

**AIŠKINAMASIS RAŠTAS**  
**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 6, 16, 17, 19,**  
**24, 27, 35, 41, 41<sup>1</sup>, 50 STRAIPSNIŲ, III SKYRIAUS DEŠIMTOJO SKIRSNIO**  
**PAVADINIMO IR 3 PRIEDO PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 19<sup>2</sup>, 19<sup>3</sup>, 31<sup>2</sup>, 53<sup>1</sup>,**  
**53<sup>2</sup> STRAIPSANIAIS ĮSTATYMO PROJEKTO**

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

**1.1. Dėl VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – Agentūra) įgaliojimų papildymo ir patikslinimo (Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 6, 16, 17, 19, 24, 27, 35, 41, 41<sup>1</sup>, 50 straipsnių, III skyriaus dešimtojo skirsnio pavadinimo ir 3 priedo pakeitimo ir Įstatymo papildymo 19<sup>2</sup>, 19<sup>3</sup>, 31<sup>2</sup>, 53<sup>1</sup>, 53<sup>2</sup> straipsniais įstatymo projekto (toliau – Įstatymo projektas) 2 straipsnis)**

2024 m. balandžio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2024/1109, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 taikymo taisyklės dėl kompetentingų institucijų reikalavimų ir administracinių procedūrų, susijusių su sertifikuotų bepiločių orlaivių sistemų nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti patvirtinimu, priežiūra ir vykdymo užtikrinimu, ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/203, 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad valstybė narė paskiria vieną arba kelias kompetentingas institucijas, turinčias būtinus įgaliojimus ir nustatytas pareigas sertifikavimo, priežiūros ir vykdymo užtikrinimo užduotims atlikti pagal Deleguotąjį reglamentą (ES) 2024/1107. Atsižvelgiant į tai, siekiant paskirti nurodytą kompetentingą instituciją ir įvertinus Agentūros, kuri vykdo civilinės aviacijos valstybinės priežiūros, sertifikavimo, pažymėjimų išdavimo ir pan. funkcijas, kompetencijas, Įstatymo projektu siūloma numatyti, kad Agentūra, be kita ko, vykdytų Reglamente (ES) 2024/1109 nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas.

Atsižvelgiant į tai, kad Reglamento (EB) Nr. 549/2004<sup>1</sup>, pagal kurio 4 straipsnio 1 dalį Agentūra yra paskirta nacionaline priežiūros institucija, galiojimas panaikinamas Reglamentu (ES) 2024/2803<sup>2</sup> (56 straipsnis), atitinkamai būtina patikslinti nuorodą į reglamentą, t. y. esamą nuorodą į Reglamentą (EB) Nr. 549/2004 pakeisti nuoroda į Reglamentą (ES) 2024/2803, pagal kurio 4 straipsnio 1 dalį turi būti paskirta nacionalinė priežiūros institucija.

Pagal Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 4 punktą Agentūra išduoda pažymėjimus, patvirtinimus, leidimus ir aviacijos specialistų licencijas. Kadangi Agentūra pagal kompetenciją ne tik išduoda atitinkamus dokumentus, bet ir pratęsia jų galiojimą, apriboja, sustabdo jų galiojimą, panaikina apribojimus, panaikina galiojimo sustabdymą ar panaikina dokumentą, siekiant teisinio aiškumo dėl Agentūros vykdomų funkcijų, reikalinga atitinkamai patikslinti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 4 punktą ir numatyti, kad Agentūra išduoda pažymėjimus, patvirtinimus, leidimus ir aviacijos specialistų licencijas, pratęsia, apriboja, sustabdo jų galiojimą, panaikina apribojimus, panaikina galiojimo sustabdymą, panaikina jų galiojimą. Tokiu būdu reglamentavimas bus aiškesnis, bus įtvirtinti visi su minėtomis funkcijomis susiję Agentūros įgaliojimai.

**1.2. Dėl reikalavimų dėl oro eismo paslaugų, oro erdvės valdymo paslaugų, skrydžio procedūrų planavimo paslaugų teikimo, oro erdvės struktūrų projektavimo siekiant ištaisyti Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA) patikrinimo, atlikto Agentūroje 2022 m. spalio 24–28 d., metu nustatytas neatitiktis Reglamento (ES) 2017/373<sup>3</sup> nuostatomis,**

<sup>1</sup> 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą.

<sup>2</sup> 2024 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/2803, dėl Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo, (nauja redakcija).

<sup>3</sup> 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011.

**nustatymo ir dėl reikalavimų, susijusių su ryšių, navigacijos, stebėjimo ir oro eismo paslaugų įrenginiais, nustatymo (Įstatymo projekto 5–7 straipsniai)**

*Dėl Aviacijos įstatymo 19 straipsnio pakeitimo (Įstatymo projekto 5 straipsnis)*

EASA audito metu nustatė trūkumą Nr. LT23085: „Valstybė narė nepateikė įrodymų, kokie veiksniai yra vertinami nustatant poreikį teikti oro eismo paslaugas“<sup>4</sup>.

Bendrieji veiksniai, į kuriuos valstybė narė privalo atsižvelgti nustatydamą poreikį teikti oro eismo paslaugas, yra išvardyti Reglamento (ES) 2017/373 3a straipsnyje, t. y., susijusio oro eismo rūšis; oro eismo intensyvumas; meteorologinės sąlygos; kiti svarbūs veiksniai, susiję su IV priedo ATS.TR.100 dalyje nustatytais oro eismo paslaugų tikslais. Tačiau šių veiksmų įvertinimas nėra apibrėžtas nacionaliniu lygmeniu, nėra nustatyti jų taikymo principai / kriterijai oro eismo paslaugų teikimo poreikiui vertinti, neapibrėžta jų taikymo tvarka. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu keičiant Aviacijos įstatymo 19 straipsnį siekiama ištaisyti minėtą EASA nustatytą trūkumą ir nurodyti, kad Agentūra nustato oro eismo paslaugų teikimo poreikį, bei numatyti nuostatas dėl paslaugų teikėjų paskyrimo: numatyti, kad susisiekimo ministras paskiria paslaugų teikėją teikti oro eismo paslaugas civiliniams ir valstybės orlaiviams, įskaitant orlaivius, vykančius skrydžius Šiaulių kariniame aerodrome, naudojamame civilinių orlaivių skrydžiams, o aerodromuose, kuriems netaikomos Reglamento (ES) Nr. 139/2014<sup>5</sup> nuostatos ir kuriuose nustatytas poreikis teikti oro eismo paslaugas, aerodromo skrydžių informacijos ir įspėjimo paslaugų teikėją paskirtų Agentūra. Pažymėtina, kad Reglamento (ES) 2024/2803 8 straipsnis numato papildomas sąlygas, taikytinas paslaugų teikėjų paskyrimui, todėl siūloma nustatyti, kad paslaugų teikėjas gali būti paskirtas tik ne tik jam turint pagal Reglamentą (ES) 2017/373 išduotą pažymėjimą, bet ir atitinkantis Reglamento (ES) 2024/2803 8 straipsnyje nurodytus taikytinus reikalavimus.

Papildomai iškilo poreikis patikslinti ir Aviacijos įstatymo 19 straipsnio 3 dalį, kurioje šiuo metu nustatoma, kad teikiant oro eismo paslaugas galima naudoti tik tuos ryšių, navigacijos, stebėjimo ir skrydžių valdymo sistemos įrenginius, kurie atitinka Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – LTSA) nustatytus reikalavimus, o karinėje aviacijoje ir koviniam valdymui naudojamiems įrenginiams, turintiems įtakos civilinių orlaivių skrydžių saugai, taikomi LTSA nustatyti reikalavimai. Pažymėtina, kad techninius, sąveikos reikalavimus įrenginiams nustato Europos Sąjungos reglamentai ir jų pagrindu priimtos EASA specifikacijos. Iš esmės, siekdama užtikrinti teikiamų paslaugų saugą, LTSA nustato šių įrenginių naudojimo ir techninės priežiūros tvarką, bet ne projektavimo, gamybos ar kitus techninius standartus ar reikalavimus įrangai. LTSA nustatomoje tvarkoje reglamentuotinos įrenginių naudojimo ir jų techninės priežiūros procedūros, kiek to nedetalizuoja ir išsamių reikalavimų šioje srityje nenustato Europos Sąjungos reglamentai. Todėl Įstatymo projektu 19 straipsnio 3 dalis yra patikslinama, nurodant, kad teikiant oro eismo paslaugas galima naudoti tik tuos ryšių, navigacijos, stebėjimo ir oro eismo valdymo sistemos įrenginius, kurie atitinka Reglamento (ES) 2018/1139<sup>6</sup> ir juo remiantis priimtų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų reikalavimus, o šių įrenginių naudojimo ir techninės priežiūros tvarką, kiek to nereglamentuoja Reglamentas (ES) 2018/1139 ir juo remiantis priimti deleguotieji ir įgyvendinimo aktai, nustato LTSA. Patikslintoje Aviacijos įstatymo 19 straipsnio 3 dalyje taip pat siūloma atsisakyti perteklinės nuostatos, kad LTSA reikalavimai taikomi koviniam valdymui naudojamiems įrenginiams, paliekant galiojančią nuostatą, kad LTSA nustatyta tvarka taikoma ir karinėje aviacijoje naudojamiems įrenginiams, kurie turi įtakos civilinių orlaivių skrydžių saugai. Nors, kaip nurodyta

<sup>4</sup> Angl.: *The State could not provide evidence of the factors it considers to determine the need for the provision of air traffic services.*

<sup>5</sup> 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros.

<sup>6</sup> 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (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.

Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 3 dalies pirmos pastraipos c punkte, šis reglamentas nėra tiesiogiai taikomas oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų sistemoms ir jų sudedamosioms dalims, kurias teikia arba kuriomis leidžia naudotis kariuomenė, Aviacijos įstatymo nuostata patikslinama, kad „Karinėje aviacijoje naudojamų įrenginių, turinčių įtakos civilinių orlaivių skrydžių saugai, naudojimui bei techninei priežiūrai taikoma LTSA nustatyta tvarka“ ir siekiama užtikrinti, kad būtų įgyvendinta Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 5 dalis, nustatanti, kad, jei minėtos sistemos ir jų sudedamosios dalys yra teikiamos oro eismui, kuriam taikomas Reglamentas (ES) 2024/2803 (t. y. bendrajam oro eismui), valstybės narės privalo užtikrinti tokį patį veiksmingo saugumo ir sąveikumo su civilinėmis sistemomis lygį, koks užtikrinamas taikant šio reglamento VIII priede nurodytus esminius reikalavimus.

*Dėl Aviacijos įstatymo papildymo 19<sup>2</sup> ir 19<sup>3</sup> straipsniais (Įstatymo projekto 6 ir 7 straipsniai)*

Minėto EASA atlikto audito metu dėl skrydžių procedūrų planavimo paslaugų buvo pasiūlyta Aviacijos įstatymo II skyrių papildyti naujomis paslaugomis, kurios pagal Reglamento (ES) 2017/373 6 straipsnio nuostatas tapo privalomos sertifikuoti, t. y. oro erdvės valdymo paslaugomis ir skrydžio procedūrų planavimo paslaugomis, atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu Aviacijos įstatymo II skyriuje numatytos nuostatos dėl oro erdvės, oro eismo ir kitų paslaugų, kurios turi būti sertifikuojamos. Taip pat EASA nustatė trūkumą Nr. LT23086: „Valstybė nenustatė asmenų arba organizacijų, kurie būtų atsakingi už jos atsakomybės ribose esančių aerodromų ir oro erdvės skrydžio procedūrų priežiūrą ir periodinę peržiūrą“<sup>7</sup>.

Atsižvelgiant į tai, Aviacijos įstatymą siūloma papildyti 19<sup>2</sup> straipsniu ir numatyti, kad oro erdvės valdymo paslaugas teikia juridinis arba fizinis asmuo, turintis Agentūros pagal Reglamentą (ES) 2017/373 išduotą atitinkamą paslaugų teikėjo pažymėjimą, kadangi pagal Reglamento (ES) 2017/373 3 straipsnio nuostatas šių paslaugų teikėjas turi būti sertifikuotas (paslaugų teikėjo paskyrimo nereikalaujama); ir 19<sup>3</sup> straipsniu, kurio 1 dalyje reglamentuojama, kas gali būti skrydžio procedūrų planavimo paslaugų teikėju (teikėjais), taikant tokį patį principą kaip ir kituose Aviacijos įstatymo straipsniuose, reglamentuojančiuose oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų teikimą. Šio straipsnio 2 ir 3 dalyse siekiama užtikrinti Reglamento (ES) 2017/373 3 straipsnio atitinkamai 8 ir 9 dalyse įtvirtintų reikalavimų, kad valstybė narė nustatytų asmenis ar organizacijas, atsakingus už oro erdvės struktūrų projektavimą bei asmenis ar organizacijas, atsakingus už skrydžių procedūrų periodinę peržiūrą, įgyvendinimą. Pagal Reglamento (ES) 2017/373 ATM/ANS.AR.A.015 dalies a punkto nuostatas EASA parengia priimtinas atitikties užtikrinimo priemonės (angl. *Acceptable Means of Compliance*, AMC), kurios taikomos siekiant nustatyti atitiktį šiam reglamentui, ir jei laikomasi šių EASA nustatytų priimtinių atitikties užtikrinimo priemonių, laikoma, kad yra vykdomi ir taikomi šio reglamento reikalavimai. Skrydžių procedūrų (angl. *flight procedures*) peržiūrų specifiška nustatyta Reglamento (ES) 2017/373 priimtinos atitikties užtikrinimo priemonėse ir rekomendacinėje medžiagoje, patvirtintose EASA 2020 m. liepos 2 d. nutarimu Nr. 2020/008/R; jose nustatomas periodinės peržiūros intervalas (ne didesnis nei 5 metai), kokie aspektai vertinami peržiūros metu (pvz., ar įvykę oro erdvės pokyčių veiksniai daro įtaką esamoms skrydžių procedūroms dėl skrydžių saugos ir (arba) efektyvumo, oro erdvės pajėgumo / pralaidumo reikalavimų tenkinimo, orlaivių naudojimo metu kylančio poveikio aplinkai mažinimo, sąlygų komunikacijos, navigacijos ir stebėjimo infrastruktūros pokyčiams; jei tokie veiksniai identifikuojami turintys įtakos skrydžių procedūroms, jos atnaujinamos / keičiamos). Paskirti minėtus asmenis ar organizacijas pavedama LTSA (kaip subjektui, nustatančiam civilinės aviacijos reikalavimus), jos nustatyta tvarka, Agentūros teikimu.

