentai, reikalingi tikrinant asmens reputaciją.

Aviacijos įstatyme Lietuvos Respublikos piliečiams, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra Europos Sąjungos valstybėje narėje ar Jungtinėje Karalystėje arba kurie per pastaruosius 5 metus ilgiau kaip 6 mėnesius gyveno Europos Sąjungos valstybėje narėje ar Jungtinėje Karalystėje nėra numatytos išimties teikiant dokumentus dėl Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 1, 2 ir 3 punktuose nurodytų aplinkybių iš gyvenamosios užsienio šalies atitinkamų institucijų.

### **3.2.3. Dėl nuostatų, susijusių su aviacijos saugumo užtikrinimu**

Šiuo metu Aviacijos įstatyme nenumatyta, kas suteikia trečiosios šalies reguliuojamo subjekto (RA3) ir trečiosios šalies žinomo siuntėjo (KC3) statusą bei kas nustato šių statusų suteikimo tvarką, todėl nėra sudarytos galimybės suteikti šiuos statusus Lietuvoje.

Bendrosios nuostatos dėl teisės vykdyti aviacijos saugumo mokymus suteikimo yra numatytos Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalies, o teisę vykdyti aviacijos saugumo mokymus turinčių subjektų ratas, šios teisės suteikimo, jos sustabdymo, sustabdymo atšaukimo ir teisės panaikinimo sąlygos numatytos susisiekimo ministro patvirtintoje Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo mokymo programoje<sup>8</sup>.

Aviacijos įstatymas numato, kad Reglamento (ES) 2015/1998 priedo 1.0.6 ir 1.7 papunkčiuose numatyta civilinės aviacijos ypatingos svarbos informacinė infrastruktūra nustatoma ir apsauga nuo kibernetinių grėsmių vykdoma vadovaujantis Lietuvos Respublikos kibernetinio saugumo įstatymu ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nuostatomis, tačiau Aviacijos įstatyme nėra aiškiai numatyta, kokiais teisės aktais vadovaujantis yra nustatomos ir kaip yra vykdoma apsauga nuo kibernetinių išpuolių tų Reglamento (ES) 2015/1998 priedo 1.7 papunktyje numatytų ypatingos svarbos informacinių ir ryšių technologijų sistemų bei duomenų, kurie nepatenka į Kibernetinio saugumo reguliavimo sritį.

### **3.2.4. Dėl nuostatų dėl skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys**

Aviacijos įstatymo 46 straipsnio 7 dalis numato, kad tais atvejais, kai diplomatiniais kanalais yra gauta paraiška išduoti leidimą vykdyti skrydį orlaiviu, kuriuo vežami labai svarbūs asmenys, šį leidimą pagal valstybės orlaivių skrydžiams taikomus reikalavimus išduoda Užsienio reikalų ministerija, suderinusi su krašto apsaugos ministru ar jo įgaliotu asmeniu. Labai svarbių asmenų, kurių skrydžiui orlaiviu leidimas išduodamas šioje dalyje nustatyta tvarka, sąrašą, atsižvelgdama į tarptautinę praktiką ir tradicijas, tvirtina Vyriausybė.

Skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo tvarkos aprašas yra patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimu Nr. 1592 „Dėl Skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo tvarkos aprašo patvirtinimo“, tačiau, kaip minėta, Aviacijos įstatyme ar kituose teisės aktuose nėra įgaliojimo Vyriausybei tokį aprašą tvirtinti.

<sup>8</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. gegužės 4 d. įsakymas Nr. 3-193 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo mokymo programos patvirtinimo“.

### **3.2.5. Dėl nuostatų, susijusių su aprūpinimo degalais ir tepalais paslaugomis ir antžeminiu aptarnavimu ir priežiūra, patikslinimo**

Aviacijos įstatymo 2 priedo 4 punkte pateikiamas šių antžeminių paslaugų sąrašas:

Aprūpinimas degalais ir tepalais:

- degalų įpylimo ir išpylimo organizavimas ir vykdymas, įskaitant degalų laikymą ir atvežamų degalų kiekybės ir kokybės kontrolę;
- tepalų ir kitų skysčių įpylimas.

Aviacijos įstatymo 1 priedo 1.1 papunktyje nurodoma, kad antžeminis administravimas ir priežiūra apima ryšius su valdžia ir kitomis institucijomis palaikymą.

### **3.2.6. Dėl nuostatų, susijusių su Nacionaline oro susisieikimo formalumų supaprastinimo programa.**

Šiuo metu nuostatų, reglamentuojančių Nacionalinę oro susisieikimo formalumų supaprastinimo programą ir Nacionalinės oro susisieikimo formalumų supaprastinimo komisijos sudarymą, nacionaliniuose teisės aktuose nėra.

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

### **4.1. Dėl Reglamento (ES) 2021/664 ir Reglamento (ES) 2019/947 nuostatų įgyvendinimo ir kitų pakeitimų, susijusių su bepiločių orlaivių naudojimu**

#### **4.1.1. Dėl sąvokų**

Įstatymo projektu siūloma pakeisti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (toliau – Aviacijos įstatymas) 2 straipsnį ir atsakyti sąvokos „bepilotis orlaivis“ (pripažįstama netekusi galios 2 straipsnio 8 dalis), kadangi ši ir kitos aktualios sąvokos numatytos Reglamente (ES) 2019/945. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalį papildyti nuoroda į šį reglamentą. Papildomai, siekiant aiškumo ir nuoseklumo taikant tam tikras Aviacijos įstatymo nuostatas valstybės orlaiviams ir valstybės bepiločiams orlaiviams, šalia sąvokos „valstybės orlaivis“ siūloma įvesti sąvoką „valstybės bepilotis orlaivis“ (Aviacijos įstatymo 2 straipsnis papildomas 43<sup>1</sup> dalimi).

Taip pat Įstatymo projektu Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalis papildoma nuorodomis į Reglamentą (ES) 2019/945, Reglamentą (ES) 2019/947 ir Reglamentą (ES) 2021/664, kadangi juose pateikiamos Aviacijos įstatymui aktualios sąvokos, ir Aviacijos įstatymo 3 priedas atitinkamai papildomas nuorodomis į šiuos reglamentas, kaip įgyvendinamus ES teisės aktus.

Atlikus šiuos pakeitimus bus išvengta Reglamente (ES) 2019/945 esančios sąvokos atkartojimo Aviacijos įstatyme, įtraukiamos Reglamente (ES) 2019/947 ir Reglamente (ES) 2021/664 vartojamos sąvokos, užtikrintas aiškumas ir nuoseklumas taikant tam tikras Aviacijos įstatymo nuostatas valstybės orlaiviams ir valstybės bepiločiams orlaiviams.

