



LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, A. Jakšto g. 4, LT-01105 Vilnius,
tel. (8~5) 266 3661, faks. (8~5) 266 3663, el. p. info@am.lt, http://www.am.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188602370

Lietuvos Respublikos susisiekimo
ministerijai

2017-11-
į 2017-10-30

Nr. (12-1)-D8-
Nr. 2-3648

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Susipažinome su patikslintais Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektu (toliau – Įstatymo projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektu, paskelbtais Lietuvos Respublikos Seimo teisės aktų informacinės sistemos (TAIS) Projektų registravimo posistemėje (TAIS Nr. 17-12526 ir Nr. 17-12527), pagal kompetenciją teikiame pastabas ir pasiūlymus.

1. Neaišku, kokiais kriterijais vadovaujantis ir kodėl keičiamas meteorologijos paslaugų oro navigacijai reglamentavimas.

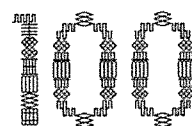
Atkreiptinas dėmesys, kad teisinis reglamentavimas šioje srityje nepasikeitė. Aiškinamajame rašte minima dispozityvaus pobūdžio teisė galioja nuo 2004 m. Atsižvelgiant į ją įtvirtinančio Reglamento (EB) Nr. 550/2004 9 straipsnio 1 dalį, Lietuva yra paskyrusi meteorologijos paslaugų teikėjus – Lietuvos hidrometeorologijos tarnybą prie Aplinkos ministerijos ir Lietuvos kariuomenę, kurie išskirtiniu pagrindu teikia meteorologinius duomenis oro erdvėje, už kurią Lietuva yra atsakinga, atsižvelgiant į saugos reikalavimus.

Įstatymo projekto rengėjai teigia, kad galiojantis reglamentavimas keičiamas todėl, kad meteorologijos paslaugos oro navigacijai būtų teikiamos vadovaujantis 2016 m. rugpjūčio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2016/1377, kuriuo nustatomi bendrieji reikalavimai paslaugų teikėjams, oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų ir kitokių oro eismo valdymo tinklo funkcijų priežiūros reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011 ir (ES) Nr. 1035/2011 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL 2016 L 226, p.1) (toliau – Reglamentas (ES) 2016/1377), nuostatomis.

Atkreiptinas dėmesys, kad Reglamentas (ES) 2016/1377 nebegalioja. Jį pakeitė 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 (toliau – Reglamentas (ES) 2017/373).

Nesvarbu kuris reglamentavimo variantas bus pasirinktas (su paskirtuoju meteorologijos paslaugų teikėju ar be jo), meteorologijos paslaugos oro navigacijai bus teikiamos vadovaujantis Reglamento (ES) 2017/373 nuostatomis.

Įgyvendinant Įstatymo projekto 18 straipsnį, neaišku, kaip ir kuo vadovaujantis Civilinė



Atkurtai
Lietuvai



aviacijos administracija parinks meteorologijos paslaugų oro navigacijai teikėją, kai pageidaujančių teikti paslaugas bus ne 2 juridiniai asmenys, kaip šiuo metu yra Lietuvoje, o daugiau. Oro navigacijos paslaugų saugą užtikrinančių apribojimų, taikomų tam tikroms valstybėms, kurių asmenims priklauso oro navigacijos paslaugų įrenginiai ar šių įrenginių teikiami duomenys, nebuvimas suponuoja galimas grėsmes aviacijos saugumui. Be to, paskirtajam meteorologijos paslaugų oro navigacijai teikėjui suteikiama teisė atsakingai ir laiku planuoti reikiamas investicijas, siekiant turėti lėšų ir pajėgumų priskirtoms užduotims vykdyti.

Atsižvelgiant į minėtas aplinkybes, nepritariame Įstatymo projekto 18 straipsnio formuluotei ir siūlome palikti galiojantį reglamentavimą.

2. Įstatymo projekto 18 straipsnio 2 dalyje numatyta teisė susisiekti ministru vienasmeniškai sudaryti sutartis su kitų valstybių paslaugų teikėjais dėl meteorologijos paslaugų teikimo ir su tuo susijusių kitų funkcijų perdavimo tam tikrose Lietuvos Respublikos oro erdvės dalyse arba prisiimti tokius įsipareigojimus iš kitų valstybių ar tarptautinių organizacijų. Svarstyta, ar minimos sutartys turėtų būti pasirašomos vienasmeniškai, be Vyriausybės pritarimo. Manyta, kad jos gali turėti įtakos ne tik visų rūšių transporto saugaus eismo sričiai, bet ir kitoms, ne tik Susisiektų ministerijos kompetencijai priskirtoms, valstybės politikos sritims.

Įstatymo projekto rengėjai Derinimo pažymoje nurodo, šis susitarimas atitiktų Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių rengimo ir sudarymo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. spalio 1 d. nutarimu Nr. 1179 „Dėl Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių rengimo ir sudarymo taisyklių patvirtinimo“, 13 punkto nuostatą; kad ministerijos, Vyriausybės įstaigos ir kitos valstybės institucijos gali sudaryti susitarimus pagal jų kompetenciją su kitų valstybių ar tarptautinių organizacijų institucijomis, jeigu šiuose susitarimuose nėra teisiškai privalomų įsipareigojimų Lietuvos Respublikos Vyriausybei, kitoms ministerijoms ir Vyriausybės įstaigoms, jei neprieštaruja Lietuvos Respublikos įstatymams, kitiems teisės aktams ir tarptautiniams įsipareigojimams, jeigu šiems susitarimams vykdyti nereikia papildomų Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšų.

Šiuo konkrečiu atveju abejojama, ar tai tik susisiektų ministro kompetencija, atsižvelgiant ir į tai, kad, be Lietuvos Respublikos susisiektų ministerijos, valstybinį aviacijos valdymą vykdo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija, ir kariuomenės vadas.

3. Įstatymo projekto 25 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad gavęs CAA išvadą dėl veikiančio aerodromo apsaugos zonoje augančių medžių, jų grupių, krūmų ir miško keliamos grėsmės skrydžių saugai, aerodromo valdytojas, informavęs Valstybinės miškų tarnybos teritorinį skyrį, kertamų miškų valdytojus, savininkus ir naudotojus, juos kerta ar genį be atskiro leidimo.

Įstatymo projekto rengėjų derinimo pažymoje nurodo, kad šiuo metu nustatytas teisinis reguliavimas neleidžia operatyviai reaguoti į skrydžių saugos reikalavimų užtikrinimą aerodromo apsaugos zonoje, kadangi teisės aktų nustatytų procedūrų privalomumas lemia, kad medžių, keliančių pavojų skrydžių saugai, pašalinimas gali užtrukti apie 2 metus. Atkreiptinas dėmesys, kad vadovaujantis Leidimų kirsti mišką išdavimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr. D1-1055 „Dėl Leidimų kirsti mišką išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, leidimas kirsti mišką išduodamas ne vėliau kaip per 5 darbo dienas, todėl keliantys pavojų skrydžių saugai medžiai gali būti iškirsti per labai trumpą laiką.

Vadovaujantis LR miškų įstatymo 9 straipsnio 1 ir 2 dalimis, miškai turi būti tvarkomi pagal nepertraukiamo naudojimo principą, miško valdytojai, savininkai ir naudotojai privalo saugoti miškus nuo neigiamų veiksnių, laiku ir tinkamai atkurti iškirstą mišką, todėl manytina, kad Įstatymo projekte turėtų būti numatytas miško valdytojų nuostolių kompensavimas už iškertamą mišką, o teritorijose, kuriose būtina užtikrinti skrydžių saugą ir negali augti miško medžiai –

miškožemėspavertimaskitomis naudmenomis LR miškų įstatymo nustatyta tvarka.

Atkreiptinas dėmesys, kad siūlomi pakeitimai apima medžių ir krūmų kirtimą ne tik miško žemėje, todėl turėtų būti atsižvelgta į LR želdynų įstatymo, reglamentuojančio Lietuvos Respublikos teritorijoje ne miškų ūkio paskirties žemėje esančių želdynų ir želdinių apsaugos, tvarkymo, želdynų kūrimo ir želdinių veisimo teisinio reguliavimo pagrindus, nuostatas.

Pakartotinai atkreipiame dėmesį, kad Įstatymo projekte siūlomos įtvirtinti nuostatos sudarytų prielaidas nekontroliuojamam miško, želdynų ir saugotinių želdinių kirtimui didelėse aerodromų apsaugos zonų teritorijose (iki 15 km spinduliu nuo aerodromo).

Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, nepritariame Įstatymo projekto 25 straipsnio 2 dalies nuostatomis ir siūlome palikti galiojančią reglamentavimą.

Aplinkos viceministras

Dalius Krinickas

Zbignevas Glazko, 272 5868, el. p. zbignevas.glazko@am.lt

Dalia Taraškevičienė, mob. 8 648 06 298, el. p. dalia.taraskeviciene@meteo.lt

Agnė Balė, mob. 8 648 06 617, el. p. agne.bale@meteo.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2017-12-11 Nr. (1.16-0203)-5K-1720623) 6K-
I 2017-10-30 Nr. 2-3648 1704306**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO**100 Atkurtai
Lietuvai

Finansų ministerija susipažino su Susisiekimo ministerijos (2017 m. spalio 30 d. raštas Nr. 2-3648) teikiamu Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektu (toliau – įstatymo projektas Nr. 1) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektu (toliau – įstatymo projektas Nr. 2).

Aiškinamajame rašte nurodyta, kad įstatymo projektu Nr. 1 nustatys, kad Civilinės aviacijos administracija (toliau – CAA) yra biudžetinė įstaiga, išlaikoma iš valstybės biudžeto ir iš atskaitymų nuo rinkliavų už oro navigacijos paslaugas (atsisakius nuostatos – ši įstaiga išlaikoma ir iš atskaitymų nuo rinkliavų už naudojimąsi oro uostais), 2019 m. CAA išlaikyti reikės skirti apie 1528 tūkst. eurų valstybės biudžeto lėšų, t.y. apie 1090 tūkst. eurų daugiau, nei skirta 2017 m. (2017 m. skirta 438 tūkst. eurų valstybės biudžeto lėšų, 2018 m. – 455 tūkst. eurų valstybės biudžeto lėšų). Atsižvelgdami į tai, kad vidutinės trukmės laikotarpiu skirti papildomų asignavimų Susisiekimo ministerijai galimybės ribotos, manome, jog dėl teisinio reguliavimo, kuriuo būtų atsisakoma nuostatos dėl CAA išlaikymo iš atskaitymų nuo rinkliavų už naudojimąsi oro uostais, turėtų būti sprendžiama rengiant 2019 metų ir vėlesnių metų Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymų projektus.

Taip pat atkreipiame dėmesį, kad įstatymo projekto Nr. 1 47 straipsnyje numatoma pareiga apsidrausti nėra tapati privalomajam draudimui.

Jeigu įstatymo projekto Nr. 1 rengėjai manytų, kad tikslinga įvesti privalomąjį draudimą, įstatymo projektas Nr. 1 turėtų būti papildytas nuostatomis dėl privalomojo draudimo vadovaujantis Privalomųjų draudimų koncepcijos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. gruodžio 15 d. nutarimu Nr. 1789, 33 punktu ir apie privalomojo draudimo reikalavimą turėtų būti informuojama Europos Komisija pagal 2009 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/138/EB Dėl draudimo ir perdraudimo veiklos pradėjimo ir jos vykdymo (Mokumas II) 179 straipsnio reikalavimus, kurie yra perkelti į Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 215 straipsnį. Atitinkamai informacija apie šį reikalavimą turėtų būti skelbiama Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

Finansų viceministras

Darius Sadeckas

R. Andrašūnienė, 2390050
J. Burlėgienė, 2194416

susisiek min del aviac ist 2017-12-07(g)

Biudžetinė įstaiga
Lukiškių g. 2, LT-01512 VilniusTel. (8 5) 239 0000
Faks. (8 5) 279 1481El. paštas finmin@finmin.lt
<http://www.finmin.lt>Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių
asmenų registre, kodas 288601650



LIETUVOS RESPUBLIKOS KRAŠTO APSAUGOS MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Totorių g. 25, LT-01121 Vilnius, tel.: (8 5) 273 5501 / 262 4821, faks. (8 5) 264 8517, el. p. kam@kam.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188602751, PVM mokėtojo kodas LT100001016116

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2017-12-12 Nr. 12-01-2086
Į 2017-10-30 Nr. 2-3648

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO

Krašto apsaugos ministerija išnagrinėjo pakartotinai pateiktus derinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Aviacijos įstatymo projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą ir teikia pastabas ir pasiūlymus.