**1.3. Dėl nuostatų, susijusių su Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registru ir Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registru, patikslinimo (Įstatymo projekto 1, 3, 8, 9 ir 11 straipsniai)**

Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo

<sup>7</sup> Angl.: *The State did not identify the persons or organisations, which are responsible for the maintenance and periodic review of flight procedures for aerodromes and airspace under their authority.*

(toliau – Informacinių išteklių valdymo įstatymas), išdėstyto nauja redakcija, kuri įsigaliojo 2024 m. sausio 1 d., 2 straipsnio 11, 31 ir 33 dalių nuostatas, 9 straipsnio 1 punktą, 25 straipsnio 1 dalį ir į 27 straipsnio 1 dalies 1 punktą, atitinkamai patikslinami Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 17 dalis, 16 straipsnio 1–4 ir 6 dalys, 24 straipsnis, 27 straipsnio 1 dalis ir 35 straipsnio 8 dalies pirma pastraipa, 16 straipsnis papildomas 4<sup>1</sup> dalimi (atitinkamai koreguojama 41<sup>1</sup> straipsnio 14 dalis).

**1.4. Dėl nuostatų, susijusių su Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių dalykų ratifikavimo“ Nr. XIV-2724, įgyvendinimo (Įstatymo projekto 8 straipsnis)**

2024 m. birželio 13 d. Lietuvos Respublikos Seimui ratifikavus Konvenciją dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, sudarytą 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune, ir jos protokolą dėl su orlaivių įranga susijusių dalykų<sup>8</sup> (įstatymas įsigaliojo 2025 m. liepos 1 d.), įgyvendinant šio protokolo 9 straipsnio 5 dalies nuostatas, orlaivių registro institucija susitariančiojoje šalyje pagal bet kokius galiojančius su sauga susijusius įstatymus ir kitus teisės aktus turi tenkinti prašymą išregistruoti orlaivį, jei tik visi užregistruoti interesai, turintys pirmenybę prieš kreditorių, kurio naudai išduotas leidimas, įvykdyti ir kad tokių interesų turėtojai sutiko su išregistravimu. Tuo tikslu Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro informacinės sistemos tvarkytoja Agentūra turi gauti duomenis apie tarptautiniame registre, įsteigta pagal Konvenciją dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, priimtą 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune (toliau – Keiptauno konvencija), įregistruotus interesus (dėl orlaivio ar jame įrengtų komponentų) ir interesų turėtojų sutikimus dėl orlaivių išregistravimo. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma atitinkamai patikslinti Aviacijos įstatymo 24 straipsnio 7 dalį (po straipsnio patikslinimų ji tampa 24 straipsnio 9 dalimi) ir joje numatyti, kad jeigu Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro informacinėje sistemoje įrašyta, kad orlaivis yra įkeistas arba areštuotas, arba tarptautiniame registre, įsteigta pagal Keiptauno konvenciją, yra įregistruotas tarptautinis interesas dėl orlaivio ar jame įrengtų komponentų, orlaivio registravimas negali būti panaikintas be kreditoriaus ir įkaito davėjo sutikimo arba valstybės įmonės Registrų centro išrašo ar teismo rašytinio pranešimo, kad orlaivio įkeitimas arba areštas panaikintas Sutarčių ir teisių suvaržymų registro informacinėje sistemoje ar Turto arešto aktų registro informacinėje sistemoje.

**1.5. Dėl skrydžių koordinatorių civiliniuose aerodromuose paskyrimo (Įstatymo projekto 10 straipsnis)**

Šio aiškinamojo rašto 1.2 papunktyje minėto EASA audito metu buvo nustatytas trūkumas Nr. LT 23087, kuriame nurodoma, kad valstybė neužtikrino, kad papildomos nuostatos, kurias ji priėmė Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2013 m. kovo 29 d. įsakymu Nr. 4R-88, neprieštarauja Reglamentui (ES) 2017/373 ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos konvencijai (Čikagos konvencija), t. y., minėtas Civilinės aviacijos administracijos įsakymas leidžia asmenims (skrydžių koordinatoriams) teikti skrydžių informacijos paslaugas (meteorologinę ir oro eismo informaciją) aerodromo skrydžių zonose, tačiau jie neturi pažymėjimo, leidžiančio tose vietose teikti aerodromo skrydžių informacijos paslaugas. Šis trūkumas tiesiogiai susijęs su trūkumu, dėl kurio keičiamas Aviacijos įstatymo 19 straipsnis. Sistemiškai vertinant, šiuo metu nėra nustatomas poreikis teikti oro eismo paslaugas, tam tikra oro erdvės dalis patenka į oro navigacijos paslaugų teikėjo AB „Oro navigacija“ atsakomybę, tačiau oro erdvei aerodromuose, kuriems netaikomas Reglamentas (ES) Nr. 139/2014 (neskaitant Šiaulių karinio aerodromo), gali būti paskirti skrydžių koordinatoriai. EASA nustatė, kad kai kuriuose aerodromuose teikiama informacija yra daugiau nei koordinavimas, tai jau yra skrydžių informacijos paslaugų teikimas, o tokia paslauga turi būti sertifikuojama. Šios nuostatos iš dalies atsispindi siūlomame keisti Aviacijos įstatymo 19 straipsnyje. Ištaisius EASA trūkumą dėl paslaugų teikimo poreikio nustatymo, tikėtina, kad atsiras aerodromų, kuriuose vien tik skrydžių koordinatorių buvimas bus per mažai, vertinant tuose aerodromuose vykdomą veiklą. Todėl tikslinga peržiūrėti esamus reikalavimus skrydžių koordinatoriams. Vertinant Civilinės aviacijos administracijos įsakymu patvirtintus reikalavimus skrydžių koordinatoriams ir

<sup>8</sup> XIV-2724 Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja ...

atsižvelgiant į Konstitucinio Teismo jurisprudenciją, pagal kurią asmens ūkinės laisvės ribojimai ir kvalifikacijos reikalavimai gali būti numatyti tik įstatymo lygmeniu, siūloma nuostatas, susijusias su prievole aerodrome turėti skrydžių koordinatorių bei tų skrydžių koordinatorių kvalifikacinius reikalavimus, atvejus, kai skrydžių koordinatoriaus paskyrimas gali būti atšaukiamas, perkelti į Aviacijos įstatymą ir jį papildyti 31<sup>2</sup> straipsniu. Pažymėtina, kad atsižvelgiant į valstybės orlaivių (išskyrus krašto apsaugos įstaigų naudojamus valstybės orlaivius) ir jų skrydžiams naudojamų aerodromų veiklos specifiką, juos valdantį personalą, Vidaus reikalų ministerijos pasiūlymu Įstatymo projekte numatomi tam tikri atskiri reikalavimai skrydžių koordinatoriams, teikiantiems paslaugas išimtinai valstybės orlaivių, išskyrus krašto apsaugos įstaigų naudojamus valstybės orlaivius, reikmėms.

**1.6. Dėl įgaliojimų LTSA nustatyti patvirtinto oro vežėjo statuso suteikimo tvarką ir šio statuso galiojimo termino atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2015/1998<sup>9</sup> pakeitimus nustatymo (Įstatymo projekto 12 straipsnio 1 dalis)**

2024 m. gegužės 3 d. priimtas Komisijos įgyvendinimo reglamentas<sup>10</sup>, kuriuo keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998<sup>11</sup>, numatantis naują patvirtinto vežėjo statusą, kurį pavesta suteikti valstybės narės kompetentinga institucijai (t. y. Agentūrai). Atsižvelgiant į tai ir siekiant teisinio reguliavimo aiškumo, siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalį, suteikiant LTSA įgaliojimus nustatyti patvirtinto vežėjo statuso suteikimo tvarką, kuria vadovausis Agentūra. Be to, atsižvelgiant į tai, kad Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2024/1255 numatoma, kad „*atitinkama tvirtinančioji institucija patvirtinto vežėjo statusą suteikia ne ilgesniam kaip penkerių metų laikotarpiui*“<sup>12</sup>, toje pačioje dalyje, neprieštaraujant nurodyto reglamento nuostatomis ir siekiant, kad patvirtinto vežėjo statusas galiotų visiems subjektams vienodą laikotarpį, siūloma nurodyti konkretų terminą, kuriam suteikiamas patvirtinto vežėjo statusas, t. y. 5 metams.

**1.7. Dėl civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolę atliekančių Agentūros auditorių įgaliojimų vykdant priežiūrą įtvirtinimo įstatymo lygmeniu (Įstatymo projekto 12 straipsnio 2 dalis)**

Reglamento (EB) Nr. 300/2008<sup>13</sup> II priedo 16.1 punktas numato, kad „*Stebėsenos veiklą vykdančiam auditoriui suteikiama pakankamai įgaliojimų, kad jis galėtų gauti jo užduotims atlikti būtiną informaciją.*“ Šiuo metu auditorių įgaliojimai atliekant civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės priežiūrą numatyti LTSA direktoriaus įsakymu<sup>14</sup> patvirtintoje Nacionalinėje civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programoje. Įstatymo projekte siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 9 dalį perkeliant auditorių įgaliojimus į įstatymo lygmens teisės aktą, taip užtikrinant tinkamą įgaliojimų suteikimo teisinį pagrindą.

**1.8. Dėl informaciją teikiančių institucijų atliekant išsamų asmens reputacijos patikrinimą, asmens išsamaus reputacijos tikrinimo proceso siekiant išvengti pakartotinio kreipimosi į informaciją teikiančias institucijas atliekant to paties asmens išsamų reputacijos**

<sup>9</sup> 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės.

<sup>10</sup> 2024 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/1255, kuriuo dėl tam tikrų išsamių bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonių iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, 13 punktas.

<sup>11</sup> 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės.

<sup>12</sup> 2024 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/1255, kuriuo dėl tam tikrų išsamių bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonių iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, priedo 13 punktu keičiamo 6.5 punkto 6.5.1.3 papunkčio 6 pastraipa.

<sup>13</sup> 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinant Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002.

<sup>14</sup> Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. liepos 12 d. įsakymas Nr. 2BE-210 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programos patvirtinimo“.

**patikrinimą patobulinimo ir aplinkybių, kurias nustačius išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, sąrašo papildymo (Įstatymo projekto 13 straipsnis)**

Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 3 dalies 2 punktą išsamaus asmens reputacijos patikrinimo procese teikiant informaciją pagal šio straipsnio 2 dalies 5–8 punktus dalyvauja dvi žvalgybos institucijos: Lietuvos Respublikos valstybės saugumo departamentas ir Antrasis operatyvinių tarnybų departamentas prie Krašto apsaugos ministerijos (toliau – AOTD). Šių institucijų veiklą reglamentuoja Lietuvos Respublikos žvalgybos įstatymas, kurio 8 straipsnyje nustatytos šių institucijų veiklos sritys. Vadovaujantis Žvalgybos įstatymo 8 straipsnio 3 dalimi, AOTD žvalgybą ir kontržvalgybą vykdo tik karinėje ir gynybos srityje. Todėl informacijos teikimas pagal Aviacijos įstatymą nepatenka į AOTD veiklos sritį. Be to, atkreiptinas dėmesys, į tai, kad žvalgybos institucijos bendradarbiaudamos keičiasi turima informacija, todėl galiojantis Aviacijos įstatymo reguliavimas, kai dvi žvalgybos institucijos turi teikti informaciją, tam skirdamos savo resursus, nesukuria realios pridėtinės vertės, o tam tikrais atvejais teikiama informacija dubliuojama ir tokiu būdu nepagrįstai eikvojami resursai. Išlaikant Žvalgybos įstatyme nustatytą žvalgybos institucijų kompetencijų atribojimą bei siekiant išvengti teikiamos informacijos dubliavimo, Įstatymo projektu siūloma išbraukti AOTD iš išsamaus asmens reputacijos patikrinimo procese dalyvaujančių institucijų.

Pagal šiuo metu galiojantį reguliavimą išsamus asmens reputacijos patikrinimo procesas yra diferencijuotas priklausomai nuo to, koks subjektas atsakingas už reputacijos patikrinimą, t. y.: 1) vežėjai ir aviacijos saugumo priemonės taikantys subjektai, oro navigacijos paslaugas teikiančios įmonės ir Agentūra atlikdami asmens reputacijos patikrinimą kreipiasi į LTSA, kuri šių prašymų pagrindu kreipiasi į informaciją teikiančias institucijas ir gavusi iš jų informaciją išduoda įmonei asmens išsamaus reputacijos patikrinimo pažymą; 2) oro uostas, atlikdamas asmens reputacijos patikrinimą, į informaciją teikiančias institucijas kreipiasi tiesiogiai (nes turi paslapčių subjekto statusą).