#### **4.1.2. Dėl valstybės bepiločių orlaivių naudojimo**

Įstatymo projektu siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 16 straipsnio pavadinimą, jame nurodant ir šio straipsnio taikymą valstybės bepiločiams orlaiviams, taip pat šį straipsnį papildyti 9 ir 10 dalimis ir jose atitinkamai nustatyti, kad valstybės bepiločių orlaivių, išskyrus krašto apsaugos institucijų naudojamų valstybės bepiločių orlaivių, naudojimo tvarkos aprašą tvirtina Vyriausybės įgaliota institucija (9 dalis), o valstybės bepiločių orlaivių, kuriuos naudoja krašto apsaugos institucijos, naudojimo tvarkos aprašą tvirtina kariuomenės vadas (10 dalis).

Atlikus šiuos pakeitimus, bus nustatytas teisinis pagrindas tinkamai suregulmentuoti valstybės bepiločių orlaivių naudotojų specifinius interesus, o tai sudarys galimybes išlaikyti tinkamą skrydžių saugos lygį ir vykdyti atitinkamų suinteresuotų institucijų kompetencijoje esančias funkcijas.

#### **4.1.3. Dėl Reglamento (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos nurodytų kompetentingų institucijų funkcijų vykdymo**

Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalies 5 punktą ir numatyti, kad LTSA, be kita ko, atlieka kompetentingos institucijos funkcijas, nurodytas Reglamente (ES) 2021/664 18 straipsnio b–d, f ir j punktuose. Taip pat atitinkamai papildomas Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punktas ir numatoma, kad Agentūra, be kita ko, atlieka

kompetentingos institucijos funkcijas, nurodytas Reglamento (ES) 2021/664 18 straipsnio a, e, g–i ir k punktuose.

Nustačius tokį teisinį reguliavimą, būtų užtikrintas tinkamas Reglamento (ES) 2021/664 nuostatų taikymas ir aiškiai padalytos funkcijos tarp atitinkamų organizacijų.

#### **4.1.4. Dėl sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelių bendrų informacijos paslaugų teikėjų sertifikavimo**

Istatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalį 8 punktu ir nustatyti, kad Agentūra sertifikuoja sistemos „U-space“ paslaugų teikėjus ir vienintelį bendrų informacijos paslaugų teikėją, nurodytą Reglamente (ES) 2021/664, ir išduoda jam atitinkamą pažymėjimą.

Nustačius tokį teisinį reguliavimą, būtų užtikrintas tinkamas Reglamento (ES) 2021/664 nuostatų dėl paslaugų teikėjo sertifikavimo taikymas, užtikrintas aiškumas, kas vykdo šią funkciją.

#### **4.1.5. Dėl geografinių zonų nustatymo, bepiločių orlaivių šiose zonose naudojimo ir bepiločių orlaivių skrydžių aerodromo oro eismo zonoje ir oro eismo informacijos zonoje**

Istatymo projektu siūloma Aviacijos įstatymo 18 straipsnį papildyti:

- 4 dalimi ir nustatyti, kad Bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas Lietuvos Respublikos oro erdvėje, išskyrus zonas virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje, pagal Reglamentą (ES) 2019/947 ir Reglamentą (ES) 2021/664, suderinusi su oro eismo paslaugų teikėju, o šių reglamentų numatytais atvejais remdamasi ir Agentūros atliktu ir LTSA pateiktu oro erdvės rizikos vertinimu, nustato LTSA jos nustatyta tvarka;

- 5 dalimi ir nustatyti, kad bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą (ES) 2019/947, kuriose visi arba tam tikri bepiločių orlaivių skrydžiai ribojami arba draudžiami, LTSA gali nustatyti virš teritorijų, kuriose yra ornitologiniai draustiniai, nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbios įmonės jų nurodytų teritorijų ribose, nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbūs įrenginiai ir turtas, ypatingos svarbos infrastruktūros objektai, švietimo, mokslo, ugdymo įstaigos, gydymo ir slaugos įstaigos, valstybės institucijos, vidaus tarnybos statutinės įstaigos, užsienio valstybių diplomatinės atstovybės ir konsulinės įstaigos, tarptautinių organizacijų atstovybės, Europos Sąjungos, NATO institucijos ir įstaigos, pagal tarptautinę teisę specialų statusą turinčių subjektų ar kiti subjektų, su kuriais Lietuvos Respublikos tarptautinis bendradarbiavimas atitinka Lietuvos Respublikos Seimo priimtuose teisės aktuose nustatytus užsienio politikos ir nacionalinio saugumo tikslus, atstovybės, akredituotos Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka;

- 6 dalimi ir nustatyti, kad bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą (ES) 2019/947, virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje, taip pat 500 metrų atstumu abipus geležinkelio kelio, kuriuo vyksta Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos tarpvyriausybiniuose susitarimuose nurodytų tranzitinių traukinių eismas, ašies (toliau – geležinkelio kelio ašis), suderinęs su LTSA, nustato kariuomenės vadas jo nustatyta tvarka. Bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonos pasienio zonoje, taip pat 500 metrų atstumu abipus geležinkelio kelio ašies, papildomai suderinamos su Valstybės sienos apsaugos tarnyba;

- dėl šio Aiškinamojo rašto 1.1.5 papunktyje nurodytų priežasčių papildyti 7 dalimi ir nustatyti, kad, siekdamas užtikrinti viešąją tvarką ir valstybės saugumą, krašto apsaugos, žvalgybos institucijos, Vadovybės apsaugos tarnyba ir vidaus tarnybos statutinės įstaigos turi teisę nustatyti laikinas bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą (ES) 2019/947, kuriose bepiločių orlaivių skrydžiai ribojami arba draudžiami. Vykdydamos savo funkcijas, minėtos įstaigos Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka turi teisę laikinose bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinėse zonose taikyti technines bepiločių orlaivių skrydžių nutūpymo ir (ar) neutralizavimo priemones. Šios laikinos bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonos nustatomos kariuomenės vado nustatyta tvarka, suderinta su vidaus reikalų ministru ir LTSA, ir negali galioti ilgiau, negu to reikalauja jų nustatymą lėmusios priežastys. Atitinkamos institucijos pasirašo veiklos susitarimus su vieninteliu bendros informacijos paslaugos teikėju dėl informacijos apie laikinas bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas skelbimo.

Įstatymo projektu taip pat siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 7 dalį ir nustatyti, kad bepiločių orlaivių skrydžiai:

1) LTSA nustatytose bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinėse zonose vykdomi Reglamento (ES) 2019/947 ir Reglamento (ES) 2021/664 ir LTSA nustatytais sąlygomis ir tvarka;

2) kariuomenės vado nustatytose bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinėse zonose vykdomi kariuomenės vado nustatytais sąlygomis ir tvarka.

Papildomai Įstatymo projektu dėl šio Aiškinamojo rašto 1.1.5 papunktyje nurodytų priežasčių siūloma pripažinti netekusia galios Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 9 dalį ir pakeisti 10 dalį, kurioje siūloma nustatyti, kad bepiločių orlaivių skrydžiai virš LTSA nustatytų bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinių zonų vertikalių ribų valdomoje oro erdvėje vykdomi LTSA nustatyta tvarka. Šią tvarką LTSA tvirtina oro eismo paslaugų teikėjo teikimu, suderintu su Agentūra.

