



## LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, 01104 Vilnius,  
mob. tel. +370 600 38 904, el. p. rastine@tm.lt, <https://tm.lrv.lt>  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

---

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2025-03- Nr.  
Į 2025-03-10 Nr. 2-805

### **DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 6, 16, 17, 19, 20, 24, 27, 35, 41, 41<sup>1</sup>, 50 STRAIPSNŲ, 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**

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija gavo derinti pateiktą [Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 6, 16, 17, 19, 20, 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 projektą](#) (toliau – Projektas). Pagal kompetenciją įvertinę Projektą teikiame pastabas ir pasiūlymus:

1. Kaip ir minėta Teisingumo ministerijos 2024 m. lapkričio 28 d. išvadoje Nr. (1.6 Mr) 2T-1603 (žr. 4 pastabą), esminiai reikalavimai, draudimai, ribojimai, subjektų teisės ir pareigos turi būti įtvirtinti įstatymu. Atsižvelgiant į derinimo pažymoje pateikiamus argumentus, jog pažymėjimai, leidimai, licencijos yra išduodamos pagal tarptautinius standartus – Europos Sąjungos reglamentus, o Projektu siekiama „aiškiau reglamentuoti su minėtomis funkcijomis susijusius Agentūros įgaliojimus“ *siūlytina papildyti Projekte dėstomą 6 straipsnio 3 dalies 4 punktą pateikiant nuorodas į konkrečius teisės aktus, pagal kurių nuostatas Agentūra vykdytų nustatomą funkciją*.
2. Atsižvelgiant į Projekte dėstomo 16 straipsnio pakeitimus, siūlytina atitinkamai *koreguoti ir straipsnio pavadinimą*.
3. Vertinant Projekte dėstomo 16 straipsnio pakeitimus ir atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 22 straipsnio 1 ir 2 dalis, nustatančias registro kūrimo pagrindus, siūlytina aiškinamajame rašte *pagrįsti siūlomų registrų atitiktį Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatyme įtvirtintiems reikalavimams*.
4. Projekte dėstomo 16 straipsnio 4 dalyje nurodoma, kad „Karinių orlaivių duomenys tvarkomi Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registro informacinės sistemos nuostatuose nustatyta tvarka“. Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 22 straipsnio 4 dalyje nustatoma, kad „Registro kūrimas apima įstatymo rengimą, kuriame nurodomas *registrų sudarantis duomenų rinkinys ar duomenų rinkiniai*, registro informacinės sistemos valdytojas ir duomenų valdytojas, nustatomi asmens duomenų teikimo apribojimai, jeigu tokių esama, taip pat *objektų registravimo pagrindai ir sąlygos* bei kitos su tuo susijusios nuostatos“. Įgyvendinant šiuos reikalavimus siūlytina papildyti Projektą.



5. Projekte dėstomoje 20 straipsnio 3 dalyje *nurodytiną terminą*, per kurį „Agentūra išduoda įrangos tinkamumo naudoti pažymėjimą arba priima sprendimą atsisakyti jį išduoti“.

6. Projekte dėstomoje 20 straipsnio 5 dalyje nurodoma, kad „Įrangos tinkamumo naudoti pažymėjimas išduodamas prašyme išduoti pažymėjimą nurodytam terminui, *bet ne ilgiau kaip 7 metams*, jei šios įrangos gamintojas nenustatė kitos įrangos naudojimo trukmės“. Formuliuotė kelia neaiškumų atsižvelgiant į tai, kad gamintojo gali būti nustatytas tiek ilgesnis, tiek trumpesnis nei 7 metai terminas. Kokia taisyklė tokiu atveju turėtų būti taikoma? Ilgesnio ar trumpesnio nei 7 metai termino? Taip pat neįvertinta kad net ir pirmą kartą gali būti kreipiamasi ne dėl naujos, o jau naudotos įrangos. Ar jai taip pat pirmą kartą būtų taikomas 7 metų terminas? Lieka nepagrįsta, *kodėl nustatomas terminas 7 metams*, tačiau pratęsimo galimybė (žr. šio straipsnio 6 dalį) numatoma 3 metams.

