



LIETUVOS ULTRALENGVŲJŲ ORLAIVIŲ PILOTŲ FEDERACIJA

Susisiekimo ministerijai

V. Žegunienei, el. p. vlada.zeguniene@sumin.lt

I. Meironaitei-Gudaitienei, el. p. indre.meironaite@sumin.lt

S. Jurksaitytei, tel. el. p. sigita.jurksaityte@sumin.lt

DĖL PASTABŲ AVIACIJOS ĮSTATYMO PAKEITIMO PROJEKTUI

Susipažinę su Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 6, 16, 17, 19, 20, 24, 27, 35, 41, 41¹, 50 straipsnių, III skyriaus dešimtojo skirsnio pavadinimo ir 3 priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 19², 19³, 31², 53¹, 53² straipsniais įstatymo projektu (toliau – Projektas) teikiame šias pastabas:

1. **Dėl Aviacijos įstatymo 35 straipsnio papildymo 11 dalimi (Projekto 12 straipsnis).** Derinimo pažymoje nurodoma, kad į Lietuvos ultralengvųjų orlaivių pilotų federacijos pastabą atsižvelgta iš dalies, Projekte reikalavimas raštu pranešti Agentūrai apie pradėjimą naudoti sklypą skrydžiams išliko. Teikiant argumentus dėl tokio reikalavimo išlaikymo nurodoma: „*Taigi, kalbant apie pranešimą Agentūrai, pasakytina, kad gavusi jį, ji būtų informuota, kur vykdomi tokie skrydžiai ir, siekdama užtikrinti skrydžių saugą, galėtų atlikti periodinius patikrinimus. Šis papildymas iš esmės siūlomas atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos (Orlaivių avarijų ir incidentų tyrėjo) pateiktą 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 ataskaitą¹ ir joje nurodytą saugos rekomendaciją <...>”.* Atkreiptinas dėmesys, kad minimo tyrimo atveju incidentas įvyko skrydžiui naudojant lauko aikštelę, tuo tarpu ginčijama 35 straipsnio 11 dalis susijusi ne su reikalavimais lauko aikštelių naudojimui, o privataus žemės sklypo, kuris neturi lauko aikštelės statuso. Pastabose nurodoma, kad šiuo reikalavimu siekiama sudaryti sąlygas Agentūrai užtikrinti skrydžių saugą, atlikti periodinius patikrinimus. Mūsų žiniomis, reikalavimai žemės sklypui, kuris gali būti naudojamas skrydžiams Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 8 dalies 9 punkto pagrindu nėra patvirtinti, todėl neaišku, kuo vadovaudamasi Agentūra vertintų, ar sklypas tinkamas ir ar užtikrinama tinkama skrydžių sauga. Vertiname, kad teisė asmeniniais tikslais skrydžiams naudoti privatų žemės sklypą turi išlikti (netaikant papildomų apribojimų), o skrydžių sauga turėtų būti didinama taikant alternatyvias priemones (įskaitant didesnę pilotų švietimą). Atsižvelgiant į tai, **tikslinga atsisakyti Aviacijos įstatymo 35 straipsnio papildymo 11 dalimi.**
2. **Dėl Aviacijos įstatymo papildymo 53¹ straipsniu (Projekto 17 straipsnis).**
 - 2.1. **Dėl 53¹ straipsnio 1 dalies** atnaujinimo numatant, kad teisę pilotuoti Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 8 dalies a ir b punktuose numatytus orlaivius turi ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimą turintis pilotas. Nors derinimo pažymoje nurodoma, kad „<...> *Toks EASA paaiškinimas parodo, kad Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 8 dalies a ir b punktuose nurodytieji orlaiviai nėra prilyginami minėto reglamento I priede, e, f punktuose nurodytiems orlaiviams. Pagal EASA išaiškinimą ultralengvųjų orlaivių kategorija negali būti išplėsta taip, kad apimtų Reglamento (ES)*

¹ [Banjo STX LY-BCD saugos tyrimo ataskaita.pdf](#).