Nustačius tokį teisinį reguliavimą, būtų sudarytos teisinės prielaidos tinkamam Reglamento (ES) 2021/664 ir Reglamento (ES) 2019/947 nuostatų dėl bepiločių orlaivių sistemų geografinių zonų nustatymo įgyvendinimui, taip pat, atsižvelgiant į Įstatymo projektu siūlomą reglamentavimą, aiškiai sureglamentuotas bepiločių orlaivių naudojimas Lietuvos Respublikos oro erdvėje užtikrinant lankstesnes visų oro erdvės naudotojų galimybes efektyviai naudoti oro erdvę. Papildomai būtų nustatyta galimybė atitinkamoms institucijoms ne tik nustatyti laikinas bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas, bet ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka taikyti šiose zonose technines bepiločių orlaivių skrydžių nutupdymo ir (ar) neutralizavimo priemones (siekiant tokią galimybę nustatyti įstatymu, kadangi tokių priemonių panaudojimas gali turėti ir turės poveikį nutupdomų (neutralizuojamų) bepiločių orlaivių atžvilgiu).

#### **4.1.6. Dėl sistemos „U-space“ paslaugų ir bendrų informacijos paslaugų**

Priėmus siūlomas nuostatas, Aviacijos įstatymas būtų papildytas 19<sup>1</sup> straipsniu „Bendros informacijos paslaugos ir sistemos „U-space“ paslaugos“, kurio 1 dalyje būtų nustatyta, kad Lietuvos Respublikoje nustatytose sistemos „U-space“ oro erdvėse bendras informacijos paslaugas teikia sertifikuotas oro navigacijos paslaugų teikėjas, Lietuvos Respublikoje teikiantis oro navigacijos informacijos ir oro erdvės valdymo paslaugas, turintis Reglamente (ES) 2021/664 nurodytą vienintelio bendrų informacijos paslaugos teikėjo pažymėjimą. Šio straipsnio 2 dalyje būtų nustatyta, kad Lietuvos Respublikoje nustatytose sistemos „U-space“ oro erdvėse sistemos „U-space“ paslaugas teikia sistemos „U-space“ paslaugų teikėjai, turintys sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų pažymėjimus, nurodytus Reglamente (ES) 2021/664, o 3 dalyje nurodoma, kad bendrų informacijos paslaugų teikimo sąlygas ir tvarką ir sistemos „U-space“ paslaugų teikimo sąlygas ir tvarką tvirtina LTSA, kiek jų nereglementuoja Reglamentas (ES) 2021/664.

Nustačius tokį teisinį reguliavimą, būtų įgyvendintos Reglamento (ES) 2021/664 nuostatos dėl įpareigojimo valstybei narei užtikrinti, kad būtų teikiamos bendros informacijos paslaugos, ir dėl galimybės paskirti vienintelį bendrų informacijos paslaugų teikėją, bei būtų užtikrintas aiškus sistemos „U-space“ paslaugų ir bendrų informacijos paslaugų teikimo reglamentavimas, kiek jis nenumatytas Reglamente (ES) 2021/664.

#### **4.1.7. Dėl rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžių nustatymo**

Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 50 straipsnio 1 dalį nuostata, kad sistemos „U-space“ paslaugų teikėjai moka paslaugų teikėjams rinkliavas už bendras informacijos paslaugas, nurodytas Reglamente (ES) 2021/664, taip pat 50 straipsnį siūloma papildyti 6 dalimi, kurioje būtų nustatoma, kad rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžius nustato vienintelis bendros informacijos paslaugos teikėjas. Šios rinkliavos turi būti ekonomiškai pagrįstos – padengti paslaugos sąnaudas ir užtikrinti reikiamą paslaugos kokybę ir saugą, į paslaugos savikainą negali būti įtraukiamos su paslaugos teikimu nesusijusios sąnaudos. Rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžių nustatymo tvarką nustato LTSA. Vienintelio bendrų informacijos paslaugų teikėjo nustatomų rinkliavų dydžio atitiktis ekonominiam pagrįstumui, paslaugos kokybei ir saugai priežiūrą vykdo Agentūra.

Nustačius tokį teisinį reguliavimą, būtų nustatytas įpareigojimas valstybės paskirtam vieninteliam bendrą informacijos paslaugų teikėjui skaidriai nustatyti ekonomiškai pagrįstas, paslaugų sąnaudas padengiančias rinkliavas, taip pat užtikrinama nustatomų rinkliavų dydžio atitiktis ekonominiam pagrįstumui, paslaugos kokybei ir saugai kontrolė vadovaujantis LTSA nustatyta rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžių nustatymo tvarka.

#### **4.2. Dėl kitų įstatymo projektu siūlomų pakeitimų**

##### **4.2.1. Dėl įgaliojimų nustatyti akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo, Karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose ir Skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje tvarkas**

Įstatymo projektu siūloma pakeisti įstatymo 35 straipsnio 2 dalį ir nustatyti įgaliojimą LTSA tvirtinti oro eismo paslaugų teikėjo parengtą tvarką, kuria būtų vykdomi orlaivių, kuriuose nėra radiolokacinio atsakiklio, veikiančio „A + C“ arba „S“ režimu, išskyrus užsienio šalių valstybės orlaivius, skrydžiai Lietuvos Respublikos valdomąja oro erdve.

Įstatymo projektu siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 38 straipsnį ir papildyti jo pavadinimą nurodant, kad jis taikomas akrobatiniams skrydžiams ir skrydžiams karšto oro balionais. Taip pat šis straipsnis papildomas nuostatomis, kad akrobatiniai skrydžiai orlaiviais vykdomi LTSA nustatyta tvarka, o karšto oro balionų skrydžiai Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose vykdomi LTSA nustatyta tvarka. Šią tvarką LTSA tvirtintų oro eismo paslaugų teikėjo teikimu, suderintu su Agentūra. Priėmus siūlomą pakeitimą Aviacijos įstatymo 38 straipsnį sudarytų trys dalys.

Nustačius minėtą reguliavimą, LTSA turėtų aiškius įgaliojimus nustatyti akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo, karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose ir Skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje tvarkas.

##### **4.2.2. Dėl nuostatų, susijusių su asmens reputacijos patikrinimu**

Įstatymo projektu siūloma:

1. Patikslinti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 5 punkto nuostatas išplečiant šiuo metu galiojančią formuluotę ir nustatyti, kad išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, jeigu yra nustatyta, kad asmuo turi arba turėjo didinančią riziką ar keliančią grėsmę nacionaliniam saugumui ryšių su užsienio valstybių institucijomis ar tų valstybių fiziniiais arba juridiniais asmenimis. Pažymėtina, kad dėl žvalgybinės informacijos specifikos ir jautrumo, taip pat įvertinus civilinės aviacijos saugumo svarbą, Įstatymo projektu nesiūloma nustatyti konkrečių turėtų ar turimų ryšių pobūdžio, dažnumo, senaties termino ir kitų požymių.