7. Projekte dėstomoje 20 straipsnio 6 dalyje nustatoma *termino pratęsimo galimybė daugiau nei 1 kartą*. Siūlytina įvertinti, ar tokia galimybė yra leidžiama ir tais atvejais, kai jau pasibaigusi įrangos gamintojo nustatyta įrangos naudojimo trukmė.

8. Atsižvelgiant į Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 22 straipsnio 4 dalį, siūlytina *trumpinti* Projekte dėstomą 24 straipsnio pavadinimą (Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registras). Analogiškai ir kituose registrų reglamentavimui skirtuose straipsniuose

9. Siūlytina atsisakyti Projekte dėstomos 24 straipsnio 2 dalies, nes ji perteklinė Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 25 straipsnio 1 dalies atžvilgiu.

10. Vadovaujantis Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 22 straipsnio 4 dalimi „Registro kūrimas apima įstatymo rengimą, kuriame nurodomas *registrą sudarantis duomenų rinkinys ar duomenų rinkiniai* <...>“. Atsižvelgiant į tai siūlytina papildyti Projekte dėstomą 24 straipsnio 4 dalį (ar kitur), nurodant registruojamus duomenis/duomenų rinkinius.

11. Projekte dėstomo 24 straipsnio 3 dalies 2 ir 4 punktuose siūlytina minėti „registro informacinės sistemos“ (Valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 2 straipsnio 31-33 dalys).

12. Projekte dėstomoje 31<sup>2</sup> straipsnio 1 dalies nuostatoje nurodoma, kad civiliniuose aerodromuose, kuriuose neteikiamos oro eismo paslaugos, ir lauko aikštelėse aerodromo pažymėjimo ar lauko aikštelės leidimo turėtojas privalo paskirti skrydžių koordinatorių, jeigu vienu metu vykdomi pilotus rengiančių mokymo organizacijų mokinieji ir kiti skrydžiai. Tuo tarpu pagal Projekto 15<sup>1</sup> straipsnio 5 dalį asmenis, siekiančius gauti ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimą ir skraidyklės ir paraspurnio piloto pažymėjimą, moko ne mokymo organizacija, o fiziniai asmenys – atitinkamai ultralengvojo orlaivio pilotas-instruktorius pagal ULOPF patvirtintą mokymo programą, o jo teorines žinias ir praktinius gebėjimus egzamino metu tikrina ultralengvojo orlaivio pilotas-egzaminuotojas, ir skraidyklės ir paraspurnio pilotas-instruktorius pagal LSPSF patvirtintą mokymo programą, o jo teorines žinias ir praktinius gebėjimus egzamino metu tikrina skraidyklės ir paraspurnio pilotas-egzaminuotojas. Atsižvelgiant į Aiškinamojo rašto 1.9 dalyje nurodytą mokymo apimtį ir mokinių skaičių, bei vertinant esamą ir didėjančią tokių orlaivių kiekį, gali būti, kad tokiuose aerodromuose ir lauko aikštelėse, greta kitų skrydžių, mokinieji skrydžiai bus nuolatinė ir kasdienė veikla. Todėl atsižvelgiant į tokius mokomuosius skrydžius vykdomus ne su mokymo organizacijomis, bet su fiziniais asmenimis (instruktoriais), kurių kvalifikacija pagal Projektą po pirminio patvirtinimo net nebūtų išviso vertinama, *siūlome įvertinti reikalavimą tokių mokymų metu taip pat paskirti skrydžių koordinatorių*.

13. Projekte dėstomo 31<sup>2</sup> straipsnio 3 dalyje siūlytina atspindėti ir šio straipsnio 6 dalyje numatytus atvejus, t. y. kad skrydžių koordinatoriumi negalėtų būti skiriamas asmuo, turėjęs 6 dalyje numatytų aplinkybių.