Siekiant išvengti dvigubo to paties asmens reputacijos tikrinimo šiuo metu Aviacijos įstatyme yra numatyta, kad kai išsamus asmens reputacijos patikrinimas buvo atliktas asmeniui išduodant oro uosto pažymėjimą, vežėjai ir aviacijos saugumo priemonės taikantys subjektai, oro navigacijos paslaugas teikiantys subjektai ir Agentūra gali neatlikti išsamaus asmens reputacijos patikrinimo. Tačiau praktika parodė, kad yra poreikis numatyti dvigubo reputacijos tikrinimo išvengimą ir atvirkštine tvarka, todėl siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 6 dalį numatant, kad oro uostą valdanti įmonė prieš išduodama oro uosto pažymėjimą gali nesikreipti į informaciją teikiančias institucijas, jeigu dėl to paties asmens yra išduota LTSA pažyma ir ši pažyma pateikiama oro uostą valdančiai įmonei.

Valstybės saugumo departamentas savo 2025 m. kovo 26 d. išvadoje Nr. 18-3430 pažymi, kad pastaraisiais metais pasikeitusi geopolitinė situacija išlieka sudėtinga ir tebesitęsiantis Rusijos karas Ukrainoje, nestabilumas Vidurio Rytuose, priešiškų šalių siekiai keisti esamą pasaulio saugumo architektūrą kelia iššūkių ir naujų grėsmių nacionaliniam saugumui, kuris tiesiogiai susijęs ir su saugumu aviacijoje.

Valstybės saugumo departamentas, atlikdamas išsamius asmens reputacijos patikrinimus, pastaruoju metu susiduria su prorusiškų pažiūrų kandidatais, siekiančiais įsidarbinti aviacijos sektoriuje. Tokiais atvejais gali susiklostyti situacija, kai Valstybės saugumo departamentas nustato aplinkybių, rodančių asmens keliamą grėsmę valstybės bei aviacijos saugumui, tačiau šios aplinkybės nepatenka į Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalyje nustatytą baigtinį sąrašą aplinkybių, kurias nustačius išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama. Esant tokiam teisiniam reglamentavimui, nėra teisinio pagrindo užkirsti kelią tokių asmenų įsidarbinimui aviacijos sektoriuje, taip pašalinant valstybės ir aviacijos saugumui kylančias grėsmes. Pažymėtina, kad kitų strateginę reikšmę turinčių sektorių reglamentavimas panašiais atvejais suteikia daugiau galimybių reaguoti į nustatytas grėsmes, pavyzdžiui, vadovaujantis Lietuvos Respublikos branduolinės energijos įstatymo 50 straipsnio 3 dalies 15 punktu, asmenys negali vykdyti tam tikrų pareigų branduolinės energetikos objektuose, jeigu yra nustatomi atvejai, kai tie asmenys gali kelti grėsmę valstybės saugumui.

Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projekte siūloma analogiškai praplėsti Aviacijos įstatymo įvirtintą sąrašą aplinkybių, kurias nustatčius išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama ir papildyti 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalį 9 punktu, nustatančiu, kad išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, jeigu yra nustatyti kiti atvejai, kai asmuo gali kelti grėsmę valstybės saugumui.

### **1.9. Dėl rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžių nustatymo (Įstatymo projekto 14 straipsnis)**

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 50 straipsnio 6 dalyje nustatyta, 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, o nustatomų rinkliavų dydžių atitiktis ekonominiam pagrindumui, paslaugos kokybei ir saugai priežiūrą atlieka Agentūra. Pagal Aviacijos įstatymo 19<sup>1</sup> straipsnio 1 dalį 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 bendrą informacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą (AB „Oro navigacija“).

2024 m. gruodžio 1 d. įsigaliojusio Reglamento (ES) 2024/2803 12 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad, jei bendras informavimo paslaugas teikia vienas tokios paslaugos teikėjas, valstybės narės paskirtas konkrečiai sistemos „U-space“ oro erdvei, šių paslaugų kaina grindžiama fiksuotosiomis ir kintamosiomis atitinkamos paslaugos teikimo išlaidomis, ir be to, gali būti uždedamas antkainis, atspindintis tinkamą rizikos ir gražos normos kompromisą, o šio straipsnio 5 dalyje numatyta, kad bendros informavimo paslaugos teikėjo nustatytą kainą vertina ir tvirtina atitinkama nacionalinė priežiūros institucija, o tokių paslaugų kaina turi būti skelbiama viešai.

Atsižvelgiant į, kas išdėstyta, iškilo poreikis patikslinti Aviacijos įstatymo 50 straipsnio 6 dalį, kad ji atitiktų Reglamento (ES) 2024/2803 12 straipsnio 3 ir 5 dalių nuostatas.

**1.10. Dėl ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimų ir skraidyklės ir parasparnio piloto pažymėjimų išdavimo, jų galiojimo pratęsimo, galiojimo panaikinimo, pažymėjimo patikslinimo, dublikatų išdavimo, užsienio šalyse išduotų pažymėjimų konvertavimo sąlygų nustatymo; dėl reikalavimų ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimui ir skraidyklės ir parasparnio piloto pažymėjimui gauti nustatymo; dėl ultralengvojo orlaivio piloto instruktoriaus ir skraidyklės ir parasparnio piloto instruktoriaus, ultralengvojo orlaivio piloto egzaminuotojo ir skraidyklės ir parasparnio piloto egzaminuotojo kvalifikacijos patvirtinimo ir kvalifikacijos patvirtinimo panaikinimo sąlygų nustatymo; dėl įgaliojimų asociacijai Lietuvos ultralengvųjų orlaivių pilotų federacijai (toliau – LUOPF) išduoti ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimus, pratęsti jų galiojimą, panaikinti galiojimą, patikslinti pažymėjimą, išduoti dublikatą, konvertuoti užsienio šalyje pilotui išduotą pažymėjimą, patvirtinti ultralengvojo orlaivio piloto instruktoriaus, ultralengvojo orlaivio piloto egzaminuotojo kvalifikaciją, panaikinti kvalifikacijos patvirtinimą; dėl įgaliojimų asociacijai Lietuvos skraidyklių ir parasparnių sporto federacijai (toliau – LSPSF) išduoti skraidyklės ir parasparnio piloto pažymėjimus, pratęsti jų galiojimą, panaikinti galiojimą, patikslinti pažymėjimą, išduoti dublikatą, konvertuoti užsienio šalyje pilotui išduotą pažymėjimą, patvirtinti skraidyklės ir parasparnio piloto instruktoriaus, skraidyklės ir parasparnio piloto egzaminuotojo kvalifikaciją, panaikinti kvalifikacijos patvirtinimą (Įstatymo projekto 15–17 straipsniai)**

Siūlymas teikiamas atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo (toliau – VAI) 5 straipsnio 1 dalies 4 punkte ir 2 dalies 2 punkte numatytą reguliavimą ir į Tarptautinės

civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) Dokumento Nr. 9379<sup>15</sup> II dalies 3 skyriaus priedo rekomendacijas, pagal kurias ultralengvųjų orlaivių, parasparnių ir variklinių parašiutų piloto pažymėjimų išdavimas gali būti perduotas nacionalinei sportinio skraidymo asociacijai.

Pagal VAI 5 straipsnio 1 dalies 4 punktą, asociacijoms viešojo administravimo įgaliojimai gali būti suteikti įstatymu, kai jame nurodomas asociacijos pavadinimas, teisinė forma ir joms nustatomi konkretūs viešojo administravimo įgaliojimai. Pagal VAI 5 straipsnio 2 dalies 2 punktą, viešosioms įstaigoms, kurių savininkė ar dalininkė yra valstybė ar savivaldybė, ir asociacijoms viešojo administravimo įgaliojimai gali būti suteikiami atlikti funkcijas tik šio įstatymo 6 straipsnio 2, 3 ir 4 punktuose nustatytose viešojo administravimo srityse, kai tokie įgaliojimai yra tiesiogiai susiję su viešosios įstaigos ar asociacijos veiklos tikslais ir kai nėra valstybės ar savivaldybių institucijų ar įstaigų, kurioms šie įgaliojimai gali būti suteikti. Taigi, VAI įtvirtina dvi kumuliatyvias sąlygas, kurioms egzistuojant asociacijai gali būti suteikiami atitinkamos apimties viešojo administravimo įgaliojimai: 1) įgaliojimai, tiesiogiai susiję su asociacijos veiklos tikslais; ir 2) nėra valstybės ar savivaldybių institucijų ar įstaigų, kurioms šie įgaliojimai gali būti suteikti.

LUOPF – pelno nesiekianti nevyriausybinė organizacija, vienijanti ultralengvųjų orlaivių pilotus (apie 320 pilotų, tai yra apie 80% aktyvių Lietuvos ultralengvųjų orlaivių pilotų) bei atstovaujanti jiems valstybinėse organizacijose, plėtojanti ultralengvųjų orlaivių sportą, rengianti ultralengvųjų orlaivių pilotų saugos seminarus, mokanti tokius pilotus ir tikrinanti jų žinias. LUOPF siekia, kad ultralengvieji orlaiviai saugiai skraidytų minimaliai reguliuojamoje aplinkoje. Šiuo metu galioja su Agentūra suderinti ir LUOPF nustatyti reikalavimai ultralengvųjų orlaivių pilotams. LUOPF paskirtieji ultralengvųjų orlaivių pilotai instruktoriai rengia ultralengvųjų orlaivių pilotus, o jos paskirtieji ultralengvųjų orlaivių pilotai egzaminuotojai vertina pilotų žinias ir praktinius gebėjimus. LUOPF nustato ultralengvųjų orlaivių pilotų licencijų išdavimo, kvalifikacijų suteikimo sąlygas bei tvarką. LUOPF nuo 2000 metų išduoda ultralengvųjų orlaivių pilotų licencijas, patvirtina ultralengvųjų orlaivių pilotams kvalifikacijas.

LSPSF tikslas – plėtoti skraidyklių ir parasparnių sportą Lietuvos Respublikoje, atstovauti minėtai sporto šakai Lietuvos aeroklube (LAK) bei tarptautinėje organizacijoje Tarptautinės aeronautikos federacijoje (toliau – FAI) ir jos skraidyklių ir parasparnių komisijos (CIVL) veikloje. 2023 m. duomenimis LSPSF aktyvūs nariai buvo beveik 300 skraidyklių ir parasparnių pilotų. LSPSF patvirtinti skraidyklių ir parasparnių pilotai instruktoriai moko skraidyklių ir parasparnių pilotus, o paskirtieji skraidyklių ir parasparnių pilotai egzaminuotojai tikrina skraidyklių ir parasparnių pilotų žinias, vertina skraidyklių ir parasparnių pilotų kvalifikaciją, remdamasi FAI rekomendacijomis. Pagal dabar galiojantį teisinį reglamentavimą, LSPSF nustato skraidyklių ir parasparnių pilotų licencijų išdavimo, kvalifikacijų suteikimo sąlygas bei tvarką, reikalavimus skraidyklių ir parasparnių pilotams (suderinusi su Agentūra). LSPSF nuo 2000 metų moko ir egzaminuoja asmenis, siekiančius gauti skraidyklės ir parasparnio piloto licenciją, paskiria egzaminuotojus, išduoda skraidyklių ir parasparnių pilotams licencijas, patvirtina skraidyklių ir parasparnių pilotams kvalifikacijas.

Vertinant, ar teikiamame Įstatymo projekte tenkinami VAI 5 straipsnio 2 dalies 2 punkto reikalavimai, svarbu akcentuoti sportinę orlaivių, kurių pilotavimo teisę patvirtina aptariamų pilotų pažymėjimai, prigimtį ir paskirtį. ICAO Dokumente Nr. 9379 rekomenduojama atitinkamas funkcijas perduoti nacionalinei sportinio skraidymo asociacijai. Įstatymo projekte nustatomi įgaliojimai (atitinkamų pažymėjimų išdavimas, kvalifikacijos patvirtinimas, pažymėjimo galiojimo pratęsimas, galiojimo panaikinimas, pažymėjimo atnaujinimas, dublikato išdavimas, užsienyje išduotų pažymėjimų konvertavimas, pilotų rengimas, teorinių žinių ir praktinių gebėjimų patikrinimas) tiesiogiai susiję su asociacijų veiklos tikslais, jų taikomomis praktikomis. Siekiant tinkamai įgyvendinti įgaliojimus, be kitų svarbių kompetencijų, reikalingos ir sportinės veiklos kompetencijos, kurias Lietuvoje turi minimų asociacijų atstovai. Tuo tarpu valstybės ar savivaldybių institucijų ar

<sup>15</sup> ICAO Doc 9379 AN/916 Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System.



įstaigų, kuriems tokie įgaliojimai galėtų būti suteikti (nekeičiant institucinės sistemos ir (arba) kompetencijų apimties), nėra.

LUOPF ir LSPSF be pertraukos veikia daugiau kaip 25 metus. Pagal Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2016 m. spalio 31 d. įsakymo Nr. 4R-214 „Dėl eksperimentinių orlaivių registravimo, tinkamumo skraidyti ir jų pilotavimo“ 6 punktą, „eksperimentinius orlaivius, kurie nurodyti Reglamento Nr. 216/2008 II priedo (e), (f), (g) ir (j) punktuose ir priskiriami ultralengvųjų orlaivių kategorijai, gali pilotuoti asmenys, turintys licencijas, išduotas pagal atitinkamai Ultralengvųjų orlaivių pilotų federacijos bei Lietuvos skraidyklių ir parasparnių federacijos patvirtintas ir su CAA suderintas taisykles“. Minėtos asociacijos nustato reikalavimus pilotams, tikrina pilotų teorines žinias bei praktinius įgūdžius valdyti orlaivius, išduoda pilotų licencijas, patvirtina kvalifikacijas.

Abi minėtos asociacijos yra sukaupusios reikalingas žinias bei patirtį, turi reikalingos kvalifikacijos specialistų, yra išgryninusios veiklos procesus, turi techninės ir programinės įrangos bei yra sukūrusios mokymų bazę. Visa tai leidžia užtikrinti kompetentingą pilotų žinių ir įgūdžių perdavimą naujiems pilotams, kompetentingą pilotų žinių bei įgūdžių vertinimą, o taip pat užtikrinti ultralengvųjų orlaivių, skraidyklių ir parasparnių skrydžių saugą Lietuvoje. Abi minėtos asociacijos yra Lietuvos aeroklubo, FAI įsteigtų komisijų ir Europos ultralengvųjų orlaivių federacijos (*European Microlight Federation*) narės.