2. Siekiant teisinio reguliavimo nuoseklumo bei sistemiškumo, patikslinti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 7 punkto nuostatas ir nustatyti, kad išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, jeigu yra nustatyta, kad asmuo dalyvauja ar per pastaruosius 5 metus dalyvavo neregistruoto judėjimo veikloje, jeigu toks dalyvavimas kelia grėsmę civilinės aviacijos saugumui.

3. Patikslinti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 8 punktą, kuriame nustatyta, kad jei Lietuvos Respublikos kompetentingos institucijos neturi galimybės gauti ar negauna iš atitinkamų užsienio valstybių institucijų patikimos informacijos apie užsienio valstybės pilietį arba asmenį be pilietybės, taip pat Lietuvos Respublikos pilietį, kurio nuolatinė gyvenamoji vieta yra ne Lietuvos Respublikoje, dėl minėtosios dalies 5, 6 ir 7 punktuose nurodytų aplinkybių arba iš atitinkamų institucijų gauta informacija kelia pagrįstą abejonų dėl šios informacijos patikimumo, tai išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama. Įstatymo projektu siūloma susiaurinti ir konkretizuoti šalių, į kurių atitinkamas institucijas būtų kreipiamasi, ratą ir nustatyti, kad informacija yra gaunama iš visų valstybių, kuriuose tikrinamas asmuo nuolat gyveno per pastaruosius 5 metus.

Šis patikslinimas panaikintų nepagrįstus ribojimus asmenų (pavyzdžiui, turinčių leidimą gyventi ES ar NATO valstybėje) galimybei įsidarbinti, o taip pat padėtų išlaikyti konkurencingą verslo vystymąsi ir plėtrą regione.

4. Patikslinti Aviācijas įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 3 dalį ir nustatyti, kad duomenis dėl asmens administracinio baustumo iš ANR teiktų ne LTSA, o Vyriausybės įgaliota institucija – IRD. Taip pat patikslinti Aviācijas įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 4 dalies nuostatas nustatant, kad teistumo duomenis subjektai gautų tiesiogiai kreipdamiesi į IRD o ne per LTSA.

Tokiu būdu teistumo ir administracinio baustumo duomenų teikimas tikrinant asmens reputaciją taptų operatyvesnis, kadangi subjektai šiuos duomenis gautų iš vienos institucijos – IRD.<sup>9</sup> Tai sumažintų patiriamas laiko sąnaudas įmonėms ir LTSA, įmonės išvengtų papildomų finansinių išlaidų, kadangi joms nereikėtų papildomai mokėti LTSA už kreipimosi į IRD ir iš IRD gautos informacijos persiuntimo išlaidas, kurios šiuo metu įskaičiuotos į valstybės rinkliavą. Be to, galimybė gauti teistumo ir administracinio baustumo duomenis tiesiogiai iš IRD, subjektams leistų efektyviau organizuoti asmenų įdarbinimo procesą, nes turėdamos duomenis tik apie asmens teistumą ir baustumą įmonės jau galėtų organizuoti įdarbinamam asmeniui privalomus aviācijas saugumo mokymus, nelaukdamos likusios privalomos žvalgybos institucijų<sup>10</sup> turimos informacijos, kuri turi būti gaunama iki asmeniui faktiškai leidžiant vykdyti atitinkamas saugumo funkcijas (t. y. atliktas išsamus asmens reputacijos patikrinimas). Toks reguliavimas būtų suderintas su Reglamento (ES) 2015/1998 nuostatomis ir sudarytų tinkamas prielaidas efektyvesniam asmenų įdarbinimo ir mokymo organizavimui.

Taip pat patikslinti Aviācijas įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 3 dalyje įtvirtintus įstaigų prie ministerijų pavadinimus juos įvardijant Vyriausybės įgaliotomis institucijomis. Nurodytųjų funkcijų atlikimas būtų įforminamas Vyriausybės nutarime dėl Aviācijas įstatymo įgyvendinimo.

5. Nustatyti, kad IRD ir LTSA išduodami dokumentai turi būti išduoti ne seniau kaip prieš 60 kalendorinių dienų. Taip pat atsižvelgiant į tai, kad informacijos gavimas iš atitinkamų užsienio institucijų gali užtrukti ilgiau, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad tais atvejais, kai užsienio valstybių piliečiai arba asmenys be pilietybės, taip pat Lietuvos Respublikos piliečiai, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra ne Lietuvos Respublikoje arba kurie per pastaruosius 5 metus ilgiau kaip 6 mėnesius gyveno užsienyje, patys pateiktų užsienio kompetentingų institucijų dokumentus dėl tikrinamo asmens teistumo, šie dokumentai turėtų būti išduoti ne seniau, kaip prieš 90 kalendorinių dienų.

6. Patikslinti Aviācijas įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 7 dalį ir papildyti prašyme dėl asmens reputacijos tikrinimo teikiamų duomenų apie asmenį kiekį – nustatyti, kad be šiuo metu Aviācijas įstatyme numatytų duomenų, pateikti ir visas asmens gyvenamąsias vietas, kuriose asmuo gyveno ne Lietuvos Respublikoje ilgiau kaip 6 mėnesius per pastaruosius 5 metus. Tokie duomenys leistų užtikrinti kokybiškesnį VSD ir AOTD atliekamą patikrinimą apie užsienio valstybėje gyvenančius ar gyvenusius asmenis.

7. Patikslinti Aviācijas įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 8 dalies nuostatas ir nustatyti, kad tais atvejais, jeigu išsamus asmens reputacijos patikrinimas buvo atliktas prieš tam asmeniui išduodant oro uosto pažymėjimą, kuriuo suteikiama teisė jam nelydimam patekti į oro uosto riboto patekimo zoną, vežėjai ir aviācijas saugumo priemonės taikantys subjektai gali neatlikti išsamaus asmens reputacijos patikrinimo pagal šio Aviācijas įstatymo 41 straipsnio 3 dalį, o oro navigācijas paslaugas teikiančios įmonės ir Agentūra – pagal Aviācijas įstatymo 41 straipsnio 7 dalį, jeigu vežėjai, aviācijas saugumo priemonės taikantys subjektai ar Agentūra turi dokumentus ir duomenis, kurių pagrindu buvo atliktas išsamus asmens reputacijos patikrinimas, ar yra automatizuotos sistemos, per kurias atliekamas išsamus reputacijos patikrinimas, naudotojai ir gali bet kuriuo momentu įsitikinti ir įrodyti Agentūrai patikrinimo metu, jog asmenys atitinka išsamaus asmens reputacijos patikrinimo reikalavimus.