1. Pakartotinai siūlome įvertinti Krašto apsaugos ministerijos 2017 m. rugpjūčio 4 d. rašte Nr. 12-01-1410 pateiktus argumentus ir pasiūlymą Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 30 straipsnį papildyti nauja 6 dalimi:

„6. Skrydžiai bepiločiais orlaiviais virš kariuomenės vado nustatytų karinių teritorijų yra draudžiami arba ribojami. Skrydžių bepiločiais orlaiviais virš karinių teritorijų, kur šie skrydžiai ribojami, sąlygas ir tvarką nustato kariuomenės vadas.“

Derinimo pažymoje, pateiktoje kartu su Aviacijos įstatymo projektu, be kita ko, pažymima, kad galimybę panaudoti karinę jėgą prieš bepilotį orlaivį, skrendantį virš karinių teritorijų, bet neturintį kariuomenės vado leidimo, numatoma nustatyti įstatymu tvirtinamame Karinės jėgos naudojimo statute, todėl manoma, kad esamas teisinis reguliavimas yra pakankamas ir jo keisti nereikėtų.

Krašto apsaugos ministerija laikosi kitos nuomonės. Kad būtų galimybė panaudoti karinę jėgą prieš bepilotį orlaivį, skrendantį virš karinių teritorijų be kariuomenės vado leidimo, būtini du elementai. Visų pirma, turėtų būti nustatytas draudimas bepiločiams orlaiviams skristi virš kariuomenės vado nustatytų karinių teritorijų. Antra, turi būti numatyta galimybė panaudoti karinę jėgą prieš bepilotį orlaivį, kurio skrydis vykdomas nepaisant minėto draudimo. Nesant bent vieno iš šių elementų, nėra ir galimybės panaudoti karinę jėgą.

Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo jurisprudencijoje laikomasi principinės nuostatos, kad svarbiausi visuomeniniai santykiai turi būti reguliuojami įstatymais. Ne kartą pažymėta ir tai, kad pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją su žmogaus teisių ir laisvių turinio apibrėžimu ar jų įgyvendinimo garantijų įtvirtinimu susijusį teisinį reguliavimą galima nustatyti tik įstatymu.

Karinės jėgos panaudojimas prieš bepilotį orlaivį neturėtų būti vertinamas kaip sankcija dėl draudimo skristi virš kariuomenės vado nustatytų karinių teritorijų pažeidimo. Karinė jėga būtų panaudojama nedelsiant, be teismo sprendimo, todėl ir galimybė sunkioms teisinėms pasekmėms atsirasti būtų sudaroma nedelsiant, o tokiu būdu galimai būtų apribojamos žmogaus teisės į nuosavybę ir sveikatą.

Atsižvelgiant į tai, kad draudimo bepiločiams orlaiviams skristi virš kariuomenės vado nustatytų karinių teritorijų nustatymas yra būtina prielaida panaudoti karinę jėgą, kuri kartu

suponuoja ir žmogaus teisių ribojimo atsiradimo galimybę, manome, kad toks draudimas turėtų būti nustatomas tik įstatymu.

Karinės jėgos naudojimo statuto pakeitimo projekte nustatyta, kad karinė jėga gali būti panaudota krašto apsaugos ministro ar jo įgalioto kariuomenės vado nustatytomis aplinkybėmis ir sąlygomis prieš bepiločius orlaivius, jeigu jų skrydžiai vykdomi nesilaikant kariuomenės vado nustatytų reikalavimų (su Karinės jėgos naudojimo statuto pakeitimo projektu galima susipažinti Lietuvos Respublikos Seimo duomenų bazėje: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/f3099360b49411e7b2ae99faa58060a3?positionInSearchResults=1&searchModelUUID=63e109d2-c03a-4cc8-8176-2040e86d55d7>).

2. Tarpinstitucinė darbo grupė, sudaryta iš Susisiekimo ministerijos, Civilinės aviacijos administracijos, valstybės įmonės „Oro navigacija“ ir Lietuvos kariuomenės atstovų, identifikavo esamo teisinio reguliavimo problemą, kai ypatingais atvejais taikos metu, esant būtinybei operatyviai paskelbti tam tikras oro erdvės dalis draudžiamosiomis (pavyzdžiui, reaguojant į vietinio pobūdžio ginkluotus incidentus ir valstybės sienos pažeidimus, pagal savo pobūdį neprilygstančius agresijos aktams) ir siekiant suvaldyti tokius incidentus, būtų pasitelkiama Lietuvos kariuomenė; teikimą dėl tam tikrų oro erdvių paskelbimo draudžiamosiomis zonomis susisiekimo ministrui turėtų pateikti kariuomenės vadas. Priešingu atveju, operatyviai nepaskelbus tam tikrų oro erdvės zonų draudžiamosiomis, gali iškilti grėsmė civiliniams orlaiviams, žmonių gyvybei ir saugumui.

Karinės jėgos naudojimo statusas numato, kad karinė jėga statuto nustatytais atvejais ir tvarka gali būti naudojama įgyvendinant Lietuvos kariuomenės uždavinius taikos metu (7 straipsnio 2 dalis: *stebint, kontroliuojant ir ginant Lietuvos Respublikos oro erdvę*), o 10 straipsnis detalizuoja atvejus, kada karinė jėga gali būti naudojama. Iškilus būtinybei reaguoti į vietinio pobūdžio ginkluotus incidentus, valstybės sienos pažeidimus, neprilygstančius agresijos aktams, Lietuvos kariuomenė galėtų operatyviai reaguoti ir perimti tam tikras oro erdvės dalis, kuriose būtų vykdomos specialios procedūros (draudžiami civilinių orlaivių skrydžiai, vykdomas paskelbtos oro erdvės bei karinių (valstybės) orlaivių joje valdymas ir kt.). Siekdami operatyvaus sprendimo priėmimo nurodytais atvejais, siūlome Aviacijos įstatymo projekto 14 straipsnio 3 dalį išdėstyti taip:

„3. Visuomenės saugos sumetimais susisiekimo ministras skelbia tam tikras oro erdvės dalis draudžiamosiomis, ribojamosiomis arba pavojingosiomis civilinei aviacijai zonomis, kuriose taikomos specialios procedūros. Tokie sprendimai priimami CAA teikimu, suderintu su kariuomenės vadu, arba, reaguojant į vietinio pobūdžio ginkluotus incidentus ir valstybės sienos pažeidimus, pagal savo pobūdį neprilygstančius agresijos aktams – kariuomenės vado teikimu. Draudimai ir apribojimai neturi būti taikomi ilgiau, negu to reikalauja juos lėmusios priežastys.“

3. Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių (toliau – Taisyklės), patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“, 6.4 papunktyje nustatyta išimtis, kuria vadovaujantis tarptautiniams skrydžiams netaikoma būtinybė skrydžiui pasienio zonoje gauti karinių oro pajėgų vado ar jo įgalioto karininko leidimo. Periodiškai stebimi atvejai, kai civilinės aviacijos pilotai, vykdydami tarptautinį skrydį nevaldomąja oro erdve iš Lietuvos Respublikos (pvz., iš Klaipėdos) į Lenkijos Respubliką, pasinaudodami Taisyklių 6.4 papunktyje numatyta išimtimi, piktnaudžiaudami skrenda išilgai pasienio zonos (pvz., nuo Nidos iki pat valstybinės sienos su Lenkijos Respublika), nors tam nėra pagrindo, taip sukeldami skrydžių saugos riziką bei skatindami įvairių pasienyje veikiančių institucijų suaktyvėjimą tiek Lietuvos Respublikoje, tiek Rusijos Federacijos Kaliningrado srityje. Atsižvelgdama į oro erdvės poreikius nacionalinio saugumo tikslams užtikrinti, Lietuvos kariuomenė laikosi nuostatos, kad skrydžiai pasienio zonoje gali būti vykdomi tik išimtinio būtinumo atvejais, todėl siūlome tikslinti Aviacijos įstatymo projekto 31 straipsnio 3 dalies 4 punktą.

Atsižvelgdami į tai, kad Taisyklių 6 punktą įtraukiamas į Aviacijos įstatymo projektą, siūlome Aviacijos įstatymo projekto 31 straipsnio 3 dalies 4 punktą išdėstyti taip:

„4) skrydžiui gautas Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų vado ar jo įgalioto karininko

leidimas, išduotas kariuomenės vado nustatytomis sąlygomis ir tvarka (netaikoma tarptautiniams skrydžiams, kai kertama Lietuvos Respublikos valstybės siena su ne Šengeno sutarties valstybėmis, ir valstybės orlaivių skrydžiams);“.

Aviacijos įstatymo projekto 2 straipsnio 33 dalis nustato pasienio zonos sąvoką, kuri aprėpia dvigubą pasienio zonos sąvokos formuluotę. Atnaujinus vidaus sienų kontrolę, pasienio zona prasiplečia ir pradeda galioti taikomi apribojimai ir su Europos Sąjungos valstybėmis. Kiekvienam skrydžiui, vykdomam į Europos Sąjungos valstybę arba iš jos, tektų papildomai gauti Karinių oro pajėgų vado ar jo įgalioto karininko leidimą. Tai apsunkintų skrydžių organizavimą, padidintų administracinę naštą, todėl, manome, tikslinga Aviacijos įstatymo projektą papildyti 31 straipsnio 3 dalies 5 punktu:

„5) Atnaujinus vidaus sienų kontrolę, šio straipsnio 3 dalies 4 punkto reikalavimai netaikomi visiems tarptautiniams skrydžiams.“

4. Dėl Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projekto pastabų ir pasiūlymų neturime.

Ministerijos kanclerė



Daiva Beliackienė

Rasa Leonavičienė, tel. (8 5) 264 8522, el. p. rasa.leonaviciene@mil.lt
Mantas Keliotis, tel. (8 5) 273 5597, el. p. mantas.keliotis@kam.lt
Juozas Januškevičius, tel. (8 37) 307 639, el. p. juozas.januskevicius@mil.lt

100 Atkurtai
Lietuvai

Originalas nebus siunčiamas



Originalas nebus siunčiamas

LIETUVOS RESPUBLIKOS SVEIKATOS APSAUGOS MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Vilniaus g. 33, LT-01506 Vilnius, tel. (8 5) 266 1400,
faks. (8 5) 266 1402, el. p. ministerija@sam.lt, <http://www.sam.lt>.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188603472

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2017-11-07 Nr. (1.1.5-411)10-8886
Į 2017-10-30 Nr. 2-3648

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija susipažino su Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektu ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektu (toliau kartu – Projektai), paskelbtais Lietuvos Respublikos Seimo teisės aktų informacinės sistemos (TAIS) Projektų registravimo posistemyje (TAIS Nr. 17-12526 ir Nr. 17-12527), ir teikia pastabas.

1. Pakartotinai pažymime, kad pagal Lietuvos Respublikos triukšmo valdymo įstatymo 9 straipsnio 4 punkto nuostatas, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija kartu su Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija rengia ir tvirtina orlaivių triukšmo ribojimo taisykles. Atsižvelgiant į tai, kad Projektų aiškinamajame rašte nurodyta, kad priėmus Projektus turės būti pripažintas netekusiu galios Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2001 m. balandžio 19 d. įsakymas Nr. 134/217 „Dėl Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklių patvirtinimo ir jų įgyvendinimo“, turėtų būti rengiamas ir Lietuvos Respublikos triukšmo valdymo įstatymo 9 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas (atitinkamai turėtų būti papildyti ir Projektų lydimieji dokumentai).