Per visą organizacijų veiklos istoriją abi asociacijos parengė per 2000 pilotų, išdavė atitinkamą skaičių licencijų, leidžiančių pilotuoti eksperimentinės kategorijos orlaivius. Daugiau nei 4000 žmonių yra buvę minėtų asociacijų mokiniais, tačiau dėl nebaigto kurso / programos beveik pusė jų kvalifikacijos įgyti ir piloto licencijos gauti nepavyko.

LUOPF ir LSPSF turi formalias ir neformalias techninės priežiūros, instruktorių, saugos komisijas, kurių nariai tiesiogiai dalyvauja tiek organizacinėje, tiek aviacijos veikloje, prisidėdamos prie skrydžių saugos ir reikiamų žinių suteikimo mokiniams bei pilotams.

LUOPF ir LSPSF aktyviai dalyvauja Lietuvos aeroklubo veikloje, bendradarbiauja su LTSA ir Agentūra, suinteresuotoms institucijoms teikia informaciją dėl problemų, su kuriomis susiduria aviacijos bendruomenė, rodo iniciatyvą ir teikia siūlymus, kurie prisideda prie skrydžių saugos didinimo Lietuvoje.

Manytina, kad įgaliojimų suteikimas nurodytoms asociacijoms, be kita ko, užtikrintų tinkamą subsidiarumo principo (VAĮ 3 straipsnio 12 dalis) įgyvendinimą, kuris reiškia, kad viešojo administravimo subjektų sprendimai turi būti priimami ir įgyvendinami žemiausiu efektyvumą galinčiu užtikrinti viešojo administravimo sistemos lygmeniu. Atsižvelgiant į nurodytus asociacijų veiklos tikslus, sukaupę patirtį ir sėkmingą veiklos vykdymą (įskaitant pilotų rengimą, licencijų išdavimą, reguliarių žinių tikrinimą), manytina, kad šis įgaliojimų suteikimo atvejis atitinka VAĮ 5 straipsnio 2 dalies 2 punkto sąlygas.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad kitose Europos Sąjungos (toliau – ES) valstybėse, taip pat Jungtinėje Karalystėje parasparnių, skraidyklių, ultralengvųjų orlaivių pilotų licencijas (pažymėjimus) išduoda atitinkamos asociacijos, federacijos. Pavyzdžiui, ultralengvųjų orlaivių pilotų licencijas (pažymėjimus) Belgijoje išduoda Belgijos ultralengvųjų orlaivių federacija (*Belgische ULM Federatie*), Danijoje – Danijos ultralengvųjų orlaivių asociacija (*Dansk UL-Flyverunion*), Jungtinėje Karalystėje – Britų ultralengvųjų orlaivių asociacija (*British Microlight Aircraft Association*), Slovakijoje – Slovakijos aviacijos federacija (*Slovenská letecká federácia*) ir kt. Parasparnių ir skraidyklių licencijas Jungtinėje Karalystėje išduoda Britų skraidyklių ir parasparnių asociacija (*British Hang Gliding and Paragliding Association*), Austrijoje – Austrijos aeroklubaras (*Österreichischer Aero-Club*), Čekijoje – Čekijos ultralengvųjų orlaivių asociacija (*Letecká amatérská asociace ČR*), Belgijoje – Belgijos skraidyklių ir parasparnių asociacija (*Belgische Vrije Vlucht Federatie / Fédération Belge de Vol Libre*), Italijoje – Nacionalinė Italijos laisvų skrydžių asociacija (*Associazione Nazionale Italiana Volo Libero*), Vokietijoje – Vokietijos skraidyklių asociacija (*Deutscher Gleitschirm- und Drachenflugverband e.V.*) ir kt.

Atitinkamai Įstatymo projektu siūloma į Aviacijos įstatymą įvesti susijusias sąvokas: „ultralengvojo orlaivio pilotas instruktorius“, „ultralengvieji orlaiviai“, „ultralengvojo orlaivio pilotas egzaminuotojas“ ir „skraidyklės ir parasparnio pilotas instruktorius“, „skraidyklės ir parasparnio pilotas egzaminuotojas“.

Papildomai pažymėtina, kad šis pasiūlymas teikiamas atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos 2024 m. rugsėjo 17 d. raštu Nr. (8.4.4 E) 3A-262 pateiktą saugos rekomendaciją Nr. SR-2024-A-02<sup>16</sup>. Apie ketinimą šią rekomendaciją įgyvendinti atliekant minėtus Aviacijos įstatymo pakeitimus Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija buvo informuota Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2024 m. gruodžio 5 d. raštu Nr. 2-4267, ir Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija 2025 m. vasario 4 d. raštu Nr. (8.4.4 E) 3A-33 informavo, kad atsakymą dėl saugos rekomendacijos Nr. SR-2024-A-02 planuojamo įgyvendinimo, vertina tinkamai, o saugos rekomendacijai suteikiamas statusas – „atvira – atsakymas tinkamas“.

### **1.11. Dėl kitų pakeitimų**

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija 2024 m. rugsėjo 30 d. raštu Nr. (8.4.4 E) 3A-291 Susisiekimo ministerijai pateikė mėgėjiškos konstrukcijos motorizuoto sklandytuvo „ProFe Banjo STX“, LY-BCD, avarijos, įvykusios 2023 m. gegužės 13 d. prie Panemunės lauko aikštelės, Naukaimio II k., Jurbarko r., saugos tyrimo ataskaitą<sup>17</sup> (toliau – saugos tyrimo ataskaita) su nurodyta saugos rekomendacija Nr. SR-2024-A-12, kuria rekomenduojama Susisiekimo ministerijai įvertinti Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 8 dalies 9 punkto nuostatos tikslingumą ir imtis priemonių pašalinti su šia išimtimi kylančias rizikas aviacijos saugai (toliau – saugos rekomendacija). Minima Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 8 dalis nustato, kad Lietuvos Respublikos ar kitos valstybės civilinių orlaivių registre įregistruotų orlaivių skrydžiai leidžiami tik iš aerodromų, turinčių pagal Reglamento (ES) Nr. 139/2014 arba LTSA nustatytus reikalavimus Agentūros išduotą aerodromo pažymėjimą ar aerodromo tinkamumo naudoti pažymėjimą, arba į aerodromus, turinčius pagal Reglamento (ES) Nr. 139/2014 arba LTSA nustatytus reikalavimus Agentūros išduotą aerodromo pažymėjimą ar aerodromo tinkamumo naudoti pažymėjimą, taip pat iš lauko aikštelių arba į lauko aikšteles, kurioms yra išduotas leidimas naudoti jas skrydžiams. Ši nuostata netaikoma Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 8 dalies 9 punkte numatyti išimčiai, kai asmeniniais tikslais vykdomi skrydžiai iš nuosavybės teise valdomo žemės sklypo arba į nuosavybės teise valdomą žemės sklypą, arba turint žemės sklypo savininko ar naudotojo sutikimą ir kai tokie skrydžiai vykdomi ne dažniau kaip 21 dieną per kalendorinius metus.

Saugos rekomendacija pateikta, be kita ko, atsižvelgiant į tai, kad nesant reguliavimo, kas ir kaip turėtų fiksuoti vykdomus skrydžius ir juos kontroliuoti, tokia Aviacijos įstatymo nuostata iš esmės tampa neįgyvendinama. Atsižvelgiant į tai ir į saugos tyrimo ataskaitoje pateiktą informaciją bei į Lietuvos ultralengvųjų orlaivių pilotų federacijos pasiūlymą, siekiant susiaurinti sklypo naudotojų skrydžiams ratą ir numatyti tam tikrą kontrolę, Įstatymo projektu siūloma patikslinti 35 straipsnio 8 dalies 9 punktą ir nurodyti, kad žemės sklypu skrydžiams gali naudotis tik sklypo savininkas ar naudotojas ar jų šeimos nariai (artimieji giminaičiai, sutuoktinis ar sugyventinis, su kuriuo įstatymų nustatyta tvarka sklypo savininkas ar naudotojas yra įregistravęs partnerystę) bei papildyti 35 straipsnį 11 dalimi ir nustatyti, kad prieš pradėdamas naudoti nurodytą žemės sklypą skrydžiams, sklypo savininkas arba naudotojas privalo apie sklypo naudojimo skrydžiams pradžią informuoti Agentūrą pateikdamas Agentūros patvirtintos formos deklaraciją Agentūros nustatyta tvarka, o sklypo savininkas arba naudotojas užtikrina, kad nebūtų viršytas skrydžių dienų skaičius per kalendorinius metus.

<sup>16</sup> „Rekomenduojama Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai imtis priemonių, kad ultralengvųjų orlaivių pilotų licencijavimo sistema būtų reglamentuota atsižvelgiant į Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Saugos priežiūros vadovo A dalį „Valstybinės saugos priežiūros sistemos sukūrimas ir valdymas“ (Dok. Nr. 9734, 2017 m., trečiasis leidimas), įskaitant įgulos narių licencijavimą, medicininius reikalavimus, reikalavimus mokymo organizacijoms ir priežiūros institucijoms.“

<sup>17</sup> [Banjo STX LY-BCD saugos tyrimo ataskaita.pdf](#).

Pažymėtina, kad apie ketinimą tokiu būdu šią rekomendaciją įgyvendinti Respublikos teisingumo ministerija buvo informuota Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2024 m. gruodžio 5 d. raštu Nr. 2-4267, ir Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija 2025 m. vasario 4 d. raštu Nr. (8.4.4 E) 3A-34 informavo, kad atsakymą dėl saugos rekomendacijos Nr. SR-2024-A-12 planuojamo įgyvendinimo vertina tinkamai, o saugos rekomendacijai suteikiamas statusas – „atvira – atsakymas tinkamas“.

Įstatymo projektu taip pat patikslinamos nuorodos į reglamentus – vietoj nuorodų į panaikintus Reglamentą (EB) Nr. 549/2004 ir Reglamentą (EB) Nr. 550/2004 pateikiama nuoroda į juos panaikinusį Reglamentą (ES) 2024/2803 ir dėl to tikslinami Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalis, 6 straipsnio 2 dalies 1 punktas, 17 straipsnio 4 dalis.

Papildomai, atsižvelgiant į Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau – VSAT) pasiūlymą, kad VSAT, vadovaudamasi Reglamento (ES) Nr. 2018/1139 reikalavimais, yra informavusi Europos Komisiją apie poreikį taikyti Reglamento 2018/1139 2 straipsnio 6 dalyje numatytą „Opt-In“ procedūrą tik Reglamento Nr. 2018/1139 skirsniais „Tinkamumas skraidyti ir aplinkos apsauga“ (I skirsnis) ir „Orlaivio įgula“ (II skirsnis). Tačiau dėl valstybės orlaiviais atliekamų užduočių specifikos, joms atlikti VSAT netaiko Reglamento 2018/1139 III skirsnyje „Orlaivių naudojimas skrydžiams“ išdėstytą procedūrą. Siekiant teisinio aiškumo, VSAT siūlymu patikslinama Aviacijos įstatymo 16 straipsnio 6 dalis ir nurodoma, kad Agentūra vykdo nekarinių valstybės orlaivių tinkamumo skraidyti priežiūrą (vietoje eksploataavimo priežiūros). Taip pat iš šios dalies išbraukiami žodžiai „Agentūra gali padaryti taikomų reikalavimų išimtis“, kadangi savo nuožiūra, jei tokia galimybė nenumatyta Europos Sąjungos reglamentuose, Agentūra išimčių daryti negali.

Atsižvelgiant į tai, kad teisės aktuose turėtų būti vengiama ES tiesiogiai taikomų teisės aktų nuostatų atkartojimo, nes ES valstybės narės neturi teisės jų dubliuoti, keisti ar savaip interpretuoti nacionaliniuose teisės aktuose, Įstatymo projektu siūloma pripažinti netekusiomis galios sąvokas, kurios jau yra numatytos ES teisės aktuose: „aerodromas“ (numatyta Reglamente (ES) 2018/1139), „oro eismo paslaugos ir „oro navigacijos paslaugos“ (apibrėžtos Reglamente (ES) 2024/2803), „skrydžio įgulos narys“ ir „skrydžio laikas“ (numatyta Reglamente (ES) Nr. 965/2012). Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalyje nurodomi ES teisės aktai, kuriuose apibrėžiamos Aviacijos įstatyme vartojamos sąvokos.

Papildomai, siekiant teisinio aiškumo, Įstatymo projektu patikslinama Aviacijos įstatymo 16 straipsnyje vartojama sąvoka „nekariniai valstybės orlaiviai“, ji pakeičiama į „valstybės orlaiviai, išskyrus karinius orlaivius“.

Taip pat Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 3 priede pateiktą įgyvendinamų Europos Sąjungos teisės aktų sąrašą ir įtraukti į jį Reglamentą (ES) 2024/1109 ir Reglamentą (ES) 2024/2803, išbraukti panaikintus Reglamentą (EB) Nr. 549/2004, ir Reglamentą (EB) Nr. 550/2004 bei padaryti kitus susijusius ir redakcinio pobūdžio pakeitimus.