2018/1139 2 straipsnio 8 dalies a ir b punktuose nurodytus kriterijus atitinkančius orlaivius. Pastarieji orlaiviai jau būtų lengvieji, bet ne ultralengvieji orlaiviai, todėl kai kurios ES valstybės narės, taikydamos šią išimtį minėtiems orlaiviams pilotuoti, taiko aukštesnius reikalavimus siekiant užtikrinti skrydžių saugą. <...>“, tačiau vertiname, kad aukštesnių reikalavimų kriterijus siekiant užtikrinti skrydžių saugą gali būti išpildytas numatant teisę pilotuoti minėtus orlaivius turint ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimą, pilotui turint papildomą kvalifikaciją tokių orlaivių pilotavimui. Šios kvalifikacijos, kaip ir kitų piloto kvalifikacijų suteikimo taisyklės būtų nustatytos „Ultralengvųjų orlaivių pilotų pažymėjimų išdavimo ir kvalifikacijų suteikimo“ taisyklėse, kurias ULOPF derina su Agentūra. Šiuo atveju paminėtina iš kitų Europos Sąjungos šalių taikoma praktika. Pagal *European Microlight Federation* ataskaitą, Čekija, Liuksemburgas, Ispanija, Belgija, Vokietija, Švedija ir kt. yra įtvirtinusios teisę pilotuoti minimus orlaivius su nacionalinėmis ultralengvųjų orlaivių licencijomis turint papildomą kvalifikaciją. Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 8 dalies a ir b punktuose apibrėžti orlaiviai savo konstrukcinėmis savybėmis yra tapatūs ultralengviems orlaiviams. Dažnu atveju, gamintojai turi dvi to paties modelio modifikacijas, kurių viena atitinka MTOM 475 kg, o kita MTOM 600 kg. Jų skirtumai yra naudojamose medžiagose, kai MTOM 600 kg orlaiviams naudojamos tvirtesnės ir tuo pačiu sunkesnės medžiagos (pvz. važiuoklės sustiprinimas), arba į MTOM 600 kg orlaivius montuojant daugiau avionikos prietaisų. Tarp tokių gamintojų galima paminėti Lietuvoje populiarius BRM Aero (Čekija), Flight Design (Vokietija), Aerospool (Slovakija). Norime atkreipti dėmesį, kad apie pusę Lietuvoje registruotų modernių ultralengvųjų orlaivių turi modifikacijas MTOM 600 kg arba orlaivių konvertavimo procedūras. Norime atkreipti dėmesį, kad ne tik lėktuvai, bet ir moto skraidyklės, jau turi modelius, viršijančius ultralengvojo orlaivio masės charakteristikas. Tarp tokių galime pažymėti Jungtinės Karalystės gamintojo Exodus Aircraft moto skraidyklės modelį DeltaJet 500 StingRay. Lietuvoje registruoti modernūs ultralengvieji orlaiviai balansuoja ties Reglamento (ES) 2018/1139 I priedo e punkte nurodyta MTOM riba 475 kg. Pilotai, siekdami neviršyti nustatytos MTOM ribos, kyla su nepilnais kuro bakais, kas turi tiesioginę įtaką skrydžių saugai. Įtvirtinus teisę pilotuoti Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 8 dalyje a ir b punktuose nurodytus orlaivius pilotams, turintiems ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimą su papildoma kvalifikacija, skrydžiai taptų saugesniais, nes pilotai dirbtinai nemažintų orlaivio MTOM. Be to, neįtvirtinus teisės pilotuoti orlaivius, apibrėžtus Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 8 dalies a ir b punktuose, su ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimu turint atitinkamą papildomą kvalifikaciją, Lietuva išsiskirtų iš bendro Europos konteksto ir esamų tendencijų. Tai turės įtakos ir aviaciniam turizmui, ir ultralengvosios aviacijos sportui. Tarptautinė aeronautikos federacija yra jau papildžiusi ultralengvojo orlaivio apibrėžimą, į kurią įtraukiami ir orlaiviai, apibrėžti Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 8 dalies a ir b punktuose (Žr. *FAI Sporting Code, Section 10, Chapter 1, paragraph 1.3 Definition Of A Microlight Or Paramotor Aircraft*²).