2. Informuojame, kad sanitarinės apsaugos zonos tikslas yra apsaugoti visuomenę nuo ūkinės veiklos sukeltos taršos, o ne užtikrinti skrydžių saugumą, sanitarinės apsaugos zonoje nereglamentuojami statinių aukščiai, todėl manome, kad tikslinga Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projekto 10 straipsnio 2 dalyje išbraukti žodžius „sanitarinės apsaugos zonas“.

3. Aplinkos ministerija šiuo metu yra parengusi ir pateikusi Lietuvos Respublikos Vyriausybei Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo projektą, kuriame numatyta, kad aerodromui nustatoma triukšmo apsauginė zona. Atsižvelgiant į tai siūlome Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projekto 25 straipsnį papildyti nuostatomis dėl aerodromo triukšmo apsauginės zonos nustatymo ir statinių statybos bei kitų apribojimų joje taikymo.

Sveikatos apsaugos viceministrė

Aušra Bilotienė Motiejūnienė

Valdas Uscila, tel. (8 5) 205 5292, el. p. valdas.uscila@sam.lt
Dalia Žukienė, tel. (8 5) 205 5293, el. p. dalia.zukiene@sam.lt

100 Atkurtai
Lietuvai



**LIETUVOS RESPUBLIKOS ŠVIETIMO IR MOKSLO MINISTERIJA**

Biudžetinė įstaiga, A. Volano g. 2, 01516 Vilnius, tel. (8 5) 219 1225/219 1152, faks. (8 5) 261 2077,
el. p. smmin@smm.lt, http://www.smm.lt. Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188603091.
Atsisk. sąsk. LT30 7300 0100 0245 7205 „Swedbank“, AB, kodas 73000

Lietuvos Respublikos
susisiekimo ministerijai

2017 - 11 - 16 Nr. SR- 4908
Į 2017 - 10 - 30 Nr. 2-3648

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministerija (toliau – ministerija) susipažino su pateiktu derinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą ir teikia šiuos siūlymus.

1. Siūlytume palikti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo pakeitimo įstatymo projekte šiuo metu galiojančią Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalies nuostatą dėl šio įstatymo nuostatų netaikymo vaikų mokymui skirtiems sklandytuvams. Siūlytume formuluoti taip: „Šis įstatymas netaikomas vaikiškiems sklandytuvams - bemotoriams orlaiviams, kurių minimalus stabilaus skrydžio greitis ne didesnis kaip 45 kilometrai per valandą, maksimali pakilimo masė neviršija 170 kilogramų - kai šie sklandytuvai naudojami vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui. Vaikiškų sklandytuvų naudojimo tvarką nustato ir jos vykdymą kontroliuoja Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministerija“.

2. Siūlytume išbraukti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo pakeitimo įstatymo projekto 2 straipsnio 21 punkto 3 papunktį ir atkreipti dėmesį į tai, kad galiojančio Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalis atsirado po to, kai 2000 metais patobulinus Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymą paaiškėjo, kad vaikų mokymui skirti ir daugelį metų naudoti sklandytuvai iš vaikų mokymo priemonių staiga pavojo civiliniams orlaiviams. Tokiu būdu buvo sukurta destruktinė teisinė aplinka, įklampinusi tiek Švietimo ir mokslo ministeriją, atsakingą už vaikų aviacinį ugdymą, tiek Civilinės aviacijos administraciją, atsakingą už civilinių orlaivių kontrolę. Siekiant pašalinti koliziją, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras 2003 m. rugpjūčio 12 d. įsakymu Nr. 3-481 sudarė tarpinstitucinę darbo grupę, kuriai pavedė parengti pasiūlymus dėl vaikų aviacijos organizavimo. Po tarpinstitucinės darbo grupės suformuluotų išvadų, Lietuvos Respublikos Seimas 2004 m. liepos 15 d., papildė Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 3 straipsnį 5 dalimi, ir pavedė Lietuvos Respublikos Vyriausybei įgalioti instituciją, kuri nustatys minėto 3 straipsnio 5 dalyje nurodytų orlaivių naudojimo tvarką. Ministro Pirmininko 2004 m. rugpjūčio 30 d. pavedimu (Nr. 17-7122) Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministras 2004 m. lapkričio 12 d. įsakymu Nr. ĮSAK-1779 patvirtino „Orlaivių naudojimo vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui tvarkos aprašą“, kuris suderintas su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

Pastabų dėl Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projekto ministerija neturi.

Švietimo ir mokslo viceministras

Gražvydas Kazakevičius

Algimantas Šimaitis, tel. (8 5) 219 1203, el. p. Algimantas.Simaitis@smm.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, LT-01104 Vilnius,
tel. (8 5) 266 2984, faks. (8 5) 262 5940, el. p. rastine@tm.lt,
atsisk. sąskaita LT267044060000269484 AB SEB bankas, banko kodas 70440.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2017-11- Nr.

Į 2017-10-30 Nr. 2-3648

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, pagal kompetenciją išnagrinėjusi Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą (toliau – projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą (toliau nurodant kartu – projektai), teikia šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Pažymėtina, kad išlieka aktualios Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos 2017 m. liepos 31 d. raštu Nr. (1.6.E) 2T-672 teiktos teisinės išvados 7, 10, 12, 19, 21, 30, 41, 43, 47, 49, 54, 56, 57, 61, 63, 67 pastabos. Siūlytina pagal minėtas pastabas patikslinti projektu nauja redakcija dėstomą Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymą (toliau – Įstatymas).

2. Pastebėtina, kad Įstatymo 2 str. 14 d. numatoma praplėsti statinių ir įrenginių, laikytinų kliūtimi, sąrašą. Siūlytina projektų aiškinamajame rašte pagrįsti šių pakeitimų poreikį.

3. Siekiant teisinio aiškumo, siūlytina koreguoti Įstatymo 2 str. 37 d. pateikiamą formuluotę „naudotojai tarp savęs trečiąja šalimi nelaikomi“. Be to, siūlytina Įstatyme konkretizuoti, kokia dalis galėtų būti laikoma „didžiąja“.

4. Manytina, jog Įstatymo 6 str. 5 d. įtvirtinamos procedūrinio pobūdžio nuostatos neatitiktų Įstatymo teisinio reguliavimo dalyko. Remiantis tuo, kas išdėstyta, siūlytina šių nuostatų atsisakyti.

5. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau – BK) 97 str. 3 d., turinčiais teistumą laikomi: 1) asmenys, kuriems bausmės vykdymas buvo atidėtas, – laikotarpiu, kuriam buvo atidėtas bausmės vykdymas; 2) asmenys, nuteisti už neatsargius nusikaltimus, – bausmės atlikimo laikotarpiu; 3) asmenys, nuteisti už tyčinius nusikaltimus ir realiai atlikę paskirtą bausmę, – bausmės atlikimo laikotarpiu ir po bausmės atlikimo arba atleidimo nuo bausmės atlikimo: a) trejus metus, jeigu jie nuteisti už nesunkų ar apysunkų nusikaltimą; b) penkerius metus, jeigu jie nuteisti už sunkų nusikaltimą; c) aštuonerius metus, jeigu jie nuteisti už labai sunkų nusikaltimą; d) dešimt metų, jeigu jie yra pavojingi recidyvistai. Suėjus šiems terminams, teistumas išnyksta ir asmenys laikomi neteistais (BK 97 straipsnio 6 dalis). Atsižvelgiant į tai pastebėtina, kad Įstatymo 7 str. 1 d. 3 p. siūlomos nuostatos „nėra nutiestas“ ir „pasibaigęs bausmės vykdymo atidėjimo laikotarpis“ yra perteklinės, nes, vadovaujantis BK 97 straipsnio 3 ir 6 dalimis, asmenys

laikomi neteistais (nėra nuteisti), kai jiems teistumas yra išnykęs. Kartu pažymėtina, kad asmenims, turintiems karinės aviacijos specialisto licenciją ši licencija būtų stabdoma įtariant, kad šis specialistas padarė tyčinę nusikalstamą veiką (žr. Įstatymo 7 str. 4 d. 3 p.). Siekiant užtikrinti asmenų lygiateisiškumą, siūlytina suderinti Įstatymo 7 str. 1 d. 3p. ir 4 d. 3 p. nuostatas. Be to, siūlytina įvertinti, ar Įstatymo 7 str. 1 d. 3 p. siekiamas įtvirtinti teisinis reguliavimas yra proporcingas. Papildomai siūlytina BK 97 str. nuostatų kontekste Įstatymo 7 str. 1 d. 3 p. po „išnykęs“ įrašyti „ar panaikintas“.

6. Įvertinant Įstatymo 7 str. 2 d. 3 p. numatomą pagrindą neišduoti karinės aviacijos specialisto licencijos, siūlytina analogišku pagrindu papildyti Įstatymo 7 str. 1 d.

7. Įvertinant Įstatymo 5 str. 1 d. numatomą teisinį reguliavimą, pažymėtina, jog Civilinės aviacijos administracijos galimai patiriamos sąnaudos išimtinai priklausytų nuo Civilinės aviacijos administracijos planuojamų sąnaudų. Šiame kontekste taip pat atkreiptinas dėmesys, jog, vadovaujantis Įstatymo 5 str. 4 d. nuostatomis, lėšų suma, reikalinga šioje dalyje nurodomai valstybinei priežiūrai atlikti, išlieka neapibrėžto pobūdžio. Remiantis tuo, kas išdėstyta, manytina, jog Įstatymo 5 str. turėtų būti numatomi aiškūs atsiskaitymų nuo rinkliavų už oro navigacijos paslaugas mokėjimo principai (esminiai elementai), pavyzdžiui, nustatomas konkretus didžiausias galimas šių atsiskaitymų dydis, rinkliavas už oro navigacijos paslaugas mokančių subjektų teisės, šių rinkliavų sumokėjimo terminai.

8. Manytina, kad Įstatymo 5 str. 4 d. numatomas teisinis reguliavimas išlieka nesuderinamas su Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo 2 str. 4 d., 4¹ str. ir 36¹ str. 1 d. įtvirtintomis nuostatomis. Pažymėtina, kad siekiant užtikrinti asmenų lygiateisiškumą, Civilinei aviacijos administracijai neturint pakankamai išteklių jai priskirtoms funkcijoms vykdyti, galėtų būti sprendžiamas šių išteklių didinimo ar minėtų funkcijų perdavimo kitam viešojo administravimo subjektui klausimas. Papildomai pastebėtina, kad Įstatymo 5 str. 4 d. numatomos nuostatos išlieka neapibrėžto pobūdžio, atsižvelgiant į tai, kad šiomis nuostatomis nėra numatomas atitinkamų įgaliojimų suteikimo mechanizmas (pvz., perduodamų įgaliojimų apimtis, perdavimo sąlygos, apmokėjimo už nurodomą patikrinimą ypatumai ir pan.). Remiantis tuo, kas išdėstyta, siūlytina atsisakyti Įstatymo 5 str. 4 d. numatomo teisinio reguliavimo.

9. Siekiant apibrėžtumo Įstatymo 5 str. 5 d. siūlytina numatyti, kokiam maksimaliam laikotarpiui galėtų būti pratęsimi šioje dalyje nurodomi terminai. Ši pastaba aktuali ir Įstatymo 45 str. 17 d. numatomų nuostatų, kurių pagrindu galėtų būti neribojamai pratęsimas šioje dalyje nurodomos išimties taikymas, atžvilgiu.

10. Pastebėtina, kad Įstatymo 6 str. 3 d. nurodomų karinės aviacijos specialistų licencijų pavadinimai Įstatymo 7 str. nevartojami. Siekiant dėstymo nuoseklumo, siūlytina 6 str. 3 d. nurodyti atitinkamą, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr.1R-298 „Dėl Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“ patvirtintų Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų 6.5 p. reikalavimus atitinkantį trumpinį.

11. Įstatymo 7 str. 5 d. siūlytina kaip iš esmės perteklinių atsisakyti šio straipsnio 7 d. 2 p. įtvirtinamų nuostatų dėl karinės aviacijos specialisto licencijos galiojimo panaikinimo.

12. Atsižvelgiant į tai, kad į Įstatymo 2 str. 1 d. pateikiamos aerodromo sąvokos turinį nepatektų aerodromo apsaugos zonų teritorijos, siūlytina tikslinti Įstatymo 25 str. pavadinimą.