14. Projekte dėstomo 31<sup>2</sup> straipsnio 3 dalies 1 punkte nurodoma, kad skrydžių koordinatoriumi taip pat gali būti skiriamas asmuo *anksčiau turėjęs* piloto ar skrydžių vadovo licenciją. Siūlytina įvertinti šios nuostatos pagrįstumą, jei pavyzdžiui, anksčiau turėta licencija asmeniui būtų panaikinta dėl nusižengimų ar klaidų.

15. Projekte dėstomo 31<sup>2</sup> straipsnio 3 dalies 2 punkte nurodytina, *kokios trukmės praktikos* atlikimo reikalaujama. Atsižvelgiant į derinimo pažymoje pateikiamą informaciją, jog įgyvendinama ši nuostata, LTSA nustatys skrydžių koordinatorių *mokymų rūšis bei trukmę* (pastebėtina, kad turi būti nustatoma *praktikos* atlikimo trukmė), siūlytina atitinkamai patikslinti Projekto formuluotę (pavyzdžiui, „atlikęs LTSA nustatytos trukmės praktiką“).

16. Projekte dėstomo 31<sup>2</sup> straipsnio 4 dalyje nustatoma, kad „Skrydžių koordinatorių mokymus organizuoja ir vykdo Agentūros patvirtintos mokymo organizacijos“. Siūlytina įvertinti *pereinamųjų nuostatų poreikį* atsižvelgiant į tai, kokios organizacijos ir pagal kokius reikalavimus šiuo metu vykdo mokymų organizavimo veiklą, iki kokio termino jos turėtų prisitaikyti prie naujų reikalavimų, taip pat, ar jos turi būti patvirtintos iš naujo ir kt. Taip pat šioje nuostatoje lieka neapibrėžta ir neaiški sąvoka, kas būtų laikomos *mokymo organizacijomis*.

17. Projekte dėstomoje 31<sup>2</sup> straipsnio 5 dalyje nurodytina, *kokios trukmės praktiką* reikalaujama atlikti. Taip pat siūlytina nustatyti šio reikalavimo taikymą *pereinamuoju laikotarpiu apibrėžiančias nuostatas* – kaip taikytinas reikalavimas pereinamuoju laikotarpiu, nuo kada būtų skaičiuojamas 24 mėnesių laikotarpis, ar jis apimtų ir jau praėjusius laikotarpius (o tokiu atveju, ar tai atitiktų negaliojimo atgal principą, kadangi galėtų kelti neigiamas pasekmes, kurių praėjusiu laikotarpiu nebuvo ir asmenys negalėjo įvertinti). Jei būtų vertinami tik po pakeitimų įsigaliojimo buvę laikotarpiai, turėtų būti įvertinama, kad iš karto po įsigaliojimo nebus asmenų, atitinkančių naują reikalavimą, todėl jis negalėtų būti taikomas iš karto nuo įsigaliojimo.

18. Projekto 31<sup>2</sup> straipsnio 6 dalyje nustatomas *apribojimus siūlytina sieti su konkrečiu terminu*, kuriam būtų atšaukiamas/sustabdomas paskyrimas.

19. Projekto 31<sup>2</sup> straipsnio 6 dalies 1 punkte nustatoma, kad paskyrimas atšaukiamas, jei „paaiškėja aplinkybės, kad skrydžių koordinatorius vykdė pareigas apsvaigęs nuo psichoaktyviųjų medžiagų“. Pastebėtina, kad *nėra minimas apsvaigimas nuo alkoholio*. Pavyzdžiui, Projekte dėstomo 53<sup>1</sup> straipsnio 13 dalies 4 punkte vartojama kitokia formuluotė, o galiojančio Aviacijos įstatymo 52 straipsnio 1 dalyje trumpas apibendrinimas „neblaivus“. Pastebėtina, kad lieka nesureguliuota, kas laikoma apsvaigimu nuo alkoholio, neblaiviu asmeniu, bei kokia galima tolerancijos riba.