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

Įstatymo projektas parengtas atsižvelgiant į LTSA ir AOTD pateiktą informaciją ir pasiūlymus. Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Oro transporto grupė (laikinais einanti grupės vadovo pareigas – Agnė Katkutė, tel. +370 673 58537, el. p. agne.katkute@sumin.lt), tiesioginės rengėjos – šios grupės patarėja Vlada Žegunienė (tel. +370 660 31984, el. p. vlada.zeguniene@sumin.lt), patarėja Indrė Meironaitė-Gudaitienė (tel. +370 672 38737, el. p. indre.meironaite@sumin.lt), patarėja Sigita Jurksaitytė (tel. +370 687 59611, el. p. sigita.jurksaityte@sumin.lt) ir patarėja Virginija Žegunytė (tel. +370 659 93398, el. p. virginija.zegunyte@sumin.lt). Įstatymo projekto nuostatas dėl informaciją teikiančių institucijų, atliekant išsamų asmens reputacijos patikrinimą, parengė AOTD Teisės skyrius (skyriaus viršininkė – Audronė Jakučionienė, tel. +370 680 62 219, el. p. audronej@aotd.kam.lt). Įstatymo projekto nuostatas dėl Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro parengė Krašto apsaugos ministerijos Kibernetinio saugumo ir informacinių technologijų politikos grupė (grupės vadovė Inga

Sūnelaitienė, tel. +370 706 80 800, el. p. inga.sunelaitiene@kam.lt) patarėjas Darius Labanauskas (tel. +370 706 80 803, el. p. darius.labanauskas@mil.lt) ir Krašto apsaugos ministerijos Teisės departamento (direktorė Judita Nagienė, tel. +370 706 80 545, el. p. judita.nagiene@kam.lt) Teisėkūros skyriaus (vedėjas Tomas Vainius, tel. +370 706 80 563, el. p. tomas.vainius@kam.lt) patarėjas mjr. Mantas Keliotis (tel. +370 706 80 597, el. p. mantas.keliotis@kam.lt).

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

#### **3.1. Dėl Agentūros įgaliojimų papildymo ir patikslinimo**

Pagal Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 4 punktą Agentūra išduoda pažymėjimus, patvirtinimus, leidimus ir aviacijos specialistų licencijas.

Agentūrai pavesta atlikti Reglamente (EB) Nr. 549/2004 nurodytos nacionalinės priežiūros institucijos funkcijas, vykdyti Reglamente (ES) 2024/1109 nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas nėra pavesta jokiai institucijai.

#### **3.2. Dėl reikalavimų dėl oro eismo paslaugų, oro erdvės valdymo paslaugų, skrydžio procedūrų planavimo paslaugų teikimo, oro erdvės struktūrų projektavimo siekiant ištaisyti EASA patikrinimo, atlikto Agentūroje 2022 m. spalio 24–28 d., metu nustatytas neatitiktis Reglamento (ES) 2017/373 nuostatomis, nustatymo ir dėl reikalavimų, susijusių su ryšių, navigacijos, stebėjimo ir oro eismo paslaugų įrenginiais, nustatymo**

Šiuo metu oro eismo paslaugas civiliniams ir valstybės orlaiviams teikti gali atitinkamą oro navigacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą turintis paslaugų teikėjas, paskirtas susisiekimo ministro. Poreikis teikti oro eismo paslaugas nevertinamas. Reikalavimų dėl oro erdvės valdymo paslaugų, skrydžio procedūrų planavimo paslaugų teikimo ir oro erdvės struktūrų projektavimo Aviacijos įstatyme nenumatoma. Ryšių, navigacijos, stebėjimo ir oro eismo valdymo sistemos įrenginių naudojimo ir techninės priežiūros tvarka įtvirtinta Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2001 m. gruodžio 3 d. įsakymu Nr. 100 „Dėl Ryšių, navigacijos, stebėjimo ir skrydžių valdymo įrenginių naudojimo bei priežiūros taisyklių patvirtinimo ir radionavigacinių įrenginių skrydžio bandymų“.

#### **3.3. Dėl nuostatų, susijusių su Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registru ir Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registru, patikslinimo**

##### **3.3.1. Dėl nuostatų, susijusių su Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registru.**

Aviacijos įstatymo 16 straipsnio 6 dalyje numatyta, kad „nekariniai valstybės orlaiviai registruojami *Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre* šio įstatymo III skyriuje nustatyta tvarka <...>“, 27 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad „orlaiviai, registruoti *Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre*, ženklinami ICAO suteiktu valstybės nacionaliniu ženklu „LY“ ir registro tvarkytojo suteiktu registravimo ženklu“, 35 straipsnio 8 dalis nustato, kad „Lietuvos Respublikos ar kitos valstybės *civilinių orlaivių registre* įregistruotų orlaivių skrydžiai leidžiami tik iš aerodromų <...>“.

Aviacijos įstatymo 24 straipsnis numato nuostatas, susijusias su Lietuvos Respublikos *civilinių orlaivių registro valdytoju ir tvarkytoju*, orlaivių registravimo sąlygomis, laikinu registravimu ir registravimo panaikinimu, jo 1 dalyje numatyta, kad Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro valdytoja yra Susisiekimo ministerija, o šio straipsnio 2 dalis nustato, kad Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro tvarkytoją skiria Vyriausybė. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 30 d. nutarimu Nr. 1680 „Dėl Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatų patvirtinimo“ yra patvirtinti Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatai, kurių 8 punkte nurodoma registro tvarkytoja ir registre tvarkomų asmens duomenų tvarkytoja – Agentūra.

Aviacijos įstatymo 24 straipsnis numato nuostatas, susijusias su Lietuvos Respublikos *civilinių orlaivių registro valdytoju ir tvarkytoju*, orlaivių registravimo sąlygomis, laikinu registravimu ir registravimo panaikinimu, jo 1 dalyje numatyta, kad Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro valdytoja yra Susisiekimo ministerija, o šio straipsnio 2 dalis nustato, kad Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro tvarkytoją skiria Vyriausybė. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 30 d. nutarimu Nr. 1680 „Dėl Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatų patvirtinimo“ yra patvirtinti Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatai, kurių 8 punkte nurodoma registro tvarkytoja ir registre tvarkomų asmens duomenų tvarkytoja – Agentūra.

### 3.3.2. Dėl nuostatų, susijusių su Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registru.

Aviacijos įstatymo 16 straipsnio 1–4 dalyse numatoma, kad: *1. Kariniai valstybės orlaiviai registruojami Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registre; 2. Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro valdytoja yra Krašto apsaugos ministerija; 3. Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro tvarkytoją skiria Vyriausybė; 4. Karinių orlaivių duomenys tvarkomi Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro nuostatuose nustatyta tvarka.*

Aviacijos įstatyme yra išlikusios naujojo Informacinių išteklių valdymo įstatymo reguliavimo neatitinkančios nuostatos, t. y.:

1) registras ir registras kaip informacinė sistema yra suprantami tapačiai – nedaromas skirtumas tarp registro ir registro informacinės sistemos;

2) reguliavimas neatitinka Informacinių išteklių valdymo įstatymo 22 straipsnio 3 ir 4 dalyse nustatytų reikalavimų;

3) Aviacijos įstatyme ir Karo prievolės įstatyme numatytos atskiros Lietuvos Respublikos Vyriausybės pareigos skiriant registro tvarkytoją ar steigiant registrą.

### **3.4. Dėl nuostatų, susijusių su Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių dalykų ratifikavimo“ Nr. XIV-2724, įgyvendinimo.**

Nuostatų, susijusių su Keiptauno konvencijos įgyvendinimu, teisės aktuose nenumatyta.

### **3.5. Dėl skrydžių koordinatorių civiliniuose aerodromuose paskyrimo**

Šiuo metu reikalavimus skrydžių koordinatoriams nustato Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2013 m. kovo 29 d. įsakymas Nr. 4R-88 „Dėl reikalavimų skrydžių koordinatoriams patvirtinimo“. Pranešimų apie orlaivių avarijas ir incidentus teikimo tvarka nustatyta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. sausio 15 d. įsakymu Nr. 3-25 „Dėl Pranešimų apie orlaivių avarijas ir incidentus teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius teikimo Agentūrai tvarka nustatyta VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus 2020 m. rugsėjo 24 d. įsakymu Nr. 2-238 „Dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius teikimo viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai“.

### **3.6. Dėl įgaliojimų LTSA nustatyti patvirtinto oro vežėjo statuso suteikimo tvarką ir šio statuso galiojimo termino atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2015/1998 pakeitimus nustatymo**

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalis numato, kad, vadovaudamasi Reglamente (ES) 2015/1998 nustatytais sąlygomis ir LTSA nustatyta tvarka, Agentūra suteikia reguliuojamo subjekto, žinomo siuntėjo, Europos Sąjungos aviacijos saugumo tikrintojo, vežėjo, vežančio krovinius arba pašta iš trečiosios šalies oro uosto į Europos Sąjungą (ACC3 vežėjo), reguliuojamo orlaivio atsargų tiekėjo statusą, galiojantį 5 metus, trečiosios šalies reguliuojamo subjekto (RA3) ir trečiosios šalies žinomo siuntėjo (KC3) statusą, galiojantį 3 metus, jį panaikina ir informaciją apie šioms subjektams suteiktą statusą ar jo panaikinimą įrašo į Sąjungos tiekimo grandinės saugumo duomenų bazę. Dabartinis reguliavimas nenumato įgaliojimo LTSA nustatyti patvirtinto vežėjo statuso suteikimo tvarką.

### **3.7. Dėl civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolę atliekančių Agentūros auditorių įgaliojimų vykdant priežiūrą įtvirtinimo įstatymo lygmeniu**

Reglamento (EB) Nr. 300/2008<sup>18</sup> II priedo 16.1 punktas numato, kad „*Stebėsenos veiklą vykdančiam auditoriui suteikiama pakankamai įgaliojimų, kad jis galėtų gauti jo užduotims atlikti būtiną informaciją.*“ Šiuo metu auditorių įgaliojimai atliekant civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės priežiūrą numatyti Nacionalinėje civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programoje, patvirtintoje Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. liepos 12 d. įsakymu Nr. 2BE-210 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programos patvirtinimo“.

<sup>18</sup> 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinant Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002.

**3.8. Dėl informaciją teikiančių institucijų atliekant išsamų asmens reputacijos patikrinimą, asmens išsamaus reputacijos tikrinimo proceso siekiant išvengti pakartotinio kreipimosi į informaciją teikiančias institucijas atliekant to paties asmens išsamų reputacijos patikrinimą patobulinimo ir aplinkybių, kurias nustačius išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, sąrašo papildymo**

Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 3 dalies 2 punkte nustatyta, kad išsamaus asmens reputacijos patikrinimo metu, informaciją dėl su asmeniu susijusių šio straipsnio 2 dalies 5–8 punktuose nurodytų aplinkybių teikia Valstybės saugumo departamentas ir Vyriausybės įgaliota institucija. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. liepos 5 d. nutarimu Nr. 535 „Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo įgyvendinimo“ 2.2 papunkčiu šia įgaliota institucija yra paskirtas AOTD.

Aviacijos įstatyme šiuo metu nėra numatyta, kad oro uostą valdanti įmonė prieš išduodama oro uosto pažymėjimą gali nesikreipti į informaciją teikiančias institucijas, jeigu dėl to paties asmens yra išduota LTSA pažyma ir ši pažyma pateikiama oro uostą valdančiai įmonei.

Aviacijos įstatyme šiuo metu nėra numatyta išsamaus asmens reputacijos patikrinimo aplinkybės dėl kitų atvejų, kai asmuo gali kelti grėsmę valstybės saugumui.

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

Aviacijos įstatymo 50 straipsnio 6 dalyje nustatyta, 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, o nustatomų rinkliavų dydžių atitiktis ekonominiam pagrįstumui, paslaugos kokybei ir saugai priežiūrą atlieka Agentūra. Pagal Aviacijos įstatymo 19<sup>1</sup> straipsnio 1 dalį 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 bendrą informacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą (AB „Oro navigacija“).

**3.10. Dėl ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimų ir skraidyklės ir parasparnio piloto pažymėjimų išdavimo, jų galiojimo pratęsimo, galiojimo panaikinimo, pažymėjimo patikslinimo, dublikato išdavimo, užsienio šalyse išduotų pažymėjimų konvertavimo sąlygų nustatymo; dėl reikalavimų ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimui ir skraidyklės ir parasparnio piloto pažymėjimui gauti nustatymo; dėl ultralengvojo orlaivio piloto instruktoriaus ir skraidyklės ir parasparnio piloto instruktoriaus, ultralengvojo orlaivio piloto egzaminuotojo ir skraidyklės ir parasparnio piloto egzaminuotojo kvalifikacijos patvirtinimo ir kvalifikacijos patvirtinimo panaikinimo sąlygų nustatymo; dėl įgaliojimų LUOPF išduoti ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimus, pratęsti jų galiojimą, panaikinti galiojimą, patikslinti pažymėjimą, išduoti dublikatą, konvertuoti užsienio šalyje pilotui išduotą pažymėjimą, patvirtinti ultralengvojo orlaivio piloto instruktorius, ultralengvojo orlaivio piloto egzaminuotojo kvalifikaciją, panaikinti kvalifikacijos patvirtinimą; dėl įgaliojimų LSPSF išduoti skraidyklės ir parasparnio piloto pažymėjimus, pratęsti jų galiojimą, panaikinti galiojimą, patikslinti pažymėjimą, išduoti dublikatą, konvertuoti užsienio šalyje pilotui išduotą pažymėjimą, patvirtinti skraidyklės ir parasparnio piloto instruktorius, skraidyklės ir parasparnio piloto egzaminuotojo kvalifikaciją, panaikinti kvalifikacijos patvirtinimą**

Ultralengvojo orlaivio pilotams ir skraidyklės ir parasparnio pilotams licencijas jau beveik 25 metus išduoda atitinkamai LUOPF ir LSPSF. Ultralengvojo orlaivio piloto licencijos išdavimą reglamentuoja su Civilinės aviacijos administracija suderintos ir 2018 m. sausio 19 d. LUOPF tarybos posėdžio protokolu Nr. 20171130-1 patvirtintos Ultralengvųjų orlaivių pilotų licencijavimo taisyklės<sup>19</sup>. Pagal minėtas taisykles pilotai rengiami pagal LUOPF patvirtintas programas, juos rengia

<sup>19</sup> <https://www.LUOPF.lt/wp-content/uploads/2018/01/ULO-Pilot%C5%B3-Licencijavimo-taisykl%C4%97smotorizuot%C5%B3.pdf>

pagal LUOPF patvirtintas programas parengti ir patvirtinti pilotai instruktoriai, pateikę LUOPF deklaraciją dėl mokymų, teorinės žinios tikrinamos egzamino testu, o praktiniams gebėjimams patikrinti LUOPF skiria instruktoriaus kvalifikaciją turintį pilotą egzaminuotoją. Egzaminuotoju negali būti instruktorius, mokęs pilotą. Licencija išduodama 5 metų laikotarpiui, joje įrašoma pilotui patvirtinta kvalifikacija. Licencija galioja, jei pilotas per paskutinius 12 mėnesių skraidė ne mažiau kaip 5 valandas, kitu atveju piloto gebėjimai tikrinami pagal instruktoriaus sudarytą programą. Užsienyje išduota licencija konvertuojama į ultralengvojo orlaivio piloto licenciją patikrinus piloto teorinių ir praktinių žinių egzaminavimo rezultatus atitinkamoje užsienio šalies institucijoje bei įvertinus skrydžių valandas pagal įrašus jo skraidymų knygelėje. LUOPF sustabdo ultralengvojo orlaivio piloto licencijos galiojimą, jei pilotas naudojosi licencijos suteiktomis teisėmis būdamas neblaivus ar apsvaigęs nuo narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, arba jeigu pažeidė skrydžių taisykles tuo sukeldamas pavojų žmonių sveikatai, gyvybei ar turtui, atliko skrydžius neturėdamas reikiamos kvalifikacijos ar leidimo. Licencijos galiojimas sustabdomas, kol atliekamas tyrimas ir priimamas galutinis sprendimas dėl licencijos galiojimo atnaujinimo ar galiojimo panaikinimo. Ultralengvųjų orlaivių pilotų licencijavimo taisyklėse nėra numatyti minėtų sprendimų kriterijai.