13. Siūlytina įvertinti, ar Įstatymo 28 str. 2 d. nebūtų tikslinga vietoj „Susisiekimo ministerija“ įrašyti „susisiekimo ministras“

14. Įstatymo 30 str. 7 d. vietoj „pateikimo“ siūlytina įrašyti „įteikimo“.

15. Nėra aišku, ar Įstatymo 39 str. 2 d. ir 5 d. nurodomas vienas, ar keli leidimai. Siūlytina suvienodinti šiose dalyse nurodomų leidimų pavadinimus arba detalizuoti 2 d. nurodomą leidimo pavadinimą.

16. Įstatymo 41 str. siūlytina vieningai naudoti nereguliariojo komercinio skrydžio formulotę.

17. Įstatymo 45 str. 4 d. 3 p. yra siekiama nustatyti, kad susisiekiimo ministras tvirtina antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį, jeigu pareiškėjas yra susipažinęs su taisyklėmis, kuriomis siekiama užtikrinti tinkamą oro uosto veikimą, ir įsipareigoja jų laikytis. Pastebėtina, kad Įstatyme nenurodomas subjektas, atsakingas už šių taisyklių patvirtinimą. Siekiant teisinio aiškumo ir nuoseklumo, siūlytina Įstatyme įvardinti subjektą, tvirtinantį minėtas taisykles.

18. Įstatyme siūloma reglamentuoti sprendimo patvirtinti antžeminių paslaugų teikimą panaikinimą tiek juridiniams ir fiziniams asmenims, teikiantiems šias paslaugas komerciniais pagrindais, tiek savateikiams. Antžemine paslauga laikoma ir orlaivio techninė priežiūra (įstatymo projekto 1 priedo 5 p.). Įstatymo 45 str. 6 ir 8 d. siekiama įtvirtinti sprendimo patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį galiojimo sustabdymo ir panaikinimo už atitinkamų taisyklių pažeidimus atvejus. Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas (toliau – ANK) numato teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą atėmimą už tam tikrą administracinį nusižengimą. Taigi, iš esmės tuos pačius teisinius santykius, – galimybės atlikti orlaivių techninę priežiūrą tiek komerciniais pagrindais, tiek savo reikmėms, panaikinimas fiziniams asmenims už teisės normų pažeidimą, – reglamentuos du teisės aktai – Įstatymas ir ANK. Manytume, kad laikantis teisėkūros sistemiškumo principo, tapatūs teisiniai santykiai turėtų būti reguliuojami viename teisės akte. Todėl siūlytina svarstyti galimybę pripažinti ANK nuostatas, susijusias su teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą atėmimu, netekusiomis galios, arba visus teisės pažeidimus, už kurių padarymą fiziniai asmenys, teikiantys orlaivių techninę priežiūrą, ar savateikiai, gali netekti teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą, formuluoti ANK. Kartu atkreipiame dėmesį į teisinės terminijos nesuderinamumą – ANK vartojama *teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą* sąvoka, be to, ANK 683 str. 1 d. nustatyta, kad teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą atėmimas vykdomas paimant *licenciją*, kai, tuo tarpu, Įstatyme vartojama *sprendimo patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį galiojimo panaikinimo* sąvoka, nors kalbama apie tą patį veiksmą.

Pastebėtina, kad šiuo metu ANK 393 str. 8 d. nustatyta administracinė atsakomybė už Aviacijos įstatyme nurodytų civilinės aviacijos specialistų tiesioginių pareigų atlikimą, kai tai daro neblaivus ar apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų civilinės aviacijos specialistas. ANK numato administracinę atsakomybę tik fiziniam asmeniui. Neaišku, kodėl projekte nėra siekiama įtvirtinti juridinio asmens, kuris neužtikrino, kad civilinės aviacijos specialistas tiesioginių pareigų atlikimo metu būtų blaivus ar neapsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, atsakomybės. Jei būtų nuspręsta pripažinti ANK nuostatas, susijusias su teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą atėmimu, netekusiomis galios, siūlytina ir fiziniams asmenims numatyti sankcijas už civilinės aviacijos specialistų tiesioginių pareigų atlikimą, t. y. orlaivio skrydžio įgulos nario ir asmens, atliekančio orlaivių techninę priežiūrą, kai tai daro neblaivus ar apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų civilinės aviacijos specialistas, tuo labiau, kad Įstatymo 7 str. 4 d. 2 p. ir 5 d. siūloma įtvirtinti galimybę sustabdyti ir panaikinti karinės aviacijos specialisto licencijos galiojimą,

jeigu pradėtas tyrimas įtariant, kad karinės aviacijos specialistas naudojosi licencijos suteiktomis teisėmis būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotikų, psichotropinių arba kitų medžiagų.

19. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad nesutampa Įstatyme ir ANK vartojamos sąvokos. ANK 393 straipsnio 8 dalyje nustatyta administracinė atsakomybė už avarinę situaciją sukėlusį skrydžių saugos taisyklių pažeidimą, už kurį, be kita ko, numatyta administracinio poveikio priemonė – teisės skraidyti orlaivio įgulos nariu, teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą, teisės dirbti skrydžių vadovu atėmimas. Pažymėtina, kad Įstatyme avarinės situacijos sąvoka nėra apibrėžta ir nėra vartojama.

20. Tikslintinas ANK projekto 2 straipsnyje siūlomų dėstyti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso priedo naujų punktų numeravimas, atsižvelgus į juose nurodomų teisės aktų ir aktualios redakcijos Administracinių nusižengimų kodekso priede įtvirtintų teisės aktų datas.

Teisingumo viceministras

Raimondas Bakšys

Sonata Gendvilaitė, (8 5) 266 2950, el. p. sonata.gendvilaite@tm.lt

Asta Gedzevičiūtė, (8 5) 266 2881, el. p. asta.gedzeviciute@tm.lt

Laurynas Naujokaitis, tel. (8 5) 266 29 89, el. p. laurynas.naujokaitis@tm.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS UŽSIENIO REIKALŲ MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, J. Tumo-Vaižganto g. 2, LT-01511 Vilnius, tel.: (8 5) 236 2444, (8 5) 236 2400,
faks. (8 5) 231 3090, el. p. urm@urm.lt, <http://www.urm.lt>
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188613242

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2017-11-14 Nr. (22.29)3-5436

Į 2017-10-30 Nr. 2-3648

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerija, išnagrinėjusi pakartotinai pateiktus derinti patikslintus Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą (TAIS Nr. 17-12526) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą (TAIS Nr. 17-12527), informuoja, kad šiems projektams pritaria ir pagal kompetenciją pastabų ir pasiūlymų neturi.

Ministerijos kanclerė

Jūratė Raguckienė



LIETUVOS RESPUBLIKOS ŪKIO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 38, LT-01104 Vilnius, tel.: 8 706 64 845, 8 706 64 868,
faks. 8 706 64 762, el. p. kanc@ukmin.lt, <http://ukmin.lrv.lt>.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188621919

Lietuvos Respublikos susiekimo ministerijai

2017-11-

Nr. (15.27-37 E)-3-

I 2017-10-30

Nr. 2-3648

DĖL PATIKSLINTO LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Ūkio ministerija išnagrinėjo kartu su Jūsų 2017 m. spalio 30 d. raštu Nr. 2-3648 (toliau – raštas) pateiktą derinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas) ir pagal kompetenciją teikia pastabas:

1. Ūkio ministerija 2017 m. rugpjūčio 8 d. raštu Nr. 3-3341 teikė pastabas dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo projekto 5 straipsnio 6 dalies, kurioje buvo nurodyta, kad „jeigu, vykdant valstybinę priežiūrą, Civilinės aviacijos administracija (toliau – CAA) neturi atitinkamam patikrinimui atlikti kvalifikuoto darbuotojo, ji gali įgalioti tokią kvalifikaciją turintį juridinį asmenį atlikti patikrinimą. Išlaidas, susijusias su tokiu patikrinimu, apmoka tikrinamasis juridinis ar fizinis asmuo.“

Ūkio ministerija išdėstė savo argumentus, kodėl valstybinės priežiūros funkcijos neturėtų būti perduodamos vykdyti ne viešojo administravimo subjektui ir dėl kokių priežasčių už atliekamų patikrinimų atlikimą neturėtų mokėti ūkio subjektas, t. y. tuo atveju, kai atliekama veikla yra nuolatinė valstybės funkcija, ji turi būti finansuojama Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšomis. Valstybė, nustatydamą veiklos reikalavimus, turi užtikrinti tinkamą jų laikymosi priežiūrą, vadinasi, ir efektyviai priežiūrai būtina ir pakankamą ūkio subjektų veiklos priežiūrą atliekančių institucijų finansavimą.

Kartu su raštu atsiųstoje derinimo pažymoje nurodoma, kad „atsižvelgdami į tai, kad CAA neturėtų pakankamai finansinių išteklių atlyginti kompetentingai organizacijai už jos atliktą patikrinimą, ir siekdami sudaryti galimybę aviacijos srities įmonėms operatyviau gauti atitinkamus pažymėjimus, manome, kad Įstatyme būtų tikslinga nustatyti, kad išlaidas, susijusias su kompetentingos organizacijos atliekamu patikrinimu, apmoka tikrinamasis fizinis ar juridinis asmuo.“

Derinimo pažymoje Susisiekimo ministerija mini Europos Sąjungos Reglamento (ES) Nr. 139/2014, Reglamento (ES) Nr. 965/2012 ir Reglamento (EB) Nr. 216/2008 nuostatas, reglamentuojančias sertifikavimo užduočių skyrimą kompetentingai organizacijai, atitinkančiai nustatytus reikalavimus, kontroliuojant agentūrai ar nacionalinei aviacijos institucijai ir jų atsakomybę. Pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 13 straipsnį kompetentingos organizacijos pažymėjimų neišduoda (o tik atlieka reikiamus patikrinimus), t. y. kompetentinga organizacija gali atlikti bet kurią su sertifikavimo procesu susijusią užduotį, išskyrus paties pažymėjimo išdavimą.

Visi derinimo pažymoje nurodyti argumentai dėl tikrinimo užduočių delegavimo yra susiję su sertifikavimo procesu, tačiau ne su valstybine aviacijos priežiūra (be kita ko, ir patikrinimais), kuri yra išimtinai viešojo administravimo subjekto funkcija.

Atsižvelgdama į tai, Ūkio ministerija mano, kad reiktų tikslinti Įstatymo projekto 5 straipsnio 6 dalį – nurodyti, kad galima įgalioti juridinį asmenį atlikti *su sertifikavimo užduoties atlikimu susijusius patikrinimus*, o ne apskritai su valstybine priežiūra susijusius patikrinimus.

Be to, pažymėtina, kad už sertifikavimą, pažymėjimų, leidimų išdavimą Konkrečiose valstybės rinkliavos dydžių ir šios rinkliavos mokėjimo ir grąžinimo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. gruodžio 15 d. nutarimu Nr. 1458, yra numatytos rinkliavos CAA. Todėl nėra aišku, kodėl ūkio subjektas turėtų mokėti už juridinio asmens atliekamus sertifikavimo užduoties patikrinimus, kai jis jau būna sumokėjęs valstybinę rinkliavą už sertifikavimo paslaugą.