20. Projekto 31<sup>2</sup> straipsnio 8 dalyje siekiama nustatyti, kad „skrydžių koordinatorių *teisės ir pareigas nustato LTSA*“. Pažymėtina, kad vadovaujantis konstitucine doktrina ir teisės aktų hierarchijos principu *asmenų teisės ir pareigos ir turi būti įtvirtintos įstatymu*.

21. Projekte dėstomoje 35 straipsnio 11 dalyje nurodoma, kad nurodytame sklype vienu metu gali kilti ir (arba) leistis tik vienas orlaivis. Atkreipiame dėmesį, kad praktiškai neįmanoma, kad vienu metu kiltų ar leistųsi daugiau nei vienas orlaivis, nes kitaip jie susidurtų. Atsižvelgiant į tai, *siūlome performuoti šią nuostatą*, galbūt reglamentuojant, kad sklypu gali naudotis tik savininkas ir jo šeimos nariai.

22. Projekte dėstomame 41 straipsnio 2 dalies 3 punkte nurodoma, kad aviacijos saugumo auditoriai *gali duoti privalomus nurodymus darbuotojams*. Siūloma nuostata nekonkreči ir neapibrėžta, nėra aišku, kokio pobūdžio nurodymus galima duoti, kokiu tikslu, kas atsako už tokių nurodymų vykdymo/nevykdymo pasekmes ir kt. Kaip nurodoma derinimo pažymoje, „pagal Reglamento (EB) Nr. 300/2008 II priedo 2.3 papunktį, aviacijos saugumo priemonės taikančiam subjektui neįvykdžius privalomo nurodymo, taikomos griežtesnio pobūdžio įgyvendinimo priemonės, numatytos nacionalinėje teisėje, t. y. – administracinės sankcijos (pagal Administracinių

nusižengimų kodeksą toliau – ANK), veiklos ribojimai, atitinkamo statuso panaikinimas“. Ar šie aspektai yra sureguliuoti nacionalinėje teisėje? Siūlytina detaliau sureguliuoti šiuos santykius arba nurodyti, vadovaujantis koku reguliavimu tai padaryta.

23. Projekte dėstomoje 53<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies paskutinėje pastraipoje nurodytas skrydžių instruktorius nėra apibrėžtas. Siūloma įvertinti ar tai neturi būti *ultralengvojo orlaivio pilotas-instruktorius*.

24. Atsižvelgiant į tai, kad esminiai reikalavimai, draudimai, ribojimai, subjektų teisės ir pareigos turi būti įtvirtinti įstatyme siūlytina Projekte įtvirtinti ultralengvojo orlaivio piloto *pažymėjimų išdavimo sąlygas* (žr. Projekte dėstomo 53<sup>1</sup> straipsnio 3 dalį), o pažymėjimų išdavimo tvarka galėtų būti nustatoma ir poįstatyminiu teisės aktu.

25. Projekte dėstomo 53<sup>1</sup> straipsnio 5 dalyje reguliuojama *mokymo ir tikrinimo* tvarka. Įvertinus derinimo pažymoje pateiktą informaciją ir atliktus patikslinimus lieka aktualu tai, kad iš esmės mokymas/tikrinimas/pažymėjimo gavimas būtų *licencijuojamos veiklos reguliavimas, kurio esminės nuostatos siūlytina nurodyti šiame įstatyme*, o akreditavimo tvarką nustatys žemesnis subjektas. Šią nuostatą padėsiančios įgyvendinti pereinamosios nuostatos (įtvirtintos Projekto 20 straipsnio 6 dalyje) tikslintinos, *nurodant, ar iki pakeitimų įsigaliojimo praeitų (ir (ar) pradėtų) mokymų rezultatai pripažįstami pagal naują reguliavimą*.