Skraidyklės ir parasparnio piloto licencijos išdavimą reglamentuoja su Civilinės aviacijos administracija suderintos ir LSPSF tarybos sprendimu 2018 m. vasario 6 d. patvirtintos Skraidyklių ir parasparnių pilotų licencijų išdavimo taisyklės<sup>20</sup>. Pagal minėtas taisykles pilotai mokomi pagal LSPSF patvirtintas programas, juos moko LSPSF įgaliotieji pilotai instruktoriai, baigę mokymus pagal LSPSF patvirtintas programas. Licencija išduodama atsižvelgiant į piloto instruktoriaus mokiniui suteiktą kvalifikacijos įrašą ir egzamino išlaikymo protokolą, galutinį sprendimą dėl kvalifikacijos priima LSPSF taryba. Licencija galioja vienerius metus. Kvalifikacijos galiojimas pratęsiamas kiekvienais metais. Kvalifikacijos patvirtinimo, licencijos galiojimas gali būti sustabdytas arba nutrauktas, jei pilotas pažeidžia LSPSF, LTSA ar kitus teisės aktus: naudojosi licencijos suteiktomis teisėmis būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, neturėjo galiojančio sveikatos pažymėjimo, vykdė skrydžius, kuriems neturi reikiamos kvalifikacijos, buvo avarijos ar incidento dalyvis. Licencijos galiojimas sustabdomas tol, kol atliekamas tyrimas ir priimamas sprendimas jos galiojimą atnaujinti ar panaikinti. Dėl kvalifikacijos patvirtinimo panaikinimo sprendžia LSPSF taryba.

Asmenys, norintys gauti ultralengvojo orlaivio piloto licenciją, skraidyklės ir parasparnio piloto licenciją, turi pateikti atitinkamai LUOPF ar LSPSF prašymą išduoti licenciją, teorijos ir praktines žinias pilotuoti ultralengvąjį orlaivį, skraidyklę ar parasparnį patvirtinančius dokumentus, skrydžių knygelę bei sveikatos pažymėjimą, patvirtinantį sveikatos būklės atitiktį fizinės ir psichinės sveikatos normoms, taikomoms asmenims, siekiantiems gauti ne žemesnės kaip B kategorijos motorinės transporto priemonės vairuotojo pažymėjimą.

### **3.11. Dėl kitų pakeitimų**

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 8 dalis nustato, kad Lietuvos Respublikos ar kitos valstybės civilinių orlaivių registre įregistruotų orlaivių skrydžiai leidžiami tik iš aerodromų, turinčių pagal Reglamento (ES) Nr. 139/2014 arba LTSA nustatytus reikalavimus Agentūros išduotą aerodromo pažymėjimą ar aerodromo tinkamumo naudoti pažymėjimą, arba į aerodromus, turinčius pagal Reglamento (ES) Nr. 139/2014 arba LTSA nustatytus reikalavimus Agentūros išduotą aerodromo pažymėjimą ar aerodromo tinkamumo naudoti pažymėjimą, taip pat iš lauko aikštelių arba į lauko aikšteles, kurioms yra išduotas leidimas naudoti jas skrydžiams. Ši nuostata netaikoma Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 8 dalies 9 punkte numatyta išimčiai, kai asmeniniais tikslais vykdomi skrydžiai iš nuosavybės teise valdomo žemės sklypo arba į nuosavybės teise valdomą žemės sklypą, arba turint žemės sklypo savininko ar naudotojo sutikimą ir kai tokie skrydžiai vykdomi ne dažniau kaip 21 dieną per kalendorinius metus. Šiuo metu vykdomų skrydžių fiksavimas ir kontrolė nenumatyta.

<sup>20</sup> [https://lpsf.lt/docs/pazymėjimai/skraidykliu\\_ir\\_parasparniu\\_pilotu\\_licencijavimo\\_taisykles\\_caa.pdf](https://lpsf.lt/docs/pazymėjimai/skraidykliu_ir_parasparniu_pilotu_licencijavimo_taisykles_caa.pdf)

Šiuo metu į Aviacijos įstatymo 3 priede pateiktą įgyvendinamų ES teisės aktų sąrašą Reglamentas (ES) 2024/1109 ir Reglamentas (ES) 2024/2803 nėra įtraukti, o 3 priedo 4 punkte nurodomas Reglamentas (EB) Nr. 549/2004 bei 5 punkte – Reglamentas (EB) Nr. 550/2004.

Aviacijos įstatymo 16 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad nekariniai valstybės orlaiviai registruojami Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre šio įstatymo III skyriuje nustatyta tvarka. Agentūra gali padaryti taikomų reikalavimų išimtis. Nekarinių valstybės orlaivių tinkamumo skraidyti reikalavimus tvirtina atitinkamos vidaus reikalų ar muitinės įstaigos vadovas, suderinęs su Agentūra. Šie reikalavimai turi nekelti grėsmės civilinių orlaivių saugai. Nekarinių valstybės orlaivių eksploatavimo priežiūrą atlieka Agentūra.

Aviacijos įstatymo 2 straipsnyje yra nurodytos sąvokos: „aerodromas“ (2 straipsnio 1 dalis), „oro eismo paslaugos“ (2 straipsnio 28 dalis), „oro navigacijos paslaugos“ (2 straipsnio 29 dalis), „skrydžio įgulos narys“ (2 straipsnio 39 dalis) ir „skrydžio laikas“ (2 straipsnio 40 dalis).

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

##### **4.1. Dėl Agentūros įgaliojimų papildymo ir patikslinimo**

Priėmus siūlomus patikslinimus bus pasiektas teisinio reglamentavimo aiškumas, įtvirtinti visi su minėtomis funkcijomis susiję Agentūros įgaliojimai, taip pat įgyvendintas Reglamente (ES) 2024/1109 nustatytas įpareigojimas valstybei paskirti kompetentingą instituciją ir Reglamente (ES) 2024/2803 nustatytas įpareigojimas paskirti nacionalinę priežiūros instituciją.

Pažymėtina, kad nuostatų, kuriomis siekiama įtvirtinti su anksčiau nurodytomis Agentūros funkcijomis susijusius įgaliojimus, derinimo metu Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija atkreipė dėmesį į tai, kad, kadangi Agentūros išduodami pažymėjimai, leidimai, licencijos yra išduodamos pagal tarptautinius standartus – Europos Sąjungos reglamentus, o Įstatymo projektu siekiama aiškiau reglamentuoti su minėtomis funkcijomis susijusius Agentūros įgaliojimus siūlytina papildyti Įstatymo projekte dėstomą 6 straipsnio 3 dalies 4 punktą pateikiant nuorodas į konkrečius teisės aktus, pagal kurių nuostatas Agentūra vykdytų nustatomą funkciją. Tačiau svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad pateikti nuorodų į konkrečius teisės aktus nėra galimybės, kadangi aviacijos srities Europos Sąjungos reglamentų, pagal kurių reikalavimus išduodamos, stabdomos, ribojamos ar panaikinamos licencijos, pažymėjimai, leidimai, patvirtinimai, yra labai daug. Kaip žinoma, civilinės aviacijos sritis dėl jos pobūdžio yra viena labiausiai Europos Sąjungos ir tarptautiniu lygiu reglamentuotų sričių. Be to, ši sritis labai dinamiška ir teisinė bazė yra itin dažnai keičiama, todėl bandant apibrėžti Aviacijos įstatyme baigtinį sąrašą teisės aktų, kurių nuostatomis Agentūra vadovaujasi vykdydama 6 straipsnio 3 dalies 4 punkte nurodytą funkciją, kiltų poreikis itin dažnai Aviacijos įstatymą keisti. Aviacijos įstatymo 6 straipsnis pagal savo paskirtį tiesiog išvardina bendrąsias pagrindines Agentūros funkcijas, o aviacijos specialistų ir kt. licencijų pagal Agentūros kompetenciją išdavimas yra viena jų, šiuo straipsniu nenustatomi konkrečių leidimų ar licencijų išdavimo pagrindai. Įstatymo projektu siekiama tik patikslinti minėtos funkcijos bendrąjį turinį nurodant, kad Agentūra dokumentus ne tik išduoda, bet ir pratęsia, apriboja, sustabdo jų galiojimą, panaikina apribojimus, panaikina galiojimo sustabdymą, panaikina jų galiojimą.

##### **4.2. Dėl reikalavimų dėl oro eismo paslaugų, oro erdvės valdymo paslaugų, skrydžio procedūrų planavimo paslaugų teikimo, oro erdvės struktūrų projektavimo siekiant ištaisyti EASA patikrinimo, atlikto Agentūroje 2022 m. spalio 24–28 d., metu nustatytas neatitiktis Reglamento (ES) 2017/373 nuostatoms, nustatymo ir dėl reikalavimų, susijusių su ryšių, navigacijos, stebėjimo ir oro eismo paslaugų įrenginiais, nustatymo**

Priėmus siūlomus papildymus ir pakeitimus, bus užtikrintas EASA audito metu nustatytų trūkumų ištaisymas, taip pat užtikrintas aiškumas dėl reikalavimų, susijusių su ryšių, navigacijos, stebėjimo ir oro eismo valdymo sistemos įrenginiais, nustatymo.

Pažymėtina, kad, atsižvelgdama į tai, jog Įstatymo projekte numatoma, kad ryšių, navigacijos, stebėjimo ir oro eismo valdymo sistemos įrenginių (kurie atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 ir juo remiantis priimtų deleguotųjų ir įgyvendinamųjų aktų reikalavimus), naudojimo ir techninės priežiūros tvarką, kiek to nereglamentuoja Reglamentas (ES) 2018/1139 ir juo remiantis priimti deleguotieji ir



įgyvendinimo aktai, nustato LTSA, bei į tai, kad, karinėje aviacijoje naudojamų įrenginių, turinčių įtakos civilinių orlaivių skrydžių saugai, naudojimui bei techninei priežiūrai taikoma LTSA nustatyta tvarka, Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija šių nuostatų derinimo metu atkreipė dėmesį į tai, kad darytina išvada, jog minėti įrenginiai turi atitikti ne tik Reglamente (ES) 2018/1139 nustatytus, bet ir nacionalinius techninius reikalavimus, kuriuos nustatys LTSA, todėl šiame kontekste pasiūlė svarstyti galimybę notifikuoti tokius reikalavimus Europos Komisijai<sup>21</sup> (kadangi jos nuomone Įstatymo projektu siūloma įtvirtinti nuostatas, susijusias su gaminiais (ryšių, navigacijos, stebėjimo ir oro eismo paslaugų ar kt. įrenginiais), kurių privaloma laikytis, pavyzdžiui siekiant juos naudoti teikiant oro eismo ir ryšių, navigacijos, stebėjimo paslaugas, dėl kurių Įstatymo projektas būtų laikytinas techniniu reglamentu).

Pastebėtina, kad poreikio šių reikalavimų notifikuoti Europos Komisijai nėra, kadangi jie nenustatys nei techninių reglamentų, nei atitikties įvertinimo procedūrų, kaip jie apibrėžti Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimo Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Taisyklės). Taip pat pažymėtina, kad Įstatymo projekte nurodyta LTSA tvirtinama tvarka nenustatys papildomų nacionalinių techninių reikalavimų patiems įrenginiams (šie reikalavimai nustatyti taikomuose Europos Sąjungos teisės aktuose ir techniniuose standartuose). Kaip minėta, iš esmės LTSA nustatys šių įrenginių naudojimo bei techninės priežiūros tvarką, bet ne projektavimo, gamybos ar kitus techninius standartus ar reikalavimus įrangai. LTSA nustatomoje tvarkoje reglamentuotinos įrenginių naudojimo ir jų techninės priežiūros procedūros (šios priežiūros planavimas ir periodiškumo nustatymas, atitinkamų dokumentų turėjimas, jų saugojimas, ir pan.), kiek to nedetalizuoja ir išsamų taisyklių šioje srityje nenustato Europos Sąjungos reglamentai, tačiau tokia tvarka reikalinga užtikrinant skrydžių saugą.