2.2. Dėl 53¹ straipsnio 11 dalies. Įvertinę reikalavimus, taikytinus piloto pažymėjimo galiojimo pratęsimo atveju, manome, kad pilotavimo įgūdžių patikrinimo skrydį asmuo gali atlikti su pilotu-instruktoriumi, o ne su pilotu-egzaminuotoju. Svarbu atkreipti dėmesį, jog būtų tikrinami jau savarankiškai skraidantys pilotai, o ne pradedantieji, todėl pilotų-egzaminuotojų tikrinimo procese galima atsisakyti. Siūlomas pakeitimas svarbus ir siekiant užtikrinti patikrinimo skrydžio atlikimo

² <https://www.fai.org/sites/default/files/documents/s10 - 2025.pdf>

prieinamumą, tinkamą geografinį pasiskirstymą. Šiuo metu pilotų-instruktorių yra žymiai daugiau nei pilotų-egzaminuotojų, atitinkamai 66 ir 20. **Atsižvelgiant į tai, 53¹ straipsnio 11 dalies 2 punktą siūlome išdėstyti taip:** „ULOPF nustatytą skridos laiką ir (arba) skrydžių skaičių, arba yra atlikęs pilotavimo įgūdžių patikrinimo skrydį su ultralengvojo orlaivio ~~pilotu-egzaminuotoju~~ **pilotu-instruktoriumi** ir ultralengvojo orlaivio ~~pilotas-egzaminuotojas~~ **pilotas-instruktorius** patvirtina ultralengvojo orlaivio piloto gebėjimus pilotuoti ultralengvąjį orlaivį.“

2.3. Dėl 53¹ straipsnio 14 dalies 5 punkto. Atsižvelgiant į derinimo pažymoje pateiktą išvadą, kad „*nejįvelgtinas dvigubo baudimo draudimo principo pažeidimas*“, atkreipiame dėmesį, kad visais atvejais turi būti įvertintas taikytinų sankcijų proporcingumas. T. y., įvertinta, ar ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimo panaikinimas yra proporcinga sankcija už bet kokio lygmens, apimties skrydžių taisyklių, skrydžių sąlygų, numatytų piloto pažymėjime, pažeidimus (*skirtos bent trys administracinės nuobaudos už skrydžių taisyklių arba piloto pažymėjime nurodytų skrydžio sąlygų pažeidimus per pastaruosius dvejus metus*). Suintensyvinus reikalavimų laikymosi kontrolę gali susidaryti situacijos, kuomet tam pačiam asmeniui dvejų metų laikotarpyje sankcijos už skrydžių taisyklių ar piloto pažymėjime nurodytų skrydžio sąlygų pažeidimą pagal Administracinių nusižengimų kodeksą galėtų būti pritaikytos tris kartus, tačiau tai nereikštų nei didesnio asmens, nei jo veikos pavojingumo, nes pažeidimai nėra kategorizuojami atsižvelgiant į, pvz., sukeltas pasekmes, ir gali būti smulkūs, formalūs. Vertiname, kad tokia kontrolės praktika nebūtų teisinga, taikytina sankcija nebūtų suvokiama kaip adekvati padarytiems pažeidimams. Jei vis tik būtų nuspręsta, kad tokia sankcija, kaip pažymėjimo naikinimas, būtina, siekiant užtikrinti teisinio reguliavimo nuoseklumą ir aiškumą, manome, kad pastaroji turi būti įtvirtinta Administracinių nusižengimų kodekse (kaip ir specialiosios teisės atėmimo atvejai kitose srityse). Manome, kad tuomet specialiosios teisės panaikinimas galėtų būti susietas su pažeidimais, kurie kėlė tiesioginę grėsmę skrydžių saugai, asmenų turtui ir gyvybei. Atitinkamai reikėtų persvarstyti ir tokių pažeidimų skaičių dėl kurio specialioji teisė būtų atimama. Atsižvelgiant į tai, vertiname, kad **šiam Projekto svarstymo etape 53¹ straipsnio 14 dalies 5 punkto tikslinga atsisakyti.**