26. Siūlome apsvarstyti ar Projekto dėstomoje 53<sup>1</sup> straipsnio 11 ir 12 dalyse nurodytas reikalavimas pratęsiant piloto pažymėjimo galiojimą „Asmenims iki 18 metų – turi galiojantį sveikatos pažymėjimą, patvirtinantį sveikatos būklės atitiktį fizinės ir psichinės sveikatos normoms, taikomoms asmenims, siekiantiems gauti ne žemesnės nei B1 kategorijos motorinės transporto priemonės vairuotojo pažymėjimą;“ nėra perteklinis, atsižvelgiant, kad Projekto 53<sup>1</sup> straipsnio 10 dalimi pilotų pažymėjimai galioja 5 metus nuo jų išdavimo ar pratęsimo dienos ir įvertinant, kad jei pirmą kartą asmeniui piloto pažymėjimas buvo išduotas esant 16 metų, jo pratęsimas būtų po 5 metų – atitinkamai asmeniui jau esant 21 metų.

27. Siekiant užtikrinti saugą ir išlaikyti Projekto vientisumą, siūlome papildyti Projekte dėstomo 53<sup>1</sup> straipsnio nuostatas, kad ULOPF ir LSPSF tvirtinamos mokymo programos (kurios numato ir teorijos ir praktikos egzaminus), egzaminavimo tvarka ir reikalavimai piloto kvalifikacijai ir pan. yra derinami / tvirtinami Agentūros.

28. Projekte dėstomo 53<sup>2</sup> straipsnio 4 dalies 3 punkte siūlytina detalizuoti, *per kokią laikotarpį* reikalaujama „būti priskraidžius ne mažiau nei 100 valandų“. Taip pat šioms nuostatoms įgyvendinti pereinamuoju laikotarpiu *turi būti įtvirtintos pereinamosios nuostatos* – ar vertinamas laikotarpis ir skaičiuojamos valandos, skraidytos iki pakeitimų įsigaliojimo. Taip pat įvertintina, ar siūlomas reguliavimas atitiktų teisėtų lūkesčių principą, jei tokių neigiamų pasekmių iki pakeitimų nebuvo. Kita vertus, jei laikotarpis ir valandos, skraidytos iki pakeitimų įsigaliojimo, nebūs skaičiuojamos, tuomet nei vienas pilotas neatitiks reikalavimų ir turėtų būti protingas laikotarpis, kai valandų reikalavimas neturėtų būti taikomas.

29. Siekiant užtikrinti saugą, siūlome papildyti Projekte dėstomo 53<sup>2</sup> straipsnyje nustatytus reikalavimus ultralengvųjų orlaivių pilotams-instruktoriams, ultralengvųjų orlaivių pilotams-egzaminuotojams, skraidyklių ir parasparnių pilotams-instruktoriams ir skraidyklių ir parasparnių pilotams-egzaminuotojams, kad jie turėtų sveikatos pažymėjimą apibrėžtą Komisijos reglamente (ES) Nr. 1178/2011 (LAPL arba II klasės sveikatos pažymėjimą). Tai padėtų užtikrinti mokinių teisėtus lūkesčius ir saugą mokymo metu, nes mokiniai negali žinoti ar instruktorius ir egzaminuotojas, turintis sveikatos pažymėjimą, patvirtinantį sveikatos būklės atitiktį fizinės ir psichinės sveikatos normoms, taikomoms asmenims, siekiantiems gauti ne žemesnės nei B kategorijos motorinės transporto priemonės vairuotojo pažymėjimą, turi ligų arba vartoja vaistus,

kurie yra nesuderinami su skrydžių vykdymu (pvz. pagal Jungtinės aviacijos institucijos Civilinės aviacijos medicinos vadovą).

30. Siekiant užtikrinti saugą ir galimą interesų konfliktą, siūlome papildyti Projekte dėstomo 53<sup>2</sup> straipsnį, kad ultralengvųjų orlaivių piloto-egzaminuotojo kvalifikaciją suteikia ne ULOPF, o skraidyklių ir parasparnių piloto-egzaminuotojo kvalifikaciją ne LSPSF, bet Agentūra pagal atitinkamai ULOPF ir LSPSF pateiktą rekomendaciją. Pažymėtina, kad toks reguliavimas taikomas ir kitose šalyse, pvz. Jungtinėje Karalystėje.

