



Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

DĖL AVIACIJOS ĮSTATYMO PAKEITIMO PROJEKTO

2021-03-08 Nr. 21/4

Nacionalinės aviacijos asociacijos LAVIA ir Civilinės aviacijos asociacijos CAVIA (toliau abi kartu - Asociacijos) bei jų vienijamų Lietuvos aviacijos įmonių vardu, norėtume išreikšti savo poziciją dėl Susisiekimo ministerijos parengto ir šiuo metu Vyriausybės pritarimui gauti pateikto Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 5, 6, 12, 16, 24, 28, 33, 35, 41, 45, 46, 47, 49, 52 straipsnių ir 3 priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 411 straipsniu ir III skyriaus dešimtuoju skirsniu įstatymo projekto (toliau – Projektas).

Atkreipiame Jūsų dėmesį į šias Projekto nuostatas, kurios mūsų vertinimu yra tikslintinos prieš priimančią sprendimą dėl Projekto tolimesnio derinimo:

Dėl Projekto 11 straipsnio “Įstatymo papildymas 41¹ straipsniu”:

a) Būtina patikslinti šio straipsnio 2 d. 4 p. esančią sąlygą ir aiškiai kiekybiškai nustatyti kiek kartų per pastaruosius vienus metus asmeniui turėjo būti paskirtos skirtos administracinės nuobaudos už aviacijos saugumo reikalavimų pažeidimus, kad jo išsamaus reputacijos patikrinimo išvada nebūtų laikoma teigiama. Dabartinėje redakcijoje paliekama galimybė sprendimą priimančiam subjektui laisvai interpretuoti kiekybinį nuobaudų skyrimo kriterijų.

b) Siūlome atsisakyti 41¹ str. 2 d. 5 p. įtvirtintos nuostatos, kurios jau buvo atsisakyta 2019 metais pakeitus Aviacijos įstatymą (nauja Aviacijos įstatymo redakcija, kuri įsigaliojo nuo 2020 m sausio 2 d.). Asociacijų nuomone Projektu vėl bandomas grąžinti iki 2020 m. galiojęs patikrinimas ar asmeniui netaikomi Organizuoto nusikalstamumo prevencijos įstatymo nustatyta tvarko teismo įpareigojimai. Mūsų žiniomis per visą ankstesnę šios nuostatos galiojimo ir taikymo praktiką nebuvo nei vieno atvejo, kad šios nuostatos pagrindu būtų buvę taikomi apribojimai ir būtent todėl ši sąlyga buvo panaikinta.

c) Siūlome atsisakyti tikrinimo ar asmuo bendradarbiauja ar gauna pajamas iš užsienio žvalgybų (41¹ str. 2 dalies, 6 ir 7 punktai), nes Reglamente 2015/1998 minimos direktyvos 2016/681 ir 2017/541 nenustato tokių veikų, kaip pagrindo apriboti asmens teises. Minėtuose ES teisės aktuose įtvirtintas išsamaus reputacijos tikrinimo tikslas yra nustatyti ar asmuo nėra susijęs su teroristine veikla, o ne su svetimos šalies žvalgyba.

d) Siūlome atsisakyti 41¹ str. 2 dalies 9 punkto nuostatos tikrinti ar asmuo dalyvavo neregistruoto judėjimo veikloje, nes Reglamente 2015/1998 minimos direktyvos 2016/681 ir 2017/541 nenustato tokių veikų, kaip pagrindo apriboti asmens teises.

e) Pažymėtina, kad 41¹ str. 2 dalies 10 punktas „yra duomenų, dėl kurių asmens įdarbinimas gali kelti grėsmę keleivių ir kitų asmenų gyvybei, sveikatai ar turtui“, yra labai abstraktus, neidentifikuojantis jokių aiškių asmens keliamos grėsmės kriterijų, o juo vadovaujantis institucijos gali manipuluoti tiek pačia informacija, tiek neapgrįstai riboti asmenų teises.

f) Iš Projekto nuostatų nėra aišku ar bus sudaryta galimybė darbuotojui pačiam surinkti reikiamą informaciją (pagal Reglamento 2019/103 priedo 11.1.3 punktą) iš savo valstybės atitinkamų institucijų ir pateikti ją savo darbdaviui?