2. Ūkio ministerija savo raštu taip pat pateikė pastabą dėl Įstatymo projekto 33 straipsnio (dabartinio 34 straipsnio), kuriame nurodyta, kad „parodomuosius renginius, parodomuosius skrydžius ir aviacijos sporto varžybas rengti galima CAA nustatyta tvarka“. Ūkio ministerija išdėstė savo poziciją, kad, vadovaujantis Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktika, esminės ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, galima nustatyti tik įstatymu. Kartu su raštu atsiųstoje derinimo pažymoje nurodoma, kad Įstatymo 34 (buvusiame 33) straipsnyje nustatyta tvarka nenustato ūkinę veiklą iš esmės apribojančių reikalavimų ir jų nuostatų į Įstatymą perkelti nereikia. Ūkio ministerija negali sutikti su šia pozicija. Įvertinus Parodomųjų renginių ir aviacijos sporto varžybų rengimo taisykles, patvirtintas Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2017 m. liepos 31 d. įsakymu Nr. 4R-111, nustatyta, kad parodomuosius renginius ir aviacijos sporto varžybas rengti galima tik gavus CAA įgalioto darbuotojo leidimą. Taisyklėse įtvirtintos leidimų išdavimo sąlygos, taip pat nustatyti leidimo panaikinimo pagrindai, esminės veiklos vykdymo sąlygos. Vadovaujantis Licencijavimo pagrindų aprašo, patvirtinto Vyriausybės 2012 m. liepos 18 d. nutarimu Nr. 937, 18 punktu, tokio pobūdžio nuostatos yra įstatyminio reguliavimo dalykas. Atsižvelgdami į išdėstytus argumentus, siūlome papildyti Įstatymo projekto 34 straipsnį – įtvirtinti jame esmines su parodomųjų renginių, parodomųjų skrydžių ir aviacijos sporto varžybų rengimu susijusias nuostatas.

3. Pažymime, kad negalime sutikti su derinimo pažymoje nurodytais argumentais dėl to, kad Įstatymo projekto 20 straipsnio 3 dalies 3 punkte (buvusiame 19 straipsnio 3 dalies 3 punkte) nurodyti subjektai atitinka šiuo metu galiojančios Aviacijos įstatymo 21 straipsnio 1 dalies 1 punkte, 2 ir 3 dalyje numatytus subjektus. Įstatymo projekto 20 straipsnio 3 dalies 3 punkte nurodyta, kad orlaivis registruojamas civilinių orlaivių registre tuo atveju, jeigu orlaivio savininkas yra Lietuvos Respublikos pilietis arba juridinis asmuo, registruotas Lietuvos Respublikoje, Lietuvos valstybė arba savivaldybė; arba orlaivio savininkas yra ne Lietuvos Respublikos pilietis arba juridinis asmuo, registruotas Lietuvos Respublikoje, bet orlaivis didžiąją dalį skrydžių vykdo iš Lietuvos Respublikos oro uosto; arba orlaivio naudotojas yra Lietuvos Respublikos pilietis ar juridinis asmuo, registruotas Lietuvos Respublikoje, ir šis orlaivis didžiąją dalį skrydžių vykdo iš Europos Sąjungos šalies oro uosto. Šiuo metu galiojančioje teisės akto redakcijoje nurodyta, kad orlaivis registruojamas civilinių orlaivių registre, jeigu orlaivio savininkas yra Lietuvos Respublikos pilietis arba juridinis asmuo, registruotas Lietuvos Respublikoje, Lietuvos valstybėje arba savivaldybėje. Akivaizdu, kad projekte numatyta platesnė subjektų grupė ir dėl to padidėja Įstatymo projekto nuostatų sukeliama administracinė našta. Įstatymo projekto rengėjas turėtų

apskaičiuoti administracinės naštos pokytį, vadovaudamasis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. sausio 11 d. nutarimo Nr. 4 „Dėl Administracinės naštos ūkio subjektams nustatymo metodikos patvirtinimo“ nuostatomis, ir suderinti su Ūkio ministerija užpildytą administracinės naštos apskaičiavimo ataskaitą.

4. Įstatymo projekto 47 straipsnyje (10, 13 ir 14 dalyse) įtvirtinama susisiekimo ministro teisė taikyti ribojimus antžeminių paslaugų teikėjų skaičiui ir (ar) saviteikiai. Būtina užtikrinti, kad tokie ribojimai būtų būtini, objektyvūs ir proporcingi. Šiame kontekste pažymėtina, kad pagal 47 straipsnį į susisiekimo ministrą dėl apribojimų kreipiasi oro uosto valdytojas, o sprendimą priima šiuo metu oro uosto valdytojo akcininkui (valstybei) atstovaujančios ministerijos vadovas (susisiekimo ministras). Neatmestina, kad tam tikrais atvejais gali būti tam tikras oro uostų valdytojų suinteresuotumas riboti antžeminių paslaugų teikėjų veiklą, o pagal šį straipsnį susisiekimo ministrui yra suteikta tam tikra diskrecija priimant sprendimus. Siekiant išvengti subjektyvių (nepagrįstų) sprendimų priėmimo, Susisiekimo ministerijai siūlytina įvertinti, ar Įstatymo projekte nereikėtų konkrečiau įvardyti objektyvių aplinkybių, kuriomis remdamasis susisiekimo ministras gali riboti antžeminių paslaugų teikėjų veiklą. Taip pat siūlytina įvertinti, ar antžeminių paslaugų teikėjų ribojimo tikslais nebūtų tikslinga konsultuotis su Civilinės aviacijos administracija (įtraukti Civilinės aviacijos administraciją į sprendimų priėmimo procesą).

Ūkio ministerijos kancleris

Nerijus Rudaitis

Kristina Kertenė, tel. 8 706 64 719, el. p. kristina.kertene@ukmin.lt
Goda Surinaitė, tel. 8 706 64 900, el. p. goda.surininaite@ukmin.lt
Jelena Dilienė, tel. 8 706 64 778, el. p. jelena.diliene@ukmin.lt
Kęstutis Šukvietis, tel. 8 706 64 828, el. p. kestutis.sukvietis@ukmin.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS VIDAUS REIKALŲ MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Šventaragio g. 2, LT-01510 Vilnius,
tel.: (8 5) 271 7154 / 271 7178, faks. (8 5) 271 8551, el. p. bendrasisd@vrm.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188601464

Susisiekimo ministerijai

Nr.
I 2017-10-30 Nr. 2-3300

DĖL ĮSTATYMŲ PROJEKTŲ

Vidaus reikalų ministerijoje išnagrinėti pakartotinai pateikti derinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektas (toliau – įstatymo projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektas. Dėl įstatymo projekto teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Valstybės sienos apsaugos tarnybai prie Vidaus reikalų ministerijos (toliau – tarnyba), kuriai, kaip vienai iš valstybės orlaivių naudotojų, svarbus kliūčių ženklavimas. Kliūčių ženklavimo klausimas tampa ypač aktualus skrydžius vykdant tamsiuoju paros metu, kai yra naudojami naktinio matymo prietaisai. Kadangi pagal įstatymo projekte nauja redakcija dėstomo Aviacijos įstatymo (toliau – keičiamas įstatymas) 10 straipsnio nuostatas kliūtys turi būti privalomai ženklavamos pasienio ruože bei išilgai geležinkelio kelio linijos, kuriais vyksta tranzitinių traukinių eismas, kliūčių įrengimo ir naudojimo tvarka turėtų būti papildomai derinama ir su tarnyba. Atsižvelgdami į tai, siūlome keičiamo įstatymo 10 straipsnio 3 dalį išdėstyti taip:

„3. Kliūtys turi būti ženklavamos tam tikrais nakties ir dienos ženklais. Jų įrengimo ir naudojimo tvarką nustato CAA, **suderinusi su Valstybės sienos apsaugos tarnyba** ir kariuomenės vadu.“

2. Tarnyba, atlikdama įstatymų nustatytas funkcijas, eksploatuoja orlaivius bei vykdo jais skrydžius (taip pat ir orlaiviais su specialiąja įranga). Šių skrydžių pobūdis ir eksploatacijos reikalavimai neturėtų būti reglamentuojami civilinės aviacijos veiklą nustatančiais teisės aktais, įgyvendinant reglamento (ES) Nr. 216/2008 taikymo išimtį. Šiuo metu galiojantis teisinis reglamentavimas nenumato specializuotų standartų, kurie turėtų būti taikomi tarnybos aviacijos veikloje. Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, siūlome keičiamo įstatymo 12 straipsnio 5 dalį išdėstyti taip:

„5. Nekariniai valstybės orlaiviai registruojami Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre. **Nekarinių valstybės orlaivių skrydžių ir eksploatavimo reikalavimus tvirtina vidaus reikalų ar muitinės įstaigos vadovas, suderinęs su CAA. Šie reikalavimai neturi kelti grėsmės civilinių orlaivių saugai, tarptautiniam ar komerciniam vidaus eismui, taip pat oro erdvei ir oro uostams, naudojamiems šiam eismui. Nekarinių valstybės orlaivių eksploatavimo priežiūrą atlieka CAA.**“

3. Keičiamame įstatyme lieka neįgyvendintas Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012 nustatytas reguliavimas, apibrėžiantis valstybės orlaivių (taip pat ir nekarinių) vykdomą specialiųjų operacijų eismą. Tokie orlaiviai išskiriami iš bendrojo oro eismo suteikiant jų užduotims atlikti būtiną prioritetą bei leidžiant nukrypti nuo bendrų oro eismo taisyklių. Tarnyba, vykdydama

nurodytas užduotis, dažnai susiduria su problemomis, kai skrydžių valdymo tarnybos nesuteikia reikalingo oro eismo prioriteto, reikalingo, pvz., teisėsaugos, paieškos ir gelbėjimo užduotims atlikti. Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, siūlome keičiamo įstatymo 14 straipsnio 2 dalies 3 punktą išdėstyti taip:

„3) specialiųjų operacijų eismą – nekarinių valstybės orlaivių skrydžiai, kurie vykdomi vadovaujantis Reglamentu (ES) Nr. 923/2012, atliekant Reglamento (ES) Nr. 923/2012 4 straipsnio 1 dalyje nurodytą viešojo intereso veiklą ir saugaus šios veiklos vykdymo mokymus“.

4. Pagal keičiamo įstatymo 2 straipsnio 7 dalyje pateiktą sąvokos apibrėžtį į civilinio orlaivio sąvoką nepatenka nekarinis valstybės orlaivis. Manytina, kad tokio orlaivio registravimo panaikinimo sąlygos turėtų būti vienodai taikomos tiek civiliniam, tiek ir nekariniam valstybės orlaiviui, todėl siūlome keičiamo įstatymo 20 straipsnio 6 dalies pirmąjį sakinį išdėstyti taip:

„6. Civilinio orlaivio registravimas panaikinamas, jeigu:“.

Taip pat siūlome keičiamo įstatymo 22 straipsnio 2 dalį išdėstyti taip:

„2. Panaikinus civilinio orlaivio registravimą, orlaivio savininkas arba jo įgaliotas atstovas orlaivio registravimo liudijimą grąžina jį išdavusiai institucijai.“

5. Nekariniai valstybės orlaiviai, vykdančys specialiųjų operacijų eismą (teikdami neatidėliotinas paslaugas – vykdant donorinius, paieškos ir gelbėjimo skrydžius bei kitas neatidėliotinas užduotis), turėtų būti atleisti nuo rinkliavų už oro navigacijos bei naudojimosi oro uostais paslaugas. Atsižvelgdami į tai, siūlome keičiamo įstatymo 46 straipsnio 1 dalį išdėstyti taip:

„1. Fiziniai ir juridiniai asmenys, valstybės orlaivių naudotojai išskyrus nekarinių valstybės orlaivių naudotojus, vykdančius specialiųjų operacijų eismą, moka paslaugų teikėjams rinkliavas už oro navigacijos paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje (maršruto ir terminalo) ir rinkliavas už naudojimąsi oro uostais.“

6. Atsižvelgdami į tai, kad nuo 2018 m. sausio 1 d. įsigalioja naujos redakcijos Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas (toliau – Įstatymas), kuriame reglamentuota pasienio kontrolės punktų sąvoka (Įstatymo 2 str. 16 d.), nustatytos valstybės institucijos ir įstaigos, įgaliotos atlikti patikrinimus pasienio kontrolės punktuose (Įstatymo 17 str.), taip pat nustatyta, kad pasienio kontrolės punkto teritorijos ir patikrinimo zonos ribas, ženklavimo reikalavimus, priežiūros tvarką tvirtina susisiekimo ministras (Įstatymo 16 str. 8 d.), siekiami išvengti galimos teisinio reguliavimo kolizijos, siūlome keičiamo įstatymo 26 straipsnį išdėstyti taip:

„26 straipsnis. Tikrinančiųjų institucijų veikla oro uoste

Tarptautinio oro uosto teritorijoje steigiamas pasienio kontrolės punktas, kuriame patikrinimus atlieka Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatyme nurodytos valstybės institucijos ir įstaigos. Pasienio kontrolės punktų teritorijos ribas nustato susisiekimo ministras.“

Pastabų ir pasiūlymų dėl Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projekto neturime.