31. Siekiant užtikrinti saugą ir išlaikyti Projekto vientisumą, siūlome papildyti Projekte dėstomo 53<sup>2</sup> straipsnį, kad ultralengvųjų orlaivių piloto-egzaminuotojo ir skraidyklių ir parasparnių piloto-egzaminuotojo mokymo programos ir egzaminavimo tvarka derinamos / tvirtinamos Agentūros.

32. Siūlome Projekto dėstomame 53<sup>2</sup> straipsnyje nustatyti, kad instruktoriai ir egzaminuotojai būtų mokomi mokymo organizacijoje, kuri tvirtinama Agentūros. Pažymėtina, kad analogiški reikalavimai nustatyti Jungtinėje Karalystėje, Australijoje ir kitose valstybėse.

33. Siekiant užtikrinti saugą ir teisėtus mokinių lūkesčius dėl instruktorių ir egzaminuotojų pakankamos ir tinkamos kvalifikacijos, siūlome Projekte dėstomo 53<sup>2</sup> straipsnio nuostatuose dėl instruktorių ir egzaminuotojų skrydžio patirties, nustatyti didesnes reikiamas skrydžio valandas. Atkreiptinas dėmesys, kad pvz. pagal Projekte nurodytus reikalavimus ultralengvojo orlaivio pilotas, siekiantis gauti atitinkamos klasės ir (arba) tipo ultralengvojo orlaivio piloto-instruktoriaus kvalifikacijos patvirtinimą turi būti priskraidęs ne mažiau nei 100 valandų ultralengvuju orlaiviu. Į šią skrydžių patirtį būtų įskaitomos ir mažiausiai 26 skrydžio valandos reikiamos vien tik ultralengvojo orlaivio piloto pažymėjimui įgyti. Todėl daugiausiai 74 skrydžio valandos ir dar kurios gali būti priskraidytos būnant ir ne orlaivio vadu, yra neįtikėtinai per mažos ir nepakankamos instruktoriaus kvalifikacijai. Pažymėtina, kad šiuo metu pagal pačios ULOPF nustatytus reikalavimus instruktoriaus skrydžių patirtis turi būti daugiau 300 val. (RAL klasės orlaiviais), iš jų 200 val. dviviečiais 3 tipų arba daugiau RAL klasės orlaivių vadu (Ultralengvųjų orlaivių pilotų praktinio mokymo programos (RAL klasės ulo-lėktuvai (ULO PMPA v2.6) 8 skyrius). Taip pat ir kitose šalyse nustatytos didesnės skrydžio valandos instruktoriams ir egzaminuotojams, pvz. Jungtinėje Karalystėje ultralengvojo orlaivio instruktorius turi būti išskraidęs bent 100 valandų kaip orlaivio vadas, iš kurių bent 5 valandas turi būti išskraidytos ultralengvuju orlaiviu, iš jų 5 valandas kaip orlaivio vadas orlaiviu, kuriuo bus atliekamas instruktoriaus mokymas, o egzaminuotojas turi būti skrydžių instruktoriumi be apribojimų mažiausiai 2 metus, turėti 300 mokymo valandų, iš kurių 200 turi būti išskraidytos ultra lengvaisiais orlaiviais. Atitinkamai Australijoje instruktorius turi turėti 100 valandų orlaivio vadu atitinkamu orlaiviu, o egzaminuotojas be kitų reikalavimų, turi turėti ne mažiau kaip 600 valandų skrydžio instruktoriaus patirties atitinkamu orlaiviu. Instruktoriaus ir egzaminuotojo kvalifikacijai reikiamos skrydžio valandos neturi būti sumažinamos ydingai argumentuojant, kad Lietuvoje yra orlaivių klasės, kurių priskraidymai per maži įgyti kvalifikacijai (tokių specifinių orlaivių kvalifikacija / skrydžio patirtis gali būti įgyjama ir užsienyje).