Bet kuriuo atveju 41¹ str. 2 dalies 11 punktas faktiškai panaikins galimybę mūsų aviakompanijoms įgulos nariais samdytis užsienio piliečius (ypač ne Europos Sąjungos piliečius), nes tikėtina, kad mūsų institucijos laiku arba visai negaus iš užsienio žvalgybos institucijų duomenų pagal 41¹ straipsnio 2 dalies 6, 7, 9, 10 punktus, t.y. geriausiu atveju jos galės gauti informaciją tik dėl 2 dalies 8 punkto ar asmuo nėra susijęs su terorizmu, kaip tai nustato Reglamentas 2015/1998. Kituose punktuose paminėtos sąlygos yra išimtinai nacionalinio pobūdžio ir bus aktualios tik Lietuvoje.

g) Manome, kad 41¹ str. 9 dalyje nustatytas reikalavimas asmenims pateikti notaro patvirtintus dokumentus teikiant reputacijos dokumentus iš užsienio šalių yra perteklinis. Tokio pobūdžio dokumentus visose šalyse išduoda valstybės institucijos, todėl tikslingiau būtų prašyti vertimo į lietuvių ar anglų kalbas, o ne notarinio patvirtinimo.

Įvertinę Reglamento 2015/1998 ir jame minimų direktyvų 2016/681 ir 2017/541 tikslus, manome, kad ES teisės aktais nustato valstybių pareigą tikrinti asmenis tik pagal 41¹ straipsnio 2 dalies 8 punkto nuostatas, o tai, kad Valstybės saugumo departamentas (VSD) ir Antrasis operatyvinių tarnybų departamentas prie Krašto apsaugos ministerijos papildomai tikrins asmenis pagal projekto 41¹ straipsnio 2 dalies 6, 7, 9, 10 punktus mūsų vertinimu yra perteklinės, neproporcingos ir administracinę naštą didinančios priemonės įgyvendinant ES teisės aktų reikalavimus.

Asociacijos supranta, kad valstybė įstatymų pagrindu gali nustatyti ne vien ES teisės aktais privalomus apribojimus ar taikyti papildomas saugumo priemones, tačiau norėtume atkreipti dėmesį į šiuos faktus, kurie priėmus Projektą neigiamai paveiks Lietuvos aviacijos įmonių veiklą bei konkurencingumą:

- Lietuvoje asmeniui prieš gaunant aviakompanijos įgulos nario pažymėjimą ar oro uoste veikiančios įmonės darbuotojui prieš gaunant oro uosto nuolatinį leidimą jo reputaciją tikrins 6 valstybės institucijos: Lietuvos transporto saugos administracija (LTSA), Informatikos ir ryšių departamentas prie VRM, VSD, Antrasis operatyvinių tarnybų departamentas prie Krašto apsaugos ministerijos, policija ir Vidaus reikalų ministerija (VRM) (jos įgaliota institucija). Šiuo metu tai daro tik dvi pirmosios institucijos.
- Išsamus asmens reputacijos patikrinimas gali užtrukti 28 darbo dienas (arba 1,5 mėnesio) su galimu pratęsimu dar 20 darbo dienų, t.y. blogiausiu atveju išsamus patikrinimas gali užtrukti (9 savaites arba virš 2 mėnesių). Būtent tiek laiko asmenys, kuriems bus taikomas išsarus asmens reputacijos patikrinimas, po savo įsidarbinimo Lietuvos aviacijos įmonėse negalės vykdyti savo tiesioginių pareigų. Tuo tarpu pats patikrinimas turės būti kartojamas kas 12 mėnesių. Pažymėtina, kad nemaža dalis mūsų vežėjų įgulos narių yra užsienio valstybių piliečiai, todėl vežėjai susidurs su daug laiko reikalaujančia administracine procedūra - nuo to laiko, kai įgulos narys bus pasamdytas, iki tol, kol jis galės pradėti skraidyti. Vidutiniškai įgulos narių mokymai trunka savaitę laiko, tačiau pasibaigęs mokymus įgulos narys negalės pradėti skraidyti iki tol, kol nebus gautos išvados dėl jo reputacijos išsamaus patikrinimo.