Vidaus reikalų viceministras

Česlovas Mulma

Kristijonas Gudalevičius, tel. 271 8980, el. p. kristijonas.gudalevicius@vrm.lt

Vilija Verseckaitė, tel. 271 59329, el. p. vilija.verseckaite@vsat.vrm.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS ŽEMĖS ŪKIO MINISTERIJA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai 2017-11-14 Nr. 2D- 4085 (12.145)
I 2017-10-30 Nr. 2-3648

DĖL AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO IR ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ DERINIMO

Išnagrinėję pateiktus derinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą pranešame, kad pagal kompetenciją pastabų ir pasiūlymų neturime.

Viceministras

Saulius Savickis

Renata Tracevičienė, tel. (8 5) 210 0526, el. p. renata.traceviciene@zum.lt

Budžetinė įstaiga
Gedimino pr. 19
01103 Vilnius
Tel. (8 5) 239 1001
Faks. (8 5) 239 1212

El. paštas zum@zum.lt
<http://www.zum.lt>
Duomenys kaupiami ir saugomi
Juridinių asmenų registre
Kodas 188675190

Atsiskaitomoji sąskaita
LT674010042400070079
Luminor Bank AB



100 Atkurtai
Lietuvai



**EUROPOS TEISĖS DEPARTAMENTAS
PRIE LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJOS**

Biudžetinė įstaiga, Vilniaus g. 23-7A, LT-01402 Vilnius, tel. 8 706 63 687, faks. 8 706 63 679,
el. p. etd@etd.lt. Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188600362

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2017-11-

Nr.

į 2017-10-30

Nr. 2-3648

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO
ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ
NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO
PROJEKTO PAKARTOTINIO DERINIMO**

Išnagrinėję pakartotinai pateiktą derinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Projektas), teikiame šias pastabas ir pasiūlymus.

1. Pakartotinai teikiame pastabą dėl Projekto 20 straipsnio 3 dalies 3 punkto, kuriame įtvirtinama orlaivių registravimo Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre tvarka.

Mūsų nuomone, šia nuostata diskriminuojami kitų Europos Sąjungos valstybių narių ir Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybių narių piliečiai, kurie Civilinių orlaivių registre orlaivį registruoti gali tik tuo atveju, jei orlaivis didžiąją dalį skrydžių vykdo iš Lietuvos Respublikos oro uosto. Lietuvos Respublikos piliečiams analogiškas reikalavimas nėra taikomas, todėl toks asmenų diferencijavimas, mūsų nuomone, nėra pagrįstas ir tinkamas.

Pažymime, kad Lietuvos Respublikos Konstitucijos 29 straipsnyje yra įtvirtintas visų asmenų lygybės įstatymui, teismui ir kitoms valstybės institucijoms ar pareigūnams principas. Konstitucinis Teismas yra pažymėjęs, kad šio principo „<...>“ turi būti laikomasi ir leidžiant įstatymus, ir juos taikant, ir vykdant teisingumą. Šis principas įpareigoja vienodus faktus teisiškai vertinti vienodai ir draudžia iš esmės tokius pačius faktus savavališkai vertinti skirtingai. <...> konstitucinis visų asmenų lygybės įstatymui principas pažeidžiamas, kai tam tikra grupė asmenų, kuriems yra skiriama teisės norma, palyginti su kitais tos pačios normos adresatais, yra kitaip traktuojama, nors tarp tų grupių nėra tokio pobūdžio ir tokios apimties skirtumų, kad toks nevienodas traktavimas būtų objektyviai pateisintinas“ (pavyzdžiui, Konstitucinio Teismo 1996-11-20, 1996-01-24, 2000-05-08, 2000-12-06 nutarimai).

2. Vadovaujantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 288 straipsniu, direktyvos nėra tiesioginio taikymo teisės aktai, todėl Projekto 45 straipsnio 16 dalies 1 punkte negali būti daroma tiesioginė nuoroda į Direktyvą 96/67/EB. Atsižvelgdami į tai, kad Direktyvos 96/67/EB pagrindinis tikslas yra sudaryti sąlygas patekti į antžeminių paslaugų rinką, siūlome Projekto 45 straipsnio 16 dalies 1 punktą tikslinti nurodant, kad „[i]šimtys, kurias susisiekimo ministras turi teisę suteikti pagal šį straipsnį, *neturi prieštarauti teisei patekti į antžeminių paslaugų rinką*“.

3. Redakcinės pastabos dėl:

- 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekiimo ir jų įgyvendinimo ir Projekto atitikties lentelės ir dėl

- 2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 391/2013, kuriuo nustatoma bendroji mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistema, ir Projekto atitikties lentelės yra pateiktos Lietuvos narystės ES sistemoje (LINESIS).

Išnagrinėję Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą ir projektus lydintį Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projektą, pažymime, kad pastabų ar pasiūlymų dėl šių projektų pagal kompetenciją neturime.

Generalinio direktorius

Deividas Kriaučiūnas



NACIONALINĖ ŽEMĖS TARNYBA PRIE ŽEMĖS ŪKIO MINISTERIJOS

Lietuvos Respublikos
susisiekimo ministerijai

2017-11- Nr. 1SD- -(3.7 E)
I 2017-10-30 Nr. 2-3648

DĖL ĮSTATYMŲ PROJEKTŲ DERINIMO

Nacionalinė žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos pagal kompetenciją pakartotinai išnagrinėjo Jūsų pateiktus derinti patikslintus Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą (toliau kartu – įstatymų projektai).

Informuojame, kad pastabų ir pasiūlymų dėl įstatymų projektų neturime.

Pagarbiai

L. e. p. Teisės departamento direktorė,
atliekanti direktoriaus funkcijas

Aušra Račkauskaitė

Kristina Žeimienė, tel. 8 706 85 041, el. p. Kristina.Zeimiene@nzt.lt

100 Atkurtai
Lietuvai

Biudžetinė įstaiga
Gedimino pr. 19
01103 Vilnius
<http://www.nzt.lt>

Tel. 8 706 86 666
Tel. 8 706 85 003
Faks. 8 706 86 949
El. paštas nzt@nzt.lt

Duomenys kaupiami ir
saugomi Juridinių asmenų
registre
Kodas 188704927



Susisiekimo ministerijai

2017-11-22

Nr.

12R-1894

I

2017-10-30

Nr.

2-3648

DĖL AVIACIJOS ĮSTATYMO PAKEITIMO PROJEKTO

Civilinės aviacijos administracija informuoja, kad išnagrinėjo Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą (registracijos Nr. 17-12526) ir teikia pastabas.

Atsižvelgiant į tai, kad 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (OL 2015 L 299, p. 1), su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2015 m. gruodžio 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/2426 (OL 2015 L 334, p. 5) numato, kad 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 ir aviacijos saugumo instruktoriaus statusas suteikiamas ne ilgiau kaip 5 metų laikotarpiui, siūlome įstatyme numatyti maksimalų statuso galiojimo terminą – 5 metus, ir Aviacijos įstatymo 37 straipsnio 9 dalį išdėstyti taip:

„9. CAA 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 ir aviacijos saugumo instruktoriaus statusą, kuris galioja 5 metus, jį panaikina ir informaciją apie minėtiems subjektams, išskyrus aviacijos saugumo instruktorių, suteiktą statusą ar jo panaikinimą įrašo į Sąjungos tiekimo grandinės saugumo duomenų bazę. CAA suteikia subjekto, vykdančio nuotolinį mokymą, statusą, kuris galioja 5 metus, jeigu subjekto mokymai atitinka Reglamente (ES) 2015/1998 nustatytus reikalavimus, o darbuotojai, kurie administruoja nuotolinio mokymo programos turinį, atitinka aviacijos saugumo instruktoriams keliamus reikalavimus, ir jį panaikina. CAA aviacijos saugumo instruktorių ir subjektų, vykdančių nuotolinį mokymą, sąrašus paskelbia CAA interneto svetainėje”.

Taip pat, atkreipiame dėmesį, kad pavojingų gaminių ir medžiagų vežimo oru reikalavimai nustatyti tarptautiniuose teisės aktuose nėra tinkamai įstatymo lygiu reglamentuota, todėl siūlome reikalavimus nustatyti Aviacijos įstatyme pakeičiant 44 straipsnį ir jį išdėstant taip:

„ 44 straipsnis. Keleivių, krovinių, bagažo, pašto ir pavojingų gaminių ir medžiagų vežimas

1. Susisiekimo ministras nustato keleivių, krovinių, bagažo ir pašto vežimo tvarką.

2. Pavojingųjų gaminių ir medžiagų vežimas oru Lietuvos Respublikoje vykdomas laikantis Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, sudarytos 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, 18 priedo „Saugus pavojingų krovinių vežimas oru“ (toliau – Čikagos konvencijos 18 priedas) ir Techninių saugaus pavojingų krovinių vežimo oru instrukcijų, papildančių Čikagos konvencijos 18 priedą nustatytų sąlygų ir tvarkos. Civilinės aviacijos administracija vykdo Čikagos konvencijos 18 priede ir ICAO Techninėse instrukcijose nurodytos nacionalinės įgaliotosios institucijos funkcijas ir reglamentuoja procedūras, kurios reikalingos atitinkamoms Čikagos konvencijos 18 priedo ir ICAO Techninių instrukcijų nuostatomis įgyvendinti.

3. Pavojingų gaminių ir medžiagų vežimo oro transportu mokymus gali vykdyti tik CAA patvirtinti instruktoriai arba mokymai gali būti vykdomi CAA patvirtintomis nuotolinio mokymo priemonėmis. CAA patvirtintų instruktorių ir nuotolinio mokymo priemonių sąrašus paskelbia CAA interneto svetainėje.“

Atsižvelgiant į tai, kad 32 projekto straipsnyje kalbama apie oru draudžiamus vežti gaminius, o tokių gaminių ir medžiagų vežimo reikalavimai nustatomi įstatymo projekto 44 straipsnyje, siūlome keisti 32 straipsnio pavadinimą į:

„32 straipsnis. Draudimas vežti pavojingus gaminius ir medžiagas“.

Direktorius

Joris Gintilas

Donatas Dačkevičius, tel. (8 5) 273 9182, el. p. donatas.dackevicius@caa.lt



100 Atkurtai
Lietuvai



LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

Biudžetinė įstaiga, Jogailos g. 14, LT-01116 Vilnius, tel. (8 5) 262 7797, faks. (8 5) 212 6492, el. p. taryba@kt.gov.lt
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188668192

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Gedimino pr. 17 LT-01505 Vilnius
El. p. sumin@sumin.lt

2017-11- Nr. (2.30-35) 6V-
Į 2017-10-30 Nr. 2-3648

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO

(1) Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba išnagrinėjo Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2017 m. spalio 30 d. raštu Nr. 2-3648 pakartotinai pateiktus derinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą Nr. 17-12526 (toliau – Projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą Nr. 17-12527 ir pagal kompetenciją teikia išvadą.

(2) Konkurencijos taryba 2017 m. liepos 21 d. raštu Nr. (2.20-35)6V-1712 Aviacijos įstatymo projekto rengėjams teikė pastabas¹ dėl antžeminių paslaugų teikimo reguliavimo, į kurias, kaip nurodyta Susisiekimo ministerijos pateiktoje derinimo pažymoje, neatsižvelgta.

(3) Konkurencijos tarybos kompetencija, vykdant Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo priežiūrą, yra numatyta šio įstatymo 17 straipsnio 1 dalyje, pagal kurią Konkurencijos taryba vykdo valstybinę konkurencijos politiką bei kontroliuoja, kaip laikomasi Konkurencijos įstatymo reikalavimų. Remiantis šia nuostata, Konkurencijos taryba skatina palaikyti kuo efektyvesnę konkurenciją rinkoje ir siūlo pakartotinai įvertinti numatomo reguliavimo nuostatas. Atsižvelgiant į esamus požymius, jog numatomas reguliavimas galėtų daryti neigiamą įtaką atitinkamoje rinkoje veikiantiems ūkio subjektams, siūlome numatyti papildomą konkurencinės aplinkos kontrolę.