34. Atsižvelgiant į tai, kad mokymus vykdytų ir egzaminuotų ne mokymo organizacijos, o skirtingi fiziniai asmenys – instruktoriai ir egzaminuotojai, siekiant užtikrinti instruktorių ir egzaminuotojų kvalifikacijos nuolatinį išlaikymą ir atitiktį, bei kiek galimą vienodą instruktavimo ir egzaminavimo lygį, siūlome Projekte dėstomame 53<sup>2</sup> straipsnio 10 dalyje nustatyti reikalavimus dėl instruktorių ir egzaminuotojų kvalifikacijų pratęsimo ir atnaujinimo, pvz. nustatyti kvalifikacijų galiojimo laikotarpį ir sąlygas jų pratęsimui ar atnaujinimui (pvz. instruktoriui nustatyti minimalų skrydžio mokymo valandų skaičių ir /ar kvalifikacijos kėlimo mokymus ir /ar kompetencijos vertinimą ir /ar pan. per atitinkamą laikotarpį, o egzaminuotojui – atliktų įgūdžių, kvalifikacijos,

gebėjimų vertinimų egzaminų skaičių ir / ar kvalifikacijos kėlimo kursus ir / ar išlaikytą įgūdžių, kvalifikacijos, gebėjimų vertinimo egzaminą ir / ar pan. per atitinkamą laikotarpį). Tokie reikalavimai padėtų išlaikyti kvalifikaciją ir neaktyviems ar sąlyginai mažai mokinių mokantiems instruktoriams ir egzaminuojantiems egzaminuotojams.

35. Siekiant išlaikyti kuo didesnę saugos lygį ir reikalavimų laikymąsi ir įgyvendinimą, siūlome papildyti Projekte dėstomų 53<sup>1</sup> ir 53<sup>2</sup> straipsnius nuostata, kad Agentūra prižiūri ULOPF ir LSPSF veiklą, taip Agentūrai suteikiant teisę atlikti vertinimus, patikrinimus ir auditus.

36. Projekto 20 straipsnio pavadinime turi būti minimas ir įstatymo *taikymas* arba *taikymą reguliuojančios nuostatos išskiriamos į atskirą straipsnį*.

37. Projekto 20 straipsnio 1 dalyje nustatant Projekto įsigaliojimo datą siūlytina vadovautis „*dvių datų taisykle*“, įtvirtinta Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 20 straipsnio 4 dalyje. Projekto 20 straipsnio 4 dalyje nustatant įgyvendinamųjų teisės aktų priėmimo terminą taip pat siūlytina vadovautis Teisėkūros pagrindų įstatymo 20 straipsnio 4 dalies reikalavimu – „Teisės aktai, keičiantys ar nustatantys naują ūkio subjektų veiklos ar jos priežiūros teisinį reguliavimą, paprastai įsigalioja *gegužės 1 dieną arba lapkričio 1 dieną*, tačiau visais atvejais ne anksčiau kaip po trijų mėnesių nuo jų oficialaus paskelbimo dienos“.

38. Projekto 20 straipsnio 4 dalyje siūlytina *įtvirtinti analogišką išimtį*, kaip ir šio straipsnio 1 dalyje.

39. Projekto 20 straipsnio 6 dalimi įgyvendinama Projekte dėstomo 31<sup>2</sup> straipsnio 3 dalis. Pastebėtina, kad įtvirtinant baigiamąsias nuostatas turi būti ne tik sureguliuojama kursų baigimo tvarka, tačiau ir *nustatomas terminas šiuo metu skrydžių koordinatorių darbą dirbantiems asmenims įgyti reikiamas kompetencijas pagal naują reguliavimą*. Nepaisant to, kad reguliavimas, kaip nurodoma derinimo pažymoje, yra galiojęs jau anksčiau, naujai įtvirtinus nuostatas šiame įstatyme, joms turi būti nustatomos tinkamos pereinamosios nuostatos.