Atkreiptinas dėmesys, kad Reglamentas 2015/1998 (nuo 2021 m. gruodžio 31 d. įsigaliosiantis 11.1.7 punktas) valstybėms narėms leidžia pasirinkti iš dviejų lygiaverčių būdų, kaip turi būti pakartotinai atliekamas asmens išsamus reputacijos patikrinimas:

a) kai institucijos pačios nuolat kontroliuoja asmenų reputacijos pokyčius ir informuoja subjektą (įmones ir leidimus išduodantį oro uostą) apie atsiradusias pasikeitusias aplinkybes dėl asmens reputacijos arba

b) tikrinimas atliekamas kas 12 mėnesių (išsamaus asmens reputacijos patikrinimo atveju) ar kas tris metus (standartinio asmens reputacijos patikrinimo atveju).

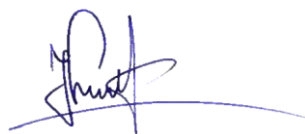
Iš projekto 41¹ straipsnio 10 dalies nuostatos akivaizdu, kad Lietuva planuoja nueiti paprasčiausiu keliu ir pasirinkti tik vieną, t.y. b) variantą (tikrinti išsamią asmens reputaciją kas 12 mėnesių), kas neabejotinai sukurs papildomą administracinę ir finansinę naštą Lietuvos aviacijos verslo įmonėms bei pačioms tikrinimą atliekančioms institucijoms. Asociacijos žiniomis vien tik 2020 metų duomenimis, Lietuvoje išsamus nepriekaištingos reputacijos tikrinimas bus taikomas ne mažiau kaip 6000 asmenų, kurie gauna Lietuvos oro uostų nuolatinius asmens leidimus ir Lietuvoje registruotų aviakompanijų įgulos narių pažymėjimus (vystantis aviacijos industrijai Lietuvoje šis skaičius tik didės).

Siūlome įvertinti galimybes taikyti a) punkte numatytas priemones, kurios yra ne tik efektyvesnės bei progresyvesnės, bet ir leistų ženkliai sumažinti administracinius kaštus tiek valstybės institucijoms, tiek aviacijos verslo įmonėms.

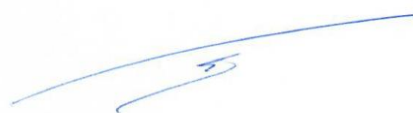
Dėl Projekto 12 straipsnio "45 straipsnio pakeitimas":

Atsižvelgiant į tai, kad keičiamas 45 straipsnis, siūlome tuo pačiu įvertinti galimybę patikslinti šio straipsnio 4 d. 2 p. esančią nuostatą, kad LTSA atsisako suteikti arba atšaukia leidimą vykdyti nereguliarųjį komercinį skrydį jeigu "skrydį tarp Lietuvos Respublikos ir užsienio šalies vykdo tos užsienio šalies arba kitos užsienio šalies vežėjo orlaivis". Mūsų vertinimu ši nuostata yra neaiškiai (galimai klaidingai) suformuluota savo turinio prasme bei prieštarauja pačiai 45 straipsnio logikai. Pagal dabartinę formuluotę LTSA gali riboti nereguliarūs skrydžius tarp Lietuvos ir kitos valstybės, jeigu tuo pačiu maršrutu skrydžius jau vykdo Lietuvos Respublikos vežėjo orlaivis. Atsižvelgiant į tai, kad LTSA tokia praktika nesivadovauja ir šios nuostatos praktikoje visiškai netaiko, tikslinga patikslinti formuluotę, kad ji teisingiau atspindėtų įstatymo leidėjo šiam apribojimui iškeltą tikslą.

Nacionalinės aviacijos asociacijos LAVIA vardu
Valdybos pirmininkas Joris Gintilas



Civilinės aviacijos asociacijos vardu
Prezidentas Artūras Stankevičius



Civilinės aviacijos asociacija Konstitucijos pr. 9-63, LT-09308 Vilnius	Tel. (+370 6 86 66162) www.cavia.lt info@cavia.lt	Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 305191434	a. s. LT86 7044 0600 0829 7288 AB SEB bankas banko kodas 70440
Nacionalinė aviacijos asociacija LAVIA Dariaus ir Girėno 21A, LT-02189 Vilnius	Tel. (+370 6 20 82911) www.lavia.lt info@lavia.lt	Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 2517241	a. s. LT25 7300 0101 2275 6307 AB SEB bankas banko kodas 70440