Taip pat Įstatymo projektu siūloma įtvirtinti nuostatą, leidžiančią įmonėms deleguoti (pavesti) išsamaus asmens reputacijos patikrinimą vykdyti jų vardu kitam subjektui, tačiau numatyti, kad tokiais atvejais delegavusi (pavedusi) įmonė liktų atsakinga už tinkamą reputacijos patikrinimo atlikimą ir privalėtų kontroliuoti, kaip šis patikrinimas yra vykdomas. Šios nuostatos

<sup>9</sup> Standartinis asmens reputacijos patikrinimas apima tik duomenis apie asmens teistumą ir administracinį baustumą.

<sup>10</sup> Aviācijas įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 5–8 punktai.

leistų išvengti dvigubo to paties asmens išsamaus asmens reputacijos patikrinimo, sumažėtų užklausų skaičius atitinkamoms institucijoms.

8. Papildyti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 9 dalį nuostata, suteikiančią išimtį Lietuvos Respublikos piliečiams, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra Europos Sąjungos valstybėje narėje ar Jungtinėje Karalystėje arba kurie per pastaruosius 5 metus ilgiau kaip 6 mėnesius gyveno Europos Sąjungos valstybėje narėje ar Jungtinėje Karalystėje, dokumentus dėl informacijos pagal Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 1, 2 ir 3 punktuose nurodytų aplinkybių pateikti ne iš asmens gyvenamosios užsienio šalies kompetentingų institucijų, o iš IRD.

#### **4.2.3. Dėl nuostatų, susijusių su aviacijos saugumo užtikrinimu**

Įstatymo projektu siekiama suteikti įgaliojimus Agentūrai suteikti trečiosios šalies reguliuojamo subjekto (RA3) ir trečiosios šalies žinomo siuntėjo (KC3) statusą, o LTSA – nustatyti šių statusų suteikimo tvarką ir atitinkamai papildyti Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalį.

Taip pat Įstatymo projektu siūloma Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalies nuostatas dėl teisės vykdyti aviacijos saugumo mokymus suteikimo perkelti į naują Aviacijos įstatymo 41<sup>2</sup> straipsnį. Taip pat šį straipsnį papildyti nuostatomis dėl turinčių teisę vykdyti aviacijos saugumo mokymus subjektų rato, šios teisės suteikimo, jos sustabdymo, sustabdymo atšaukimo ir teisės panaikinimo sąlygų, kurios perkeliama iš susisiekimo ministro patvirtintos Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo mokymo programos<sup>11</sup>.

Siekiant tiesinio aiškumo Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 10 dalį ir nustatyti, kad Reglamento (ES) 2015/1998 priedo 1.7 punkte numatytos ypatingos svarbos informacinių ir ryšių technologijų sistemos bei duomenys, nepatenkantys į Kibernetinio saugumo įstatymo reguliavimo sritį, nustatomi ir jų apsauga nuo kibernetinių grėsmių vykdoma vadovaujantis Reglamento (ES) 2015/1998 priedo 1.7 punkto ir Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos nuostatomis.

#### **4.2.4. Dėl nuostatų dėl skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys**

Įstatymo projektu, siekiant teisinio aiškumo, siūloma patikslinti Aviacijos įstatymo 46 straipsnio 7 dalies nuostatas ir nustatyti, kad skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo tvarką nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė.

#### **4.2.5. Dėl nuostatų, susijusių su aprūpinimo degalais ir tepalais paslaugomis ir antžeminiu aptarnavimu ir priežiūra, patikslinimo**

Įstatymo projektu siūloma patikslinti Aviacijos įstatymo 2 priedo 4 punktą ir nurodyti, kad aprūpinimo degalais ir tepalais antžeminės paslaugos yra degalų į orlaivius įpylimo ir (arba) degalų išpylimo organizavimas ir vykdymas, o taip pat tepalų ir kitų skysčių įpylimas į orlaivius.

Taip pat Įstatymo projektu siūloma atlikti redakcinį patikslinimą Aviacijos įstatymo 1 priedo 1.1 papunktyje ir numatyti, kad antžeminis administravimas ir priežiūra apima ryšių su vietos valdžios ir kitomis institucijomis palaikymą.

Atlikus šiuos patikslinimus, Aviacijos įstatymo 2 priedo 4 punktas atitiks 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką priedo 7.1 papunkčio nuostatas, taip pat Aviacijos įstatymo 1 priedo 1.1 papunktis atitiks šios direktyvos priedo 1.1 papunkčio nuostatas.

#### **4.2.6. Dėl nuostatų, susijusių su Nacionaline oro susisiekimo formalumų supaprastinimo programa.**

Priėmus siūlomas nuostatas, Aviacijos įstatymo 3 skyrius bus papildytas 11 skirsniu, kuriame bus numatyta, kad susisiekimo ministras tvirtina Nacionalinę oro susisiekimo formalumų supaprastinimo programą, kurioje bus nustatytos priemonės, palengvinančios ir optimizuojančios orlaivių, skrydžio įgulų, keleivių, krovinių, pašto ir atsargų judėjimą, panaikintų perteklines kliūtis ir pagerintų oro susisiekimo veiklos procesus ir taikomas procedūras (migracijos, karantino, muitų, išvykimo ir kt.). Ši programa bus sudaroma laikantis Čikagos konvencijos ir jos 9 priedo nuostatų, taip pat vadovaujantis šiame priede nurodytais standartais ir rekomenduojamąja praktika. Taip pat bus numatyta, kad Nacionalinės oro susisiekimo formalumų supaprastinimo programos

<sup>11</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. gegužės 4 d. įsakymas Nr. 3-193 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo mokymo programos patvirtinimo“



įgyvendinimą koordinuos susisiekimo ministro sudaryta Nacionalinė oro susiekimo formalumų supaprastinimo komisija.

Taip pat Aviacijos įstatymo 2 straipsnis papildomas 30<sup>1</sup> dalimi, kurioje numatoma oro susisiekimo formalumų supaprastinimo sąvoka – tai priemonių, padedančių paspartinti ir optimizuoti orlaivių, skrydžio įgulų, keleivių, krovinių, pašto ir atsargų judėjimą, visuma, kartu užtikrinanti visapusišką atitiktį nacionalinės ir tarptautinės teisės aktams, kuriais reglamentuojama imigracija, atvykimas ir išvykimas, karantinai, muitai.

Pažymėtina, kad vadovaujantis Čikagos konvencijos 9 priedo „Formalumų supaprastinimas“ 8 skyriaus G dalies nuostatomis<sup>12</sup>, kiekviena ICAO valstybė narė turi parengti nacionalinę oro susisiekimo formalumų supaprastinimo programą ir įsteigti nacionalinį oro transporto formalumų supaprastinimo komitetą. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad ši programa nėra susijusi su Strateginio valdymo įstatyme apibrėžtais planavimo dokumentais ir nėra priskirtina šiame įstatyme nurodytiems valstybės strategijų tipams.