(4) Dėl šios priežasties papildomai atkreipiame dėmesį į Projekto 45 straipsnio 9, 12 ir 14 dalyse numatomą galimybę taikyti ribojimus antžeminių paslaugų teikimo rinkoje *oro uostą valdančios įmonės vadovo teikimu*.

(5) Remiantis Projekte pateikiamų antžeminių paslaugų apibrėžimu, tai yra įstatymo 1 ir 2 prieduose išvardintos paslaugos, kurios oro uosto naudotojams teikiamos oro uoste; viena iš antžeminių paslaugų, nurodytų 2 priede yra aprūpinimas degalais ir tepalais. Atkreipiame dėmesį, jog šios paslaugos teikimui, be kita ko, yra patvirtinta ir Valstybės įmonė Tarptautinis Vilniaus oro uostas (toliau – Vilniaus oro uostas)². Taip pat nėra pagrindo atmesti galimybės, jog Vilniaus oro uosto teikiamų antžeminių paslaugų sąrašas gali būti praplėstas.

(6) Papildomai atkreipiame dėmesį, jog Vilniaus oro uostas turi jam suteiktus įgaliojimus atlikti viešąjį administravimą³. Konkurencijos tarybos nuomone, viešojo administravimo subjektų

¹ Konkurencijos taryba 2017 m. liepos 21 d. raštas Nr. (2.20-35)6V-1712 „Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projekto ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projekto derinimo“.

² Susisiekimo ministro 2006 m. gruodžio 22 d. įsakymas Nr. 3-506 „Dėl antžeminių paslaugų teikėjo VĮ Tarptautinio Vilniaus oro uosto patvirtinimo“.

³ Tai patvirtina Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2016 m. gruodžio 30 d. įsakymas Nr. 3-461 „Dėl valstybės įmonių priskyrimo kategorijoms 2017 m.“.

dalyvavimas atitinkamoje rinkoje vykdant ūkinę veiklą per įsteigtus ar valdomus ūkio subjektus paprastai nėra veiksmingą konkurenciją skatinanti priemonė, kuria viešojo administravimo subjektas įgyvendintų Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 1 dalyje nurodytą pareigą užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę.

(7) Be to, Konkurencijos taryba informuoja, jog Konkurencijos tarybos 2010 m. sausio 21 d. nutarimu Nr. 2S-1⁴ Vilniaus oro uostas buvo pripažintas ūkio subjektu, piktnaudžiausiu dominuojančia padėtimi degalų teikimo rinkoje.

(8) Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, Konkurencijos taryba atkreipia dėmesį, kad viešojo administravimo funkcijas turintis subjektas, kuris tuo pačiu metu yra patvirtintas teikti ir tam tikras antžemines paslaugas, gali turėti suinteresuotumą kreiptis dėl paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimo.

(9) Siekdama mažinti hipotetinio Konkurencijos įstatymo reikalavimų pažeidimo galimybę, Konkurencijos taryba siūlo numatyti tarpinės kontrolės galimybę (atsižvelgiant į tai, kad Projekto 45 straipsnio 23 punktą nurodo, jog antžemines paslaugas Lietuvos Respublikos tarptautiniuose oro uostuose prižiūri CAA, siūlymus dėl paslaugų teikimo apribojimų susisiekti ministrai galėtų teikti ši institucija).

(10) Konkurencijos taryba primena apie Konkurencijos tarybos parengtas Sprendimų poveikio konkurencijai vertinimo gaires⁵, kuriomis viešojo administravimo subjektams rekomenduojame vadovautis rengiant teisės aktų projektus

Pirmininko pavaduotoja

Jūratė Šovienė

Justina Paulauskaitė, tel.(8 5) 262 2617, el. p. justina.paulauskaite@kt.gov.lt

⁴ Konkurencijos tarybos 2010 m. sausio 1 d. nutarimas Nr. 2S-1 „Dėl Valstybės įmonės Tarptautinio Vilniaus oro uosto veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 9 straipsnio ir sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 102 straipsnio reikalavimams“. Žr. <http://kt.gov.lt/lt/dokumentai/del-valstybes-imonės-tarptautinio-vilniaus-oro-uosto-veiksmu-atitikties-lietuvos-respublikos-konkurencijos-istatymo-9-straipsnio-ir-sutarties-del-europos-sajungos-veikimo-102-straipsnio-reikalavimams>

⁵ Žr. http://kt.gov.lt/uploads/documents/files/news_2012-06-11_gaires.pdf



To:
Cc:
Bcc:
Subject: Fw: Dėl įstatymo projekto

From: "Security" <security.airport@siauliai.lt>
To: <vlada.zeguniene@sumin.lt>
Date: 2017-11-20 11:00
Subject: Dėl įstatymo projekto

Labą dieną,

Nr. 17-12525 "Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo • Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projekto ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui" projektas"

Nr. 17-12526 "Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektas"

Nr. 17-12527 "Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektas"

Pateiktų projektų paketui pastabų neturime .

Pagarbiai

L.e.p. direktorius
Aviacijos saugumo ir operatyvinio skyriaus
Vadovas
Algirdas Ulčinas



Šiaulių oro uostas

Savivaldybės įmonė Šiaulių oro uostas
Tarptautinis Šiaulių karinis oro uostas, Lakūnų g. 4, LT-77103
Šiauliai, Lietuva

Tel. +370 41 54 2005
Faks. +370 41 54 2006
Mob. tel. +370 686 24431
el.paštas: security.airport@siauliai.lt
svetainė: www.siauliai-airport.com



LIETUVOS RESPUBLIKOS SPECIALIŲJŲ TYRIMŲ TARNYBA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
E. pristatymo informacinė sistema

2017-11- Nr. 4-01-
Į 2017-10-30 Nr. 2-3649

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

2017 m. spalio 30 d. gavome suderinti ir pakartotinėms išvadoms pateikti patikslintus Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą (toliau – įstatymo projektas Nr. 1) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą (toliau – įstatymo projektas Nr. 2) (toliau kartu – įstatymų projektai).

Susipažinę su įstatymų projektais ir kartu atsiųštais priedais, taip pat su Derinimo pažyma dėl įstatymų projektų (toliau – derinimo pažyma), manome, kad neatsižvelgus į Specialiųjų tyrimų tarnybos 2017-07-21 antikorupcinio vertinimo išvadoje Nr. 4-01-5438¹ (toliau – išvada) 1.1, 1.3 papunkčiuose ir 4 punkte pateiktas rekomendacijas, nebus išvengiama korupcijos rizikos veiksnių teisiniame reguliavime. Atsižvelgdami į tai, papildomai teikiame šiuos pastebėjimus:

1. Derinimo išvadoje nurodoma, kad į išvados 1.1 papunktyje pateiktą rekomendaciją neatsižvelgiama, kadangi esminės su antžeminių paslaugų teikimu susijusios sąlygos bus nustatytos įstatyme, taip pat planuojama Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. balandžio 12 d. įsakymo Nr. 3-144 „Dėl Antžeminių paslaugų teikimo oro uostuose taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo projekte numatyti, kad paraiškas patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją ar savateikį nagrinėja Susisiekimo ministro įsakymu sudaryta nuolatinė komisija. Manome, kad minėtame poįstatyminiame teisės akte planuojamos nustatyti nuostatos įtvirtinimas įstatyminiu lygmeniu užtikrintų didesnę skaidrumą antžeminių paslaugų teikimo oro uostuose ir antžeminių paslaugų teikėjų ir savateikių

¹ Prieiga internete: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/bfbb6210702c11e7aefae747e4b63286?jfwid=pflfev2nd>.

patvirtinimo tvarkos nustatymo ir sprendimų dėl išimčių taikymo priėmimo metu. Pažymėtina, kad poįstatyminis teisės aktas yra įstatymo normų taikymo aktas, kuriuo realizuojamos įstatymo nuostatos, todėl siūlytina įstatymo projekte Nr. 1 reglamentuoti, kad paraiškas patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją ar savateikį nagrinėja nuolatinė komisija, o poįstatyminiame teisės akte įtvirtinti detalesnes šios nuostatos taikymo taisykles (reglamentuoti komisijos sudarymo tvarką, komisijos teises ir pareigas, funkcijas, atsakomybę ir kt.).

2. Atsižvelgdami į derinimo išvadoje nurodytus į išvados 1.2 papunktyje pateikiamos rekomendacijos neatsižvelgimo motyvus, manome, kad per plačios diskrecijos atsisakymas neapribos galimybės užtikrinti tinkamą oro uosto veikimą ir nenutrūkstamą antžeminių paslaugų teikimą. Siekiant išvengti korupcijos rizikos veiksnių teisiniame reguliavime, siūlome nustatyti atvejus, kada privalomai turi būtų sustabdomas ar panaikinamas įstatymo projekto Nr. 1 45 straipsnio 5 dalyje (buvusio 47 straipsnio 5 ir 6 dalyse) nurodomas sprendimo galiojimas, o kokiais atvejais ir kokiais kriterijais vadovaujantis – Susisiekimo ministras gali sustabdyti ar panaikinti sprendimo patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį galiojimą.

3. Pažymime, kad Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba nekvestionuoja, jog atsižvelgiant į reguliuojamų santykių pobūdį teisės aktuose nustatyti terminai atlikti tam tikrus veiksmus gali būti pratęsimi, tačiau minimi pratęsimo terminai turi būti aiškūs ir nedviprasmiški. Įstatymo projekte Nr. 1 paliekant subjekto teisę, atsižvelgiant į tikrinamos veiklos apimtį ir sudėtingumą, pratęsti administracijos sprendimus dėl licencijų, pažymėjimų ir patvirtinimų išdavimo terminus ir projekte neįvardijant šių terminų laikotarpio, manome, kad nepagrįstai suteikiama per plati diskrecija aptariamam klausimui. Atsižvelgdami į tai, kad per ilgas tokių sprendimų priėmimas ar greitesnės galimybės priimti sprendimą nebuvimas gali iššaukti nesąžiningus veiksmus išduodančių ir norinčių gauti licencijas, leidimus ar dokumentus santykyje, o tai laikytina korupcijos rizikos veiksniumi, manome, kad Įstatymo projekte Nr. 1 turėtų būti įvardintas aiškus sprendimo dėl licencijų, pažymėjimų ir patvirtinimų išdavimo pratęsimo terminas.

Atsižvelgdami į išdėstytą, siūlome tobulinti įstatymo projektų nuostatas.

Direktorius pavaduotojas

Egidijus Radzevičius



LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTERIJA
VALSTYBINĖ MIŠKŲ TARNYBA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
el. p. vlada.zeguniene@sumin.lt

2017-11-16

Nr. R2-1980

I 2017-10-30

derinami dokumentai

DĖL TEISĖS AKTŲ PROJEKTŲ NR. 17-12525, 17-12526, 17-12527 DERINIMO

Teisės akto projekto Nr. 17-12525 „Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo ‘Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projekto ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui‘ projektas“ ir teisės akto projekto Nr. 17-12526 „Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektas“ nederiname, nes siūloma Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projekto 25 straipsnio 2 dalies (toliau – 25 str. 2 d.) nuostata, apibrėžianti augančio miško iškirtimą, reglamentuoja Miškų įstatymu reguliuojamą veiką. Atkreiptinas dėmesys, kad ši įstatymo nuostata, kai miško iškirtimas teritorijose, dėl kurių bus gauta Civilinės aviacijos administracijos išvada, konstatuojanti miško keliamą grėsmę skrydžių saugai, sąlygos faktinį miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis (t.y. teritorijos išmiškinimą), kadangi bet koks vėlesnis medžių auginimas šiose teritorijose bus apribotas (arba medžiai bus nuolat šalinami kirtimais). Manytume, kad nagrinėjama civilinės aviacijos saugos miškų teritorijose problema turėtų būti sprendžiama Miškų įstatymo 11 str. numatyta tvarka.