3. Dėl techninio pobūdžio pastabų 53² straipsniui (Projekto 18 straipsnis).

3.1. Šio straipsnio 1 dalyje numatyta: „*Ultralengvojo orlaivio pilotas, pageidaujantis mokyti kitus pilotuoti ultralengvąjį orlaivį, turi gauti ULOPF suteikiamą ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus kvalifikacijos patvirtinimą. Skraidyklės ir parasparnio pilotas, pageidaujantis mokyti kitus pilotuoti skraidyklę ir arba parasparnį, turi gauti LSPSF suteikiamą skraidyklės ir parasparnio piloto-instruktoriaus kvalifikacijos patvirtinimą. Ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus, skraidyklės ir parasparnio piloto-instruktoriaus kvalifikaciją patvirtina įrašas atitinkamai ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus, skraidyklės ir parasparnio piloto-instruktoriaus pažymėjime.*“ Siekiant užtikrinti aiškų, nuoseklų teisinio reguliavimo traktavimą ir taikymą, nuostata turi būti patikslinta atitinkamai, nes specialūs pažymėjimai nei skraidyklių ir parasparnių pilotams-instruktoriams, nei ultralengvojo orlaivio pilotams-instruktoriams nėra išduodami, tik atitinkamuose pažymėjimuose įrašoma kvalifikacija. 53² straipsnio 1 dalį siūlome formuluoti taip: „Ultralengvojo orlaivio pilotas, pageidaujantis mokyti kitus pilotuoti ultralengvąjį orlaivį, turi gauti ULOPF suteikiamą ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus kvalifikacijos patvirtinimą. Skraidyklės ir parasparnio pilotas, pageidaujantis mokyti kitus pilotuoti skraidyklę ir arba parasparnį, turi gauti LSPSF suteikiamą skraidyklės ir parasparnio piloto-instruktoriaus kvalifikacijos patvirtinimą. Ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus,

skraidyklės ir parasparnio piloto-instruktoriaus kvalifikaciją patvirtina įrašas atitinkamai ~~ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus~~ **ultralengvojo orlaivio piloto, skraidyklės ir parasparnio piloto-instruktoriaus skraidyklės ir parasparnio piloto** pažymėjime.“

- 3.2. Šio straipsnio 4 dalį ir 1, 2 ir 3 punktus siūlome formuluoti taip: „4. Ultralengvojo orlaivio pilotas, siekiantis gauti atitinkamos klasės ~~ir (arba) tipo~~ ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus kvalifikacijos patvirtinimą, turi pateikti ULOPF jos nustatytos formos deklaraciją ir atitikti šiuos reikalavimus: 1) turėti galiojantį **atitinkamos klasės** ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimą; 2) turi būti baigęs ULOPF nustatytą ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus mokymo programą ir išlaikęs teorijos ir praktinį atitinkamos klasės ~~ir (arba) tipo~~ ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus gebėjimų egzaminus; 3) būti priskraidžius ne mažiau nei 100 valandų **atitinkamos klasės** ultralengvuju orlaiviu.“. Šio straipsnio 6 dalies 1 ir 2 punktus siūlome formuluoti taip: „1) turėti galiojantį atitinkamos klasės ~~ir (arba) tipo~~ ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimą ir galiojančią ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus kvalifikaciją; 2) būti priskraidžius ne mažiau nei 200 valandų atitinkamos klasės ~~ir / ar tipo~~ ultralengvuju orlaiviu, iš kurių – ne mažiau kaip 100 valandų ultralengvojo orlaivio pilotu-instruktoriumi; <...>“. Pagal nurodytas formuluotes galimai būtų traktuojama, kad asmuo turi atskirai įgyti kiekvieno tipo orlaivio kvalifikaciją. Toks reikalavimas nebūtų nei racionalus, nei pagrįstas. Kvalifikacija įgytina visai orlaivių klasei.
4. **Dėl Projekto teikiamo teisinio reguliavimo įsigaliojimo** ir įgyvendinamųjų teisės aktų parengimo termino. Manome, jog siekiant tinkamai pasiruošti su ultralengvųjų orlaivių pilotų pažymėjimų, skraidyklių ir parasparnių pilotų pažymėjimų išdavimu susijusiems pokyčiams (įskaitant įgyvendinamųjų teisės aktų parengimą ir suderinimą su Agentūra), tikslinga atidėti susijusių Projekto nuostatų įsigaliojimą iki 2026 m. sausio 1 d. Atitinkamai, įpareigojimo parengti įgyvendinamuosius teisės aktus vykdymą nukelti iki 2025 m. gruodžio 31 d.

Prezidentas

Povilas Kalinauskas

Pastabas parengė:

Rytis Paliulis, +370-699-26715, r.paliulis@ulopf.lt

Andrius Rimkevičius, +370-606-93433, a.rimkevicius@ulopf.lt