#### **4.3. Dėl nuostatų, susijusių su Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registru ir Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registru, patikslinimo**

Priėmus siūlomus pakeitimus, Aviacijos įstatymo nuostatos, susijusios su Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registru ir Karinių orlaivių registru, bus suderintos su Informacinių išteklių valdymo įstatymo nuostatomis. Atliekami tikslinamojo pobūdžio pakeitimai:

1) numatomas registro ir registro informacinės sistemos atskyrimas ir ten, kur turėtų būti kalbama apie registrą kaip informacinę sistemą, nurodomos registro informacinės sistemos;

2) reguliavimas papildomas atsižvelgiant į Informacinių išteklių valdymo įstatymo 22 straipsnio 3 ir 4 dalyse nustatytus reikalavimus, aiškiai nurodant registruojamą objektą, registro informacinėje sistemoje tvarkomų duomenų rinkinius, registro informacinės sistemos valdytoją ir duomenų valdytoją;

3) numatoma, kad Įstatymo projekte nurodytų registro informacinių sistemų duomenys teikiami neatlygintinai. Informacinių išteklių valdymo įstatymo 31 straipsnio 2 dalyje numatoma, kad registrų informacinėse sistemose tvarkomi duomenys teikiami atlygintinai, jeigu šiame ir kituose Lietuvos Respublikos įstatymuose, tiesiogiai taikomuose Europos Sąjungos teisės aktuose ar Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse nenustatyta kitaip. Pažymėtina, Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro informacinėje sistemoje tvarkomi duomenys yra skirti institucijoms teisės aktų nustatytoms funkcijoms atlikti, todėl teikiami neatlygintinai (Informacinių išteklių valdymo įstatymo 31 straipsnio 4 dalies 3 punktas). Atvejai, kai šie duomenys būtų teikiami kitais, nei nurodyta Informacinių išteklių valdymo įstatymo 31 straipsnio 4 dalyje, atvejais, yra labiau teoriniai, todėl taikant atlyginimo apskaičiavimą Informacinių išteklių valdymo įstatymo 33 straipsnio pagrindu būtų

<sup>21</sup> Vadovaujantis 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/1535, kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisyklės teikimo tvarka, ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimo Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“ nuostatomis.

patiriama didesnė administravimo našta, nei proporcingai surenkama lėšų iš atlygintinio duomenų teikimo;

4) atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro informacinėje sistemoje tvarkomi duomenys savo pobūdžiu turi sąsają tiek su įslaptinta informacija (pavyzdžiui, informacija nurodyta Valstybės ir tarnybos paslapčių įstatymo 7 straipsnio 2 dalies 7 ir 15 punkte), tiek su tarnybinio pobūdžio informacija nurodyta Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos įstatymo 10<sup>2</sup> straipsnyje, tolimesnė jų sklaida po pateikimo neturėtų vykti nekontroliuojamai, todėl pakartotinis jų naudojimas būtų galimas tik su atskiru sutikimu;

5) Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro objektas registruojamas institucijoms, atliekančioms teisės aktuose nustatytas funkcijas, be to, numatoma, kad registracija atliks Lietuvos kariuomenė dėl savo pačios orlaivių, todėl projekte nuostatos dėl registravimo atlygintinumo nenustatomos (Informacinių išteklių valdymo įstatymo 30 straipsnio 2 dalis).

#### **4.4. Dėl nuostatų, susijusių su Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių dalykų ratifikavimo“ Nr. XIV-2724, įgyvendinimo**

Priėmus siūlomus Aviacijos įstatymo papildymus bus užtikrinta, kad, priimant sprendimus dėl orlaivio išregistravimo iš Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro informacinės sistemos, bus tinkamai atsižvelgiama į tarptautiniame registre, įsteigtame pagal Keiptauno konvenciją, interesą dėl orlaivio ar jame įrengtų komponentų užregistravusių asmenų interesus ir teises.

#### **4.5. Dėl skrydžių koordinatorių civiliniuose aerodromuose paskyrimo**

Priėmus siūlomus papildymus, bus užtikrintas EASA audito metu nustatyto trūkumo ištaisymas, poreikis paskirti skrydžių koordinatorius, jų funkcijos ir jų kvalifikacijos reikalavimai bus numatyti įstatymo lygmeniu – skrydžių koordinatoriumi galės būti paskirtas asmuo turintis arba turėjęs bet kokios kategorijos piloto licenciją arba turintis arba turėjęs skrydžių vadovo licenciją (kas patvirtintų, kad net ir prieš daug metų išduota piloto ar skrydžių vadovo licencija liudija, kad asmuo turi bazinį aviacinį išsilavinimą, t. y., pakankamą kvalifikaciją skrydžių vadovo funkcijoms atlikti) arba asmuo, baigęs Reglamente (ES) 2015/340<sup>22</sup> nurodytą pradinį skrydžių vadovų mokymą, arba baigęs skrydžių koordinatorių kursus. Taip pat patikslintos nuostatos dėl skrydžių koordinatorių kursus vykdančių mokymo organizacijų, t. y., pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 arba Reglamento (ES) 2015/340 reikalavimus patvirtintos ar deklaruotos mokymo organizacijos, kurios iš esmės yra tos pačios skrydžių koordinatorių mokymo kursus organizuojančios ir vykdančios Civilinės aviacijos administracijos akredituotos mokymo įstaigos, nurodytos minėtame Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2013 m. kovo 29 d. įsakyme Nr. 4R-88 „Dėl reikalavimų skrydžių koordinatoriams patvirtinimo“.

Pažymėtina, kad tais atvejais, jei būtų nesilaikoma siūlomais papildymais nustatytų reikalavimų, pvz., tam tikrais atvejais nepaskyrus koordinatoriaus, ar nepranešus apie civilinės aviacijos įvykį, galėtų būti taikoma administracinė atsakomybė, numatyta Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekse (toliau – ANK) (pvz., ANK 394, 396 straipsniai). Be to, Agentūra, vykdydama aerodromų metinę priežiūrą, nustačiusi numatytų reikalavimų nesilaikymo atvejus, pirmiausia aerodromo valdytojui fiksuotų neatitiktį ir nustatytą laiką, per kurį ta neatitiktis turėtų būti pašalinta.

#### **4.6. Dėl įgaliojimų LTSA nustatyti patvirtinto oro vežėjo statuso suteikimo tvarką ir šio statuso galiojimo termino atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2015/1998 pakeitimus nustatymo**

Priėmus Įstatymo projektą, LTSA bus įgaliota nustatyti patvirtinto vežėjo statuso suteikimo tvarką ir bus suvienodintos Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2024/1255 ir Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalyje nurodomų subjektų kategorijos, kurias, vadovaudamasi Reglamento

<sup>22</sup> 2015 m. vasario 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/340, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su skrydžių vadovų licencijomis ir pažymėjimais susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 805/2011

(ES) 2015/1998 nuostatomis, suteikia Agentūra. Pakeitimas turės teigiamą įtaką verslo sąlygoms ir jo plėtrai, nes, LTSA nustačius patvirtinto vežėjo statuso suteikimo tvarką, įmonės galės kreiptis į Agentūrą dėl patvirtinto vežėjo statuso suteikimo.

#### **4.7. Dėl civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolę atliekančių Agentūros auditorių įgaliojimų vykdant priežiūrą įtvirtinimo įstatymo lygmeniu**

Priėmus Įstatymo projektą, Aviacijos saugumo auditorių įgaliojimai bus nustatyti įstatymo lygmeniu, taip užtikrinant tinkamą įgaliojimų suteikimo teisinį pagrindą.

Papildomai pažymėtina, kad Įstatymo projekte atliekami pakeitimai, susiję su aviacijos saugumo sritimi, nereikalauja poveikio priemonių, kurios būtų taikomos nesilaikant keičiamame Aviacijos įstatyme nustatytų reikalavimų. Šios priemonės jau yra numatytos ANK 443 straipsnyje „Aviacijos saugumo reikalavimų pažeidimas“.

#### **4.8. Dėl informaciją teikiančių institucijų atliekant išsamų asmens reputacijos patikrinimą, asmens išsamaus reputacijos tikrinimo proceso siekiant išvengti pakartotinio kreipimosi į informaciją teikiančias institucijas atliekant to paties asmens išsamų reputacijos patikrinimą patobulinimo ir aplinkybių, kurias nustačius išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, sąrašo papildymo**

Įstatymo projektu siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 3 dalies 2 punkto nuostatas ir išbraukti AOTD iš išsamaus asmens reputacijos patikrinimo procese dalyvaujančių institucijų. Atitinkamai atlikti redakcinio pobūdžio korekcijas šio straipsnio 5 ir 6 dalyse. Atlikus šį pakeitimą bus išlaikytas Žvalgybos įstatymo nuostatų sistemiškumas, išvengta resursų eikvojimo ir teikiamos informacijos dubliavimo.

Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 6 dalį nuostata ir nustatyti, kad oro uostą valdanti įmonė prieš išduodama oro uosto pažymėjimą gali nesikreipti į informaciją teikiančias institucijas, jeigu dėl to paties asmens yra išduota LTSA pažyma ir ši pažyma pateikiama oro uostą valdančiai įmonei. Priėmus pakeitimą bus sudarytos galimybės išvengti dvigubo to paties asmens reputacijos tikrinimo.

Valstybės saugumo departamentas siūlo praplėsti Aviacijos įstatyme įtvirtintą sąrašą aplinkybių, kurias nustačius išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama ir papildyti Aviacijos įstatymo 41<sup>1</sup> straipsnio 2 dalį 9 punktu, nustatant, kad išsamaus asmens reputacijos patikrinimo išvada negali būti teigiama, jeigu yra nustatyti kiti atvejai, kai asmuo gali kelti grėsmę valstybės saugumui.

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

Patikslinus Aviacijos įstatymo 50 straipsnio 6 dalį ir nustačius, kad rinkliavų už bendras informacijos paslaugas įkainius nustato vienintelis bendrų informacijos paslaugų teikėjas vadovaudamasis į Reglamento (ES) 2024/2803 12 straipsnio 3 dalies ir LTSA nustatytos rinkliavų už bendras informacijos paslaugas įkainių ir dydžių nustatymo tvarkos nuostatomis, bus patikslintas šių įkainių nustatymo principas (paslaugų kaina grindžiama fiksuotosiomis ir kintamosiomis atitinkamos paslaugos teikimo išlaidomis) ir bus sudaryta galimybė paslaugų teikėjui, nustatant minėtus įkainius, įvertinti ir tai, kad gali būti uždedamas antkainis, atspindintis tinkamą rizikos ir grąžos normos kompromisą, kaip tai numatoma Reglamento (ES) 2024/2803 12 straipsnio 3 dalyje (ši galimybė, be kita ko, turėtų atsispindėti minėtoje LTSA nustatomoje tvarkoje). Remiantis siūlomomis nuostatomis, rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydis, t. y. galutinė kaina, kurią bendrų informacijos paslaugų teikėjui sumokės šių paslaugų naudotojas, bus apskaičiuojamas įvertinus rinkliavų už bendras informacijos paslaugas įkainį, kuris apima fiksuotas ir kintamas išlaidas, kurios laikomos paslaugų teikimo sąnaudų baze.

Taip pat Aviacijos įstatymo 50 straipsnio 6 dalies nuostatos bus patikslintos suderinant jas su Reglamento (ES) 2024/2803 12 straipsnio 5 dalies nuostatomis – siūloma numatyti, kad Agentūra atlieka šių įkainių atitikties ekonominiam pagrįstumui, paslaugos kokybei ir saugai vertinimą ir jiems pritaria, o vienintelis bendrų informacijos paslaugų teikėjas viešai savo interneto svetainėje paskelbia rinkliavų už bendras informacijos paslaugas įkainius. Siekiant aiškumo, taip pat siūloma nustatyti,

kad taikydamas nustatytus įkainius, vienintelis bendrų informacijos paslaugų teikėjas apskaičiuoja rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžius sistemos „U-space“ paslaugų teikėjams.

**4.10. Dėl ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimų ir skraidyklės ir parasparnio piloto pažymėjimų išdavimo, jų galiojimo pratęsimo, galiojimo panaikinimo, pažymėjimo patikslinimo, dublikato išdavimo, užsienio šalyse išduotų pažymėjimų konvertavimo sąlygų nustatymo; dėl reikalavimų ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimui ir skraidyklės ir parasparnio piloto pažymėjimui gauti nustatymo; dėl ultralengvojo orlaivio piloto instruktoriaus ir skraidyklės ir parasparnio piloto instruktoriaus, ultralengvojo orlaivio piloto egzaminuotojo ir skraidyklės ir parasparnio piloto egzaminuotojo kvalifikacijos patvirtinimo ir kvalifikacijos patvirtinimo panaikinimo sąlygų nustatymo; dėl įgaliojimų LUOPF išduoti ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimus, pratęsti jų galiojimą, panaikinti galiojimą, patikslinti pažymėjimą, išduoti dublikatą, konvertuoti užsienio šalyje pilotui išduotą pažymėjimą, patvirtinti ultralengvojo orlaivio piloto instruktorius, ultralengvojo orlaivio piloto egzaminuotojo kvalifikaciją, panaikinti kvalifikacijos patvirtinimą; dėl įgaliojimų LSPSF išduoti skraidyklės ir parasparnio piloto pažymėjimus, pratęsti jų galiojimą, panaikinti galiojimą, patikslinti pažymėjimą, išduoti dublikatą, konvertuoti užsienio šalyje pilotui išduotą pažymėjimą, patvirtinti skraidyklės ir parasparnio piloto instruktorius, skraidyklės ir parasparnio piloto egzaminuotojo kvalifikaciją, panaikinti kvalifikacijos patvirtinimą**

Teigiami Įstatymo projekto priėmimo rezultatai aprašyti šio Įstatymo projekto aiškinamojo rašto 1.10 papunktyje. Siūlomos įstatymo pakeitimo nuostatos (Įstatymo projekto 15–17 straipsniai) įtvirtins ultralengvųjų orlaivių pilotų ir skraidyklių ir parasparnių pilotų mokymo, jų žinių ir gebėjimų vertinimo ir pažymėjimų išdavimo, kvalifikacijų patvirtinimo, užsienyje išduotų pažymėjimų konvertavimo sistemą, taip pat bus įgyvendinta šio aiškinamojo rašto 1.10 papunktyje nurodyta saugos rekomendacija Nr. SR-2024-A-02.