#### **4.3. Dėl įstatymo projekto įsigaliojimo**

Priėmus įstatymą, reikės parengti ir priimti tam tikrus jo įgyvendinamuosius teisės aktus. Kadangi nemažai Įstatymo projekte numatytų straipsnių siejami su Reglamento (ES) 2021/664 įgyvendinimu, siekiant užtikrinti, kad jų įgyvendinamieji teisės aktai būtų parengti ir priimti iki Reglamento (ES) 2021/664 taikymo pradžios, siūloma numatyti, kad įstatymas, išskyrus jo 8 straipsnio 1 ir 5 dalis, 9 straipsnį, 14 straipsnio 2 dalį ir 15 straipsnį, įsigaliotų 2023 m. sausio 26 d., įstatymo 9 straipsnis įsigaliotų 2023 m. kovo 31 d., įstatymo 8 straipsnio 1 ir 5 dalys, 14 straipsnio 2 dalis ir 15 straipsnis įsigaliotų 2023 m. birželio 1 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Lietuvos kariuomenės vadas, susisiekimo ministras, LTSA ir Agentūra iki 2023 m. sausio 25 d. turėtų priimti šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus, išskyrus su šio įstatymo 9 straipsniu susijusius įgyvendinamuosius teisės aktus, kuriuos iki 2023 m. kovo 30 d. turėtų priimti LTSA, taip pat su šio įstatymo 8 straipsnio 1 ir 5 dalimis, 14 straipsnio 2 dalimi ir 15 straipsniu susijusius įgyvendinamuosius teisės aktus, kuriuos iki 2023 m. gegužės 31 d. turėtų priimti Vyriausybė ir LTSA.

**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 įstatymą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

Atsižvelgiant į Įstatymo projekto pirmojo derinimo eigoje gautą Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijos pasiūlymą, pateiktą 2022 m. vasario 22 d. raštu Nr. 3-755 (toliau – EIM raštas), atlikti Įstatymo projekto poveikio konkurencijai vertinimą, atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4<sup>1</sup> straipsnio 1 dalyje yra nustatyta, kokiais atvejais teisės akto projekto rengėjas atlieka teisės akto projekto poveikio konkurencijai vertinimą, ir į tai, kad, Ekonomikos ir inovacijų ministerijos nuomone, Įstatymo projektu nustatomas reguliavimas atitinka minėto straipsnio 1 dalies 1, 2, 3, 4, 6, 7, 15 punktuose nustatytus atvejus, vadovaujantis Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos parengtų Sprendimų poveikio konkurencijai vertinimo gairių (toliau – Gairės) 7.4 papunkčiu, buvo vertinama, ar sprendimas paskirti vienintelį bendrų informacijos paslaugų teikėją, turintį atitinkamą vienintelio bendrų informacijos paslaugos teikėjo pažymėjimą, kuris vienintelis teiktų bendras informacijos paslaugas Lietuvos Respublikoje nustatytoje sistemoje „U-space“ oro erdvėse, gali daryti poveikį

<sup>12</sup> 8.17. Kiekviena Susitariančioji Valstybė parengia nacionalinę oro susisiekimo formalumų supaprastinimo **programą**, pagrįstą Konvencijos ir jos 9 priedo formalumų supaprastinimo reikalavimais.

<...>

8.19. Kiekviena Susitariančioji Valstybė įsteigia nacionalinį oro transporto formalumų supaprastinimo **komitetą** ir, jeigu

reikia, oro uostų formalumų supaprastinimo komitetus arba panašias koordinavimo įstaigas, kad būtų koordinuojama formalumų supaprastinimo veikla, vykdoma valstybės departamentų, tarnybų ir kitų organizacijų, susijusių su įvairiais tarptautinės civilinės aviacijos aspektais arba atsakingų už juos, taip pat susijusių su oro uostų valdančiomis įmonėmis ir orlaivio naudotojais.

konkurencijai. Atliekant tokio poveikio vertinimą buvo atsakoma į Gairėse nurodyto klausimyno klausimus, ar:

- siūlomas sprendimas tiesiogiai paveiktų ūkio subjektų įėjimą į rinką;
- siūlomas sprendimas netiesiogiai paveiktų ūkio subjektų įėjimą į rinką;
- siūlomas sprendimas paveiktų ūkio subjektų galimybes konkuruoti;
- siūlomas sprendimas paveiktų ūkio subjektų paskatas veiksmingai konkuruoti.

Pažymėtina, kad siūlomas sprendimas nesukuria galimybių konkuruoti teikiant bendras informacijos paslaugas, kadangi, vadovaujantis Reglamento (ES) 2021/664 nuostatomis, būtų paskirtas vienintelis bendrų informacijos paslaugų teikėjas. Svarbu pažymėti, kad toks sprendimas siūlomas atsižvelgiant į šio aiškinamojo rašto 1.1.6 papunktyje nurodytas priežastis, t. y., kad Reglamento (ES) 2021/664 preambulės 14 punkte nurodyta, kad valstybės narės turėtų užtikrinti, kad kiekvienoje sistemos „U-space“ oro erdvėje būtų teikiamos bendros informacijos paslaugos, kad UAS naudotojai galėtų nediskriminuojami naudotis sistemos „U-space“ oro erdve ir paslaugomis, ypač atsižvelgiant į saugą, o 5 straipsnio 6 dalyje numatyta, kad valstybės narės gali paskirti vienintelį bendrų informacijos paslaugų teikėją, kuris vienintelis teiktų bendras informacijos paslaugas visose arba kai kuriose sistemos „U-space“ oro erdvėse, už kurias jos yra atsakingos.

## **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**

Remiantis SESAR bendros įmonės (*SESAR JU* – Europos institucionalizuota įmonė, vykdanči atitinkamus mokslinius tyrimus ir inovacijas) parengtoje studijoje „*European Drones Outlook Study. Unlocking the Value for Europe*“ pateiktomis prielaidomis, iki 2050 m. Europoje (taip pat ir Lietuvoje) bus plėtojamos esamos paslaugos, susijusios su bepiločių orlaivių naudojimu, bei diegiamos naujos ir inovatyvios paslaugos šiose srityse:

- statybų pramonė – statybų eigos bei pastatų priežiūra;
- žemės ūkio veikla, žemdirbystė;
- oro taksi;
- viešojo saugumo stebėsena ir užtikrinimas (filmuojant, fotografuojant);
- žiniasklaida, filmavimas, kino pramonė;
- infrastruktūros tinklų priežiūra;
- ryšių transliacija ir retransliacija;
- meteorologiniai stebėjimai;
- krovinių transportavimas, pristatymas klientui – e. prekyba;
- rekreacija ir kt.