40. Pažymime, kad išlieka aktuali Teisingumo ministerijos išvadoje teiktą 5 pastaba.

41. Pažymime, kad projekto rengėjai nepagrįstai neatsižvelgia į Teisingumo ministerijos 29 pastabą. Projekto rengėjai nurodo, kad proporcingumo vertinimas neatliekamas, kadangi „<...> Aviacijos įstatymo 53<sup>2</sup> ir 31<sup>2</sup> straipsniuose minimų ultralengvųjų orlaivių ir skraidyklių ir parasparnių pilotų-instruktorių ir pilotų-egzaminuotojų <...> statusas ir skrydžių koordinatorių funkcijos nelaikytini reglamentuojama profesija atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos reglamentuojamų profesinių kvalifikacijų pripažinimo įstatymo 1 straipsnyje apibrėžtą įstatymo taikymo sritį ar 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/36/EB dėl profesinių kvalifikacijų pripažinimo reikalavimų įgyvendinimo prasme <...>“. Pažymime, kad toks reglamentuojamos profesijos sąvokos aiškinimas neatitinka Direktyvos 2005/36/EB, o proporcingumo vertinimas vis dėlto turėtų būti atliktas.

Pagal Direktyvos 2005/36/EB 3 straipsnio 1 dalies a punktą reglamentuojama profesija „tai profesinės veiklos rūšis arba profesinės veiklos rūšių grupė, kuria verčiantis (arba verčiantis vienu iš jos būdų) ***pagal įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatas tiesiogiai arba netiesiogiai reikalaujama specifinės profesinės kvalifikacijos turėjimo*** <...>“. Pažymime, kad ši nuostata aiškinama plačiai, t. y. reglamentuojama profesija pripažįstamos visos veiklos rūšys, kuriomis siekiantiems verstis asmenims valstybės narės teisės aktais nustatomi kvalifikaciniai reikalavimai (pavyzdžiui, teorijos ir praktikos mokymų baigimas, atitinkamos patirties turėjimas, amžius, reikalavimai sveikatos būklei ir pan.). Kitaip tariant, galimybė užsiimti atitinkama veikla ar ja verstis priklauso nuo teisės aktuose įtvirtintų reikalavimų išpildymo.<sup>1</sup> Teisingumo ministerijos vertinimu, būtent tokio privalomojo pobūdžio reikalavimai įtvirtinami Projektu dėstomo įstatymo

<sup>1</sup> Žr. pavyzdžiui, 1996 m. vasario 1 d. Teisingumo Teismo sprendimo byloje *Aranitis prieš Land Berlin*, C-164/94, ECLI:EU:C:1996:23, 19 punktą.

31<sup>2</sup> straipsniu, kuriuo numatomi detalūs reikalavimai asmenims, vykdančioms skrydžių koordinatoriaus funkcijas ir Projektu dėstomu 53<sup>2</sup> straipsniu, kuriuo dėstomi reikalavimai ultralengvųjų orlaivių ir skraidyklių ir parasparnių pilotams-egzaminuotojams. Atsižvelgiant į tai, Projekto proporcingumo vertinimas turėtų būti atliktas.

42. Nesutinkame su Jūsų sprendimu neatsižvelgti į Teisingumo ministerijos 39 pastabą dėl Projekte dėstomo 35 straipsnio 11 dalies, nes Jūsų nurodyta Reglamento (ES) Nr. 965/2012 dalis CAT.GEN.MPA.105. „Orlaivio vado pareigos“ taikoma komerciniams skrydžiams ir oro vežėjams, kurie nevykdo operacijų iš nuosavybės teise valdomų žemės sklypų. Be to, šis punktas skirtas aerodromams ir skrydžių erdvės dalims, o pastaba pateikta siekiant nustatyti kokiems skrydžiams tinkamas nuosavybės teise valdomas žemės sklypas.

Teisingumo ministras

Rimantas Mockus