#### **4.11. Dėl kitų pakeitimų**

Įstatymo projektu, siekiant išvengti atvejų, kai asmeniniais tikslais į / iš nuosavybės teise valdomo žemės sklypo skrydžius vykdytų neribotas asmenų skaičius ir apie tokius skrydžius nebūtų žinoma priežiūros institucijai (Agentūrai), siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 8 dalies 9 punktą ir numatyti, kad skrydžius asmeniniais tikslais gali vykdyti sklypo savininkas ar naudotojas ar jų šeimos nariai (artimieji gimimai, sutuoktinis ar sugyventinis, su kuriuo įstatymų nustatyta tvarka sklypo savininkas ar naudotojas yra įregistravęs partnerystę), taip pat papildyti Aviacijos įstatymo 35 straipsnį 11 punktu ir nustatyti, kad prieš pradedant naudoti žemės sklypą skrydžiams, sklypo savininkas arba naudotojas privalo apie sklypo naudojimo skrydžiams pradžią informuoti Agentūrą pateikdamas Agentūros patvirtintos formos deklaraciją Agentūros nustatyta tvarka. Sklypo savininkas arba naudotojas užtikrina, kad nebūtų viršytas skrydžių dienų skaičius per kalendorinius metus. Gavusi tokį pranešimą, Agentūra būtų informuota, kur vykdomi tokie skrydžiai ir, siekdama užtikrinti skrydžių saugą, galėtų atlikti periodinius patikrinimus.

Priėmus kitus pakeitimus bus užtikrintas teisėkūros sistemiškumas: patikslintos nuorodos į reglamentus – vietoj nuorodos į panaikintus Reglamentą (EB) Nr. 549/2004 ir Reglamentą (EB) Nr. 550/2004 pateikiama nuoroda į juos panaikinusį Reglamentą (ES) 2024/2803 ir dėl to tikslinami Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalis, 6 straipsnio 2 dalies 1 punktas, 17 straipsnio 4 dalis; papildytas Aviacijos įstatymo 3 priede pateiktas įgyvendinamų ES teisės aktų sąrašas ir į jį įtraukiami Reglamentas (ES) 2024/1109 ir Reglamentas (ES) 2024/2803, išbraukiami Reglamentu (ES) 2024/2803 panaikinti Reglamentas (EB) Nr. 549/2004 ir Reglamentas (EB) Nr. 550/2004.

Papildomai, patikslinant Aviacijos įstatymo 16 straipsnio 6 dalį ir nurodant, kad Agentūra vykdo nekarinių valstybės orlaivių tinkamumo skraidyti priežiūrą (vietoje eksploatavimo priežiūros), bus užtikrintas teisinis aiškumas dėl Agentūros vykdomų funkcijų.

Patikslinus Aviacijos įstatymo 2 straipsnyje nurodytą sąvokų sąrašą bus užtikrintas teisėkūros sistemiškumas ir išvengta ES teisės aktuose tiesiogiai taikomų teisės aktų nuostatų atkartojimo Aviacijos įstatyme.

#### **4.12. Dėl Įstatymo projekto įsigaliojimo**

Pažymėtina, kad, priėmus Įstatymo projektą, reikės parengti ir priimti kai kurių jo nuostatų įgyvendinamuosius teisės aktus. Siekiant užtikrinti, kad minėti teisės aktai būtų parengti ir priimti laiku, bei tai, kad Įstatymo projektu būtų įgyvendintos kitų teisės aktų nuostatos, siūloma numatyti atskirus kai kurių jo straipsnių / straipsnių dalių įsigaliojimo laikus:

- numatyti, kad Įstatymo projekto 1 straipsnio 2 dalis, 3 straipsnio 1–5 dalys, 11 straipsnio 2 ir 3 dalys (Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministras, Agentūra turės priimti įgyvendinamuosius teisės aktus), 7 straipsnis (siekiant ištaisyti minėtas EASA patikrinimo metu nustatytas neatitiktis. Be to, iki šios datos LTSA turės priimti atitinkamus įgyvendinamuosius teisės aktus), 14 straipsnis (LTSA turės priimti įgyvendinamuosius teisės aktus), Įstatymo projekto 12 ir 13 straipsniai (įvertinus tai, kad būtina kuo skubiau užtikrinti Žvalgybos įstatyme nustatytą žvalgybos institucijų kompetencijų atribojimą bei išvengti šių institucijų teikiamos informacijos dubliavimo, o taip pat atsižvelgiant, į tai, kad įsigaliojęs Reglamentas (ES) 2024/1255 ir būtina priimti Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl patvirtinto vežėjo statuso suteikimo tvarkos nustatymo“) įsigalioja 2025 m. gruodžio 1 d.;

- Įstatymo projektu įtvirtinamas pavedimas Agentūrai valstybės mastu atlikti poreikio teikti oro eismo paslaugas civilinei aviacijai nustatymą yra didelės apimties uždavinys, apimantis metodikos parengimą, visos Lietuvos Respublikos oro erdvės sandaros, kompleksiskumo ir užimtumo analizę, išvadų parengimą ir sprendimų priėmimą. Pažymėtina, kad Agentūrai nustačius poreikį teikti Aerodromo skrydžių informacijos ir įspėjimo paslaugas aerodromuose, kuriems netaikomos Reglamento (ES) Nr. 139/2014 nuostatos, aerodromų valdytojai turės užtikrinti šios paslaugos teikimo sertifikavimą pagal Reglamentą (ES) 2017/373. Įstatymo projektu taip pat siūlomos nuostatos, susijusios ir su reikalavimų skrydžių koordinatoriams nustatymu, poreikiu atitinkamos munitinės ar vidaus reikalų ministro valdymo srities statutinės įstaigos vadovams nustatyti skrydžių koordinatorių, teikiančių paslaugas išimtinai valstybės orlaivių reikmėms, rengimo tvarkas. Įvertinus tai, kad šie nurodyti Įstatymo projektu siūlomi pakeitimai atliekami įgyvendinant EASA 2022 m. spalio 24–28 d. atlikto patikrinimo metu nustatytas neatitiktis Reglamento (ES) 2017/373 nuostatoms, susijusias su valstybės įsipareigojimų įgyvendinimu ir įvertinus tai, kad šiems įsipareigojimams įgyvendinti reikalingos kompleksinės priemonės, šių EASA nustatytų neatitiktį pašalinimui Agentūra yra suderinusi terminą – iki 2026 m. birželio 1 d. Taigi, siekiant sklandžiai įgyvendinti naujas nuostatas ir funkcijas, būtinas ne trumpesnis nei su EASA suderintas terminas. Atsižvelgiant į tai, siūloma nustatyti, kad šio įstatymo 5 straipsniu keičiamo Aviacijos įstatymo 19 straipsnio 1 dalis ir šio įstatymo 10 straipsnis įsigalioja 2026 m. birželio 1 d. Agentūrai pagal 19 straipsnio 1 dalį nustačius oro eismo paslaugų teikimo poreikį tuose (bendrosios aviacijos) aerodromuose ir oro erdvėje, kur šios paslaugos nebuvo teikiamos, reikalingas atitinkamas laikotarpis pasirengti tokių paslaugų teikimui ir jas sertifikuoti Reglamento (ES) 2017/373 nustatyta tvarka. Atitinkamai, Aviacijos įstatymo 19 straipsnio 4 dalies įsigaliojimas numatomas – 2027 m. birželio 1 d.;

- atsižvelgiant į įgyvendinamųjų teisės aktų pobūdį ir apimtį, siūloma suteikti LTSA, LUOPF, LSPSF ilgesnį terminą – iki 2026 m. gruodžio 30 d. jiems parengti.

**5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymo projektą toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta**

Priėmus Įstatymo projektą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

#### **6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai**

Įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai nenumatoma. Atlikus antikorupcinį vertinimą, antikorupciniu požiūriu rizikingų nuostatų nenumatyta.

#### **7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai**

Priėmus Įstatymo projektu dėstomo Aviacijos įstatymo 19 straipsnio 1 ir 4 dalis, tai gali turėti įtakos verslo sąlygoms, nes įgyvendinant Reglamento (ES) 2017/373 reikalavimus ir taisant anksčiau nurodytą EASA nustatytą trūkumą Nr. LT #23085, atsiras oro eismo paslaugų poreikio nustatymas. Šiuo metu bendrosios aviacijos aerodromų, vykdančių intensyvių skrydžius, sudėtingą veiklą,

mokomuosius skrydžius, valdytojai yra paskyrę skrydžių koordinatorius. Atsižvelgiant į tai, kad skrydžių koordinatoriai negali teikti skrydžių informacijos paslaugų (oro eismo, meteorologinės bei kitos skrydžių informacijos paslaugas sudarančios informacijos, ką ir pažymėjo EASA nustatydamą trūkumą Nr. LT#23087) bei Agentūrai po atlikto vertinimo nustatčius tokių paslaugų teikimo poreikį, skrydžių koordinatorių turės pakeisti aerodromo skrydžių informacijos tarnyba (ASIT). Aerodromų, kuriuose bus nustatytas poreikis teikti aerodromo skrydžių informacijos paslaugas, valdytojai turės įsteigti ASIT ir sertifikuoti paslaugas. Šiuo metu tokioms tarnyboms sertifikavimo procesas yra palengvintas (taikoma riboto galiojimo pažymėjimo galimybė), tačiau priėmus siūlomus keitimus, susijusius visų pirma su skrydžių sauga, iškilis ir papildomų išlaidų būtinybė.

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

Įstatymo projektas strateginio lygmens planavimo dokumentams neprieštarauja.

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

Priėmus Įstatymo projektą, kitų įstatymų priimti, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios nereikės.

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

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai 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 nuostatoms ir ES dokumentams.

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

Priėmus Įstatymo projektą, reikės pakeisti:

1) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2023 m. liepos 5 d. nutarimą Nr. 535 „Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo įgyvendinimo“;

2) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. liepos 12 d. įsakymą Nr. 2BE-210 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programos patvirtinimo“;

3) Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2016 m. spalio 31 d. įsakymą Nr. 4R-214 „Dėl Eksperimentinių orlaivių registravimo, tinkamumo skraidyti ir jų pilotavimo taisyklių patvirtinimo“.

Priėmus Įstatymo projektą, reikės pripažinti netekusiais galios:

1) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 16 d. nutarimą Nr. 312 „Dėl Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro įsteigimo, jo nuostatų patvirtinimo ir veiklos pradžios nustatymo“;

2) Ultralengvųjų orlaivių pilotų licencijavimo taisyklės, patvirtintas 2018 m. sausio 19 d. LUOPF tarybos posėdžio protokolu Nr. 20171130-1;

3) Skraidyklių ir parasparnių pilotų licencijų išdavimo taisyklės, patvirtintas LSPSF tarybos 2018 m. vasario 6 d. sprendimu.

Priėmus Įstatymo projektą, reikės priimti:

1) Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro įsakymą „Dėl Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo“;

2) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl patvirtinto vežėjo statuso suteikimo tvarkos nustatymo“;

3) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl Rinkliavų už bendras informacijos paslaugas įkainių ir dydžių nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

4) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl Ultralengvųjų orlaivių pilotų pažymėjimų išdavimo ir kvalifikacijų patvirtinimo taisyklių patvirtinimo“;

5) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl Skraidyklės ir parasparnio pilotų pažymėjimų išdavimo ir kvalifikacijų patvirtinimo taisyklių patvirtinimo“;

6) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl reikalavimų Lietuvos ultralengvųjų orlaivių pilotų federacijos mokymų programai ir Lietuvos skraidyklių ir parasparnių sporto federacijos mokymų programai nustatymo“;

7) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl asmenų, vykdančių oro erdvės struktūrų projektavimą ir asmenų, vykdančių skrydžių procedūrų priežiūrą ir periodines peržiūras, paskyrimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

8) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl asmenų, vykdančių oro erdvės struktūrų projektavimą ir asmenų, vykdančių skrydžių procedūrų priežiūrą ir periodines peržiūras, paskyrimo“;

9) VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus įsakymą „Dėl poreikio teikti oro eismo paslaugas civilinei aviacijai nustatymo“;

10) VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus įsakymą „Dėl Žemės sklypo naudojimo skrydžiams deklaracijų pateikimo tvarkos aprašo ir deklaracijos formos patvirtinimo“;

11) Valstybės sienos apsaugos tarnybos vado įsakymą „Dėl Skrydžių koordinatorių, teikiančių paslaugas valstybės orlaivių reikmėms, rengimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

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

Atsižvelgiant į tai, kad įgaliojimų LTSA apimtis bendrosios aviacijos srityje didėja, būtina užtikrinti atitinkamą finansavimą, be kurio kyla rizika dėl funkcijų kokybiško įgyvendinimo. Finansų poreikis vyriausiajam specialistui būtų 2648,65 Eur/mėn.; 31783,75 Eur/m.

**14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados**

Vertinimų ir išvadų nėra.

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

Reikšminiai žodžiai yra „oro transportas“, „oro uostas“, „orlaivis“, „oro eismas“, „civilinė aviacija“, „licencija“, „saugumas“, „aerodromas“, „lauko aikštelė“.

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

Nėra.