Pažymėtina, kad, šiuo metu kai kurių Lietuvos miestų teritorijose (valdomoje oro erdvėje, tarptautinių aerodromų prieigose) dauguma bepiločių skrydžių dėl įvairių priežasčių (pvz., nenustatytos atitinkamos bepiločių orlaivių sistemų geografinės zonos, gana sudėtingos leidimo skrydžiui gavimo sąlygos) ne visada vykdomi laikantis visų nustatytų reikalavimų. Remiantis VĮ „Oro navigacija“ duomenimis, 2018–2020 m. suteiktų leidimų specialiųjų bepiločių orlaivių skrydžiams valdomojoje oro erdvėje skaičiai buvo tokie: 2018 m. – 48, 2019 m. – 37, o 2020 m. – 36. Tačiau įmonės atlikta „U-space“ paslaugų įgyvendinimo kaštų naudos analizė atskleidė, kad iki 2035 m. profesionaliais tikslais naudojamų bepiločių orlaivių skrydžių skaičius per metus, remiantis baziniu augimo scenarijumi, gali siekti beveik 346 tūkst. skrydžių, o laisvalaikiui naudojamų bepiločių orlaivių prognozuojami skrydžių skaičius dar didesnis – apie 681 tūkst. skrydžių. Skaičiuojama, kad įgyvendinus Reglamento (ES) 2021/664 reikalavimus, tam tikrose zonose nustačius sistemos „U-space“ oro erdvę ir įdiegus naujų sistemos „U-space“ paslaugų teikimą joje, ne mažiau kaip pusė šių skrydžių bus vykdoma nustatytoje sistemos „U-space“ oro erdvėje ir naudojantis sistemos „U-space“ paslaugomis.

Taigi, plečiantis paslaugų, teikiamų bepiločiais orlaiviais, rinkai, atsiveriant vis daugiau verslo nišų, bus aktualu išlaikyti tvarų verslą, o įgyvendinus Reglamento (ES) 2021/664 reikalavimus ir pradėjus teikti sistemos „U-space“ paslaugas, bus sudarytos galimybės daugeliui

verslo rūšių, susijusių su bepiločių orlaivių naudojimu savo paslaugas teikti ir jas plėtoti oficialiai ir tvariai, kadangi bus sukurta tam tikra bepiločiams orlaiviams skirta ekosistema, kurioje bus sudarytos sąlygos efektyviai ir lengvai planuoti bei vykdyti veiklas ir teikti paslaugas saugiai integruojantis į bendrą oro erdvę, ir, saugiai atskiriant bepiločių orlaivių ir žmonių pilotuojamų orlaivių veiklas, užtikrinama skrydžių sauga.

Kitos Įstatymo projektu siūlomos nuostatos verslo sąlygoms ir jo plėtrai įtakos neturės.

#### **8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams**

Pažymėtina, kad Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. kovo 10 d. nutarimu Nr. 155 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo“ (toliau – Įgyvendinimo planas), 5.7.12 papunktyje numatyta priemonė pakeisti Nevaldomos oro erdvės skrydžių organizavimo informacinės sistemos nuostatus ir Duomenų saugos nuostatus, siekiant sudaryti bepiločių orlaivių komercinio naudojimo sąlygas, integruojant juos į oro eismo valdymo sistemą. Šios, planuotos kurti Nevaldomos oro erdvės skrydžių organizavimo informacinės sistemos (toliau – NOESOIS) nuostatai patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2018 m. balandžio 16 d. įsakymu Nr. 3-177 „Dėl Nevaldomos oro erdvės skrydžių organizavimo informacinės sistemos nuostatų ir duomenų saugos nuostatų patvirtinimo“, o jos pagrindinis tikslas – informacinių technologijų priemonėmis teikti suinteresuotoms šalims informaciją apie laisvojo skridimo orlaivių, bepiločių orlaivių ir bendrosios aviacijos orlaivių skrydžius Lietuvos nevaldomoje oro erdvėje. Atsižvelgiant į tai, kad, kadangi bepiločiai orlaiviai naudojami toje pačioje oro erdvėje kaip ir pilotuojami orlaiviai bei padaugėjus jų skrydžių netoli tarptautinių oro uostų (valdomoje oro erdvėje), vien tik NOESOIS nuostatuose numatyto informacijos teikimo apie bepiločių orlaivių veiklą kitiems oro erdvės naudotojams nebepakanka, be to, 2019 m. priėmus Reglamentą (ES) 2019/947, o vėliau – Reglamentą (ES) 2021/664, kuriais buvo nustatyti saugaus bepiločių orlaivių naudojimo ir jų integravimo į oro eismą reikalavimai, NOESOIS tikslai ir uždaviniai iš esmės nebeatitinka nei minėtų reglamentų reikalavimų, nei esamų bepiločių orlaivių integravimo į bendrą oro eismą poreikių. Todėl NOESOIS plėtojimas laikytinas nebetikslingu. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projekto nuostatomis, susijusiomis su Reglamento (ES) 2021/664 įgyvendinimu, nustatomas pagrindas pasiekti minėtame Įgyvendinimo plano 5.7.12 papunktyje nustatyto tikslo – sudaryti bepiločių orlaivių komercinio naudojimo sąlygas, integruojant juos į oro eismo valdymo sistemą, įgyvendinant pažangesnius, valstybėms narėms tiesiogiai taikomus naujųjų „U-space“ reglamentų reikalavimus.

Kitos siūlomos nuostatos neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

Pažymėtina, kad Įstatymo projekto 15 straipsnyje, kuriuo Aviacijos įstatymas papildomas 54 straipsniu, nurodyta susisiekimo ministro tvirtinama Nacionalinė oro susisiekimo formalumų supaprastinimo programa nėra vertinama pagal Strateginio valdymo įstatyme apibrėžtus planavimo dokumentus, kadangi ši programa nėra priskiriama nė vienam iš valstybės strategijų tipui, nurodytų Strateginio valdymo įstatyme.

#### **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 įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

#### **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 įstatymą, reikės pakeisti / priimti:

1) Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“ (pakeitimas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

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

3) Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. balandžio 21 d. nutarimo Nr. 377 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės pažeidimų fiksavimo ir informacijos apie užfiksuotus Lietuvos Respublikos oro erdvės pažeidimus perdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo“ (projektas į sąrašą įtrauktas atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos ir Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos išreikštą poreikį; pakeitimas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

4) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. lapkričio 23 d. nutarimą Nr. 1162 „Dėl Specialiųjų priemonių specifikacijos ir specialiųjų priemonių panaudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (pakeitimas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu; rengėjas – Vidaus reikalų ministerija).

5) Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgalios institucijos įsakymą „Dėl Valstybės bepiločių orlaivių naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (naujas teisės aktas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

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

7) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymą „Dėl Nacionalinės oro susisiekimo formalumų supaprastinimo programos patvirtinimo“;

8) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymą „Dėl Nacionalinės oro susisiekimo formalumų supaprastinimo komisijos sudarymo“;

9) kariuomenės vado įsakymą (-us) „Dėl bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinių zonų virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje ir laikinų bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinių zonų nustatymo“ ir „Dėl Bepiločių orlaivių skrydžių vykdymo bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinėse zonose virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje tvarkos aprašo patvirtinimo“ (naujas (-i) teisės aktas (-ai), pakeitimas (-ai) turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

10) kariuomenės vado įsakymą „Dėl Valstybės bepiločių orlaivių, kuriuos naudoja krašto apsaugos institucijos, naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (naujas teisės aktas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

11) LTSA direktoriaus įsakymą „Dėl bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinių zonų nustatymo ir skrydžių vykdymo sąlygų jose tvarkos aprašo patvirtinimo“ (naujas teisės aktas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

12) LTSA direktoriaus 2012 m. balandžio 5 d. įsakymą Nr. 4R-89 „Dėl Oro navigacijos informacijos paslaugų teikimo taisyklių patvirtinimo“ (pakeitimas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

13) LTSA direktoriaus 2020 m. kovo 10 d. įsakymą Nr. 2BE-85 „Dėl Oro eismo paslaugų teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (pakeitimas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

14) LTSA direktoriaus įsakymą „Dėl Sistemos „U-space“ paslaugų teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (naujas teisės aktas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

15) LTSA direktoriaus įsakymą „Dėl Bendros informacijos paslaugos teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (naujas teisės aktas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

16) LTSA direktoriaus įsakymą „Dėl Akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (naujas teisės aktas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu);

17) LTSA direktoriaus įsakymą „Dėl Karšto oro balionų skrydžiai Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose vykdymo tvarkos patvirtinimo“;

18) LTSA direktoriaus įsakymą „Dėl Bepiločių orlaivių skrydžių virš nustatytų bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinių zonų vertikalių ribų valdomoje oro erdvėje vykdymo tvarkos patvirtinimo“;

19) LTSA direktoriaus įsakymą „Dėl Orlaivių, kuriuose nėra radiolokacinio atsakiklio, veikiančio „A + C“ arba „S“ režimu, skrydžių Lietuvos Respublikos valdomąja oro erdve vykdymo tvarkos patvirtinimo“;

20) LTSA direktoriaus įsakymą „Dėl trečiosios šalies reguliuojamo subjekto (RA3) ir trečiosios šalies žinomo siuntėjo (KC3) statuso suteikimo tvarkos nustatymo“;

21) Agentūros direktoriaus įsakymą „Dėl Prašymų išduoti sistemos „U-space“ paslaugų teikėjo, vienintelio bendrų informacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą pateikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (naujas teisės aktas, turi įsigalioti kartu su atitinkamų Aviacijos įstatymo pakeitimų įsigaliojimu).

**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)**

Kaip pažymėta anksčiau, Europos Sąjungoje kol kas nėra sertifikuotų bendrų informacijos paslaugų ir sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų, ir šias paslaugas valstybėse narėse bent jau pradiname etape greičiausiai planuoja teikti oro eismo paslaugų teikėjai, gavę atitinkamų paslaugų teikėjų sertifikatus. Tačiau, nors kol kas nei Europos Komisija, nei EASA nėra pateikusios net rekomendacinio pobūdžio nuostatų dėl minėtos veiklos finansavimo, ir tikėtina, kad tokio pobūdžio rekomendacijos arba tam tikri reikalavimai bus nustatyti vėliau, tik išnagrinėjus valstybių narių praktiką, Europos Komisija yra išreiškusi griežtą poziciją, kad oro eismo paslaugų teikėjams draudžiama naudoti iš įprastų oro erdvės naudotojų surinktas rinkliavas bendrų informacijos paslaugų ir sistemos „U-space“ paslaugų teikimui finansuoti.

Atsižvelgiant į tai, kad įstatyme numačius, jog Lietuvos Respublikoje nustatytose sistemos „U-space“ oro erdvėse bendras informacijos paslaugas teikia sertifikuotas oro navigacijos paslaugų teikėjas, Lietuvos Respublikoje teikiantis oro navigacijos informacijos ir oro erdvės valdymo paslaugas (turintis Reglamente (ES) 2021/664 nurodytą vienintelio bendrų informacijos paslaugos teikėjo pažymėjimą), t. y., VĮ „Oro navigaciją“ paskyrus vieninteliu bendrų informacijos paslaugų teikėju ir įmonei taip pat rengiantis rinkos sąlygomis teikti sistemos „U-space“ paslaugas, įmonės atitinkamos investicijos ir veiklos sąnaudos iki 2035 m. sudarys 6,5 mln. Eur (iš kurių – 2,7 mln. Eur yra įrangos įsigijimas ir palaikymas). Remiantis VĮ „Oro navigacija“ atlikta pirmine kaštų-naudos analize, atitinkamos (-ų) sistemos (-ų), skirtos (-ų) paslaugoms teikti, diegimas ir palaikymas pradėjus įgyvendinti „U-space“ koncepciją ir teikti atitinkamas paslaugas pirmuosius 5–9 metus bus nuostolingas. Pažymėtina, kad, nustačius visiškai naują reglamentavimą dėl bepiločių orlaivių naudojimo ir sukūrus atitinkamą ekosistemą bepiločių orlaivių naudojimui, bus pirmiausia siekiama tinkamai išbandyti naujai įdiegtas paslaugų teikimo sistemas, jų veiksmingumą ir mastą nesukeliant papildomos finansinės naštos bepiločių orlaivių naudotojams. Todėl neplanuojama, kad pirmuosius 5 metus bus renkamos rinkliavos už teikiamas paslaugas. Tačiau skaičiuojama, kad vėlesniais metais net ir renkant rinkliavas iš bepiločių orlaivių naudotojų ir neturint galimybių išlaikyti šios sistemos iš rinkliavų, surenkamų iš kitų oro erdvės naudotojų, šios sistemos išlaikymui ir paslaugų teikimui užtikrinti bus būtinos papildomos lėšos. Atsižvelgiant į tai, bus būtina svarstyti dalį sąnaudų (kurių dydį bus galima nustatyti atsiskleidus naujųjų paslaugų paklausai), susijusių su

paslaugų teikimu, kompensuoti iš kitų šaltinių, pvz., iš valstybės biudžeto arba taikant iš kitos veiklos gauto pelno reinvesticijos mechanizmą.

Kitų Įstatymo projektu siūlomų nuostatų įgyvendinimui neprireiks valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų, sutaupymų taip pat nenumatoma.

**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 „bepiločių orlaivių sistemos“, „geografinė zona“, „sistemos „U-space“ oro erdvė“, „oro eismas“, „civilinė aviacija“, „kariuomenės vadas“, „aviacijos saugumas“, „formalumų supaprastinimas“, „reputacija“, „kibernetinis saugumas“.

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

Nėra.