Pažymėtina, kad 25 str. 2 d. nuostatoje nustatomas reikalavimas informuoti Valstybinės miškų tarnybos teritorinį skyrį, tačiau nepaliekama galimybių Valstybinei miškų tarnybai per nustatytą laiką priimti neigiamą sprendimą planuojamo miško kirtimo atveju, kaip tai numato Leidimų kirsti mišką išdavimo tvarkos aprašas, patvirtintas Aplinkos ministro 2010 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr. D1-1055 „Dėl Leidimų kirsti mišką išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Informuojame, kad informacija apie planuojamus miško kirtimus turi būti teikiama Valstybinės miškų tarnybos Miškų kontrolės skyriaus teritoriniam poskyriui, o ne Teritoriniam skyriui.

Atkreipiame dėmesį, kad Valstybinė miškų tarnyba kontroliuoja medžių/miško kirtimą miško žemėje, tačiau medžių/krūmų kirtimo kontrolė ne miško žemės plotuose yra ne jos kompetencijoje.

Teisės akto projektą Nr. 17-12527 „Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektas“ deriname be pastabų.

Direktorius

Paulius Zolubas

ORIGINALAS NEBUS
SIUNČIAMAS

A. Kasperavičius, +370 687 72931, el. paštas: albertas.kasperavicius@amvmt.lt

 Atkurtai
Lietuvai

LIETUVOS ORO UOSTAI

VNO KUN PLQ

VALSTYBĖS ĮMONĖ LIETUVOS ORO UOSTAI

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Gedimino pr. 17
01505 Vilnius
El. p.: sumin@sumin.lt;
vlada.zeguniene@sumin.lt

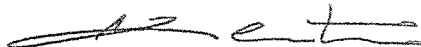
2017-11-16 Nr. 4R-1084

DĖL PASTABŲ IR PASIŪLYMŲ TEISĖS AKTO PROJEKTUI

Atsižvelgdami į pateiktą derinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo projektą, teikiame savo pastabas ir pasiūlymus.

PRIDEDAMA. Pastabų ir pasiūlymų lentelė, 6 lapai.

Generalinis direktorius



Gediminas Almantas

Originalas siunčiamas
nebus

Darius Sabonis, tel. (8 5) 273 9357, faks. (8 5) 232 9122, el. p. d.sabonis@ltou.lt

Valstybės įmonė
Rodūnios kelias 10A
02189 Vilnius

Tel. (8 5) 273 9326
Faks. (8 5) 232 9122
El. p. info@ltou.lt
www.ltou.lt

Duomenys kaupiami ir saugomi
Juridinių asmenų registre
Įmonės kodas 120864074

PASTABOS IR PASIŪLYMAI LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO PROJEKTUI (TOLIAU – PROJEKTAS)

Str.	Projekto nuostata	Komentaras	Siūlymas
5 str. 4 d.	Jeigu, vykdant valstybinę priežiūrą, CAA neturi atitinkamam patikrinimui atlikti kvalifikuoto darbuotojo, ji gali atlikti tokią kvalifikaciją turintį juridinį asmenį atlikti patikrinimą. Išlaidas, susijusias su tokiu patikrinimu, apmoka tikrinamasis fizinis ar juridinis asmuo.	<p>Vadovaujantis Civilinės aviacijos administracijos (toliau – CAA) nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. gegužės 28 d. įsakymu Nr. 182, 10.3 punktu vienas iš svarbiausių CAA veiklos tikslų yra vykdyti civilinės aviacijos, įskaitant antžeminę įrangą ir aviacijai teikiamas paslaugas, valstybinę priežiūrą. Valstybinės priežiūros funkcijų atlikimas paties tikrinamo subjekto lėšomis būtų nesuderinamas su CAA kaip nacionalinės priežiūros institucijos nepriklausomumo principu. Be to, tikrinamieji paprastai negali žinoti, kokios kvalifikacijos darbuotojus CAA turi, o kurių neturi, todėl gali susidurti su papildomais nenumatytais ir nenusipėjamo dydžio kaštais.</p> <p>Pažymėtina, kad siūlomų nuostatų įtvirtinimas, paliekant galimybę CAA savo nuožiūra pagal poreikį samdytis specialistus iš išorės ir reikalaujant tikrinamojo padengti tikrinimo išlaidas, prieštarautų Konstitucijos 23 straipsnyje įtvirtintam nuosavybės neliečiamumo, o taip pat teisėtų lūkesčių principams. Vadovaujantis Viešojo administravimo įstatymo 15 straipsnio 5 dalimi Rinkliavas ar kitokį atlyginimą už administracines paslaugas nustato įstatymai ar jų pagrindu priimti teisės aktai. Rinkliavos nustatomos vadovaujantis Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatymu, o kitokio atlyginimo už administracines paslaugas dydį pagal Vyriausybės patvirtintus kriterijus nustato viešojo administravimo institucijos, kurios nustato atitinkamų administracinių paslaugų teikimo tvarką, jeigu kiti įstatymai nenustato kitaip. Tuo tarpu juridinių asmenų veiklos reglamentavimas įstatymuose nenumatytais administraciniais metodais prieštarautų ir imperatyvioms Civilinio kodekso nuostatoms (CK 2.80 str. 1 d.). Be to, pagal Rinkliavų įstatymo 4 straipsnio 3 dalį institucijos neturi teisės reikalauti iš fizinių ir juridinių asmenų atlyginti už suteiktas paslaugas kitaip, negu sumokėti pagal šį įstatymą nustatytą valstybės rinkliavą, kuri vadovaujantis to paties įstatymo 5 straipsnio 2 dalimi turi būti konkretaus dydžio ir mokama į valstybės biudžetą (Rinkliavų įstatymo 16 str. 1 d.).</p> <p>Atkreiptinas dėmesys, kad CAA neturint pajėgumų, teisės aktai nedraudžia CAA esamo savo disponuojamo biudžeto apimtyje samdytis</p>	Jeigu, vykdant valstybinę priežiūrą, CAA neturi atitinkamam patikrinimui atlikti kvalifikuoto darbuotojo, ji sąskaita gali įgalioti tai atlikti tokią kvalifikaciją turintį juridinį asmenį atlikti patikrinimą . Išlaidas, susijusias su tokiu patikrinimu, apmoka tikrinamasis fizinis ar juridinis asmuo. Išlaidas, susijusias su tokiu patikrinimu, apmoka tikrinamasis fizinis ar juridinis asmuo.

		kitus subjektus tiesioginėms CAA funkcijoms atlikti ir tokių įgalinimų suteikimas įstatymu nebūtinai. Tuo tarpu papildomas CAA reikalavimas sumokėti už paslaugas, kurioms teikti ji ir veikia gaudama finansavimą 5 straipsnio 1 dalyje nurodytu būdu, negalimas, nes neiški nei tokių išlaidų kompensavimo teisinė prigimtis, nei dydis, nei suderinimo su tikrinamuoju subjektu procedūra bei sudaro prielaidas piktnaudžiauti (CAA galėtų perdeleuoti praktiškai bet kokias savo užduotis, prisidengiant kompetencijos trūkumu).	
37 str. 2 d.	<p>Už aviacijos saugumo programų įgyvendinimą atsakingų asmenų kandidatūros turi būti suderintos su CAA ir minėti asmenys turi atitikti šiuos reikalavimus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) turėti aukštąjį universitetinį arba jam prilygintą išsilavinimą; 2) mokėti anglų kalbą ne žemesniu kaip B1 lygiu; 3) turėti ne mažesnę kaip vienerių metų darbo saugumo srityje patirtį; 4) turėti Europos Sąjungos aktuose, reglamentuojančiuose aviacijos saugumą, nurodytų tokiems asmenims reikalingų žinių ir kompetencijos. 	<p>Reikalavimai asmenų, įskaitant aviacijos saugumo vadovą, įdarbinimui nustatyti Nacionalinėje civilinės aviacijos saugumo mokymo programoje, patvirtintoje Susisiekimo ministro 2009 m. gegužės 4 d. įsakymu Nr. 3-193, todėl reikalavimus išskirtinai už aviacijos saugumo programų įgyvendinimą atsakingiems asmenims reglamentuoti įstatymu netikslinga. Pažymėtina, kad Projektu nėra nustatomi konkretūs reikalavimai nei vienai kitai kandidatūrai, todėl nustatyti išsilavinimo ir kitus reikalavimus būtų už aviacijos saugumo programų įgyvendinimą atsakingiems asmenims nėra pagrindo.</p> <p>Be to, pažymėtina, kad nei Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) dokumentas Nr. 8973 „Civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtos veiklos aktų saugumo vadovas“ (8.3.9 p.), nei Europos Sąjungos teisės aktai, reglamentuojantys aviacijos saugumą, nenustato kvalifikacinio reikalavimo turėti aukštąjį universitetinį išsilavinimą aviacijos saugomo vadovams. Už saugumo užtikrinimą atsakingi asmenys privalo būti kompetentingi atlikti jiems patikimas pareigas ir baigti saugumo mokymus. Tuo tarpu reikalavimas turėti bet kokios srities aukštąjį universitetinį ar jam prilygintą išsilavinimą nepagrįstai riboja kompetentingų asmenų galimybes užimti už aviacijos saugumo programų įgyvendinimą atsakingo asmens pareigas (ypač turint omenyje asmenis, turinčius aukštuosius neuniversitetinius išsilavinimus). Tokiu būdu, jeigu reikalavimų už aviacijos saugumo programų įgyvendinimą atsakingiems asmenims nustatymo įstatymu nebūtų atsisakyta, siūlytume atsisakyti Projekte įtvirtinto reikalavimo turėti „universitetinį“ išsilavinimą. Atitinkamai siūlytume pakoreguoti analogiškus Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo mokymo programos, patvirtintos Susisiekimo</p>	<p>Už aviacijos saugumo programų įgyvendinimą atsakingų asmenų kandidatūros turi atitikti Susisiekimo ministro nustatytus reikalavimus ir būti suderintos su CAA ir minėti asmenys turi atitikti šiuos reikalavimus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) turėti aukštąjį universitetinį arba jam prilygintą išsilavinimą; 2) mokėti anglų kalbą ne žemesniu kaip B1 lygiu; 3) turėti ne mažesnę kaip vienerių metų darbo aviacijos saugumo srityje patirtį; 4) turėti Europos Sąjungos teisės aktuose, reglamentuojančiuose aviacijos saugumą, nurodytų tokiems asmenims reikalingų žinių ir kompetencijos. <p>ARBA</p> <p>Už aviacijos saugumo programų įgyvendinimą atsakingų asmenų kandidatūros turi būti suderintos su CAA ir minėti</p>

		ministro 2009 m. gegužės 4 d. įsakymu Nr. 3-193, 11 punkto reikalavimus.	<p>asmenys turi atitikti šiuos reikalavimus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) turėti aukštąjį universitetinį arba jam prilygintą išsilavinimą; 2) mokėti anglų kalbą ne žemesniu kaip B1 lygiu; 3) turėti ne mažesnę kaip vienerių metų darbo aviacijos saugumo srityje patirtį; 4) turėti Europos Sąjungos teisės aktuose, reglamentuojančiuose aviacijos saugumą, nurodytų tokiems asmenims reikalingų žinių ir kompetencijos.
37 str. 7 d.	<p>Asmuo nelaikomas esąs nepriekaištingos reputacijos, jeigu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) buvo nuteistas už sunkų ar labai sunkų nusikaltimą, neatsižvelgiant į tai, ar teistumas yra išnykęs ar panaikintas; 2) buvo nuteistas už nesunkų, apysunkį ar neatsargų nusikaltimą ir išnykęs ar panaikintas; 3) per paskutinius vienerius jam buvo skirtos administracinės nuobaudos už aviacijos saugumo reikalavimų pažeidimus; 4) buvo nuteistas už baudžiamąjį nusižengimą ir yra neatlikęs paskirtos bausmės (išskyrus 	<p>Dabar galiojančiame įstatymo 66 str. 6 d. 6 p. yra Projekto 37 straipsnio 7 dalies 5 punkte numatyta nuostata, tačiau praktiškai ši nuostata neveikia, nes valstybėje nėra bendros duomenų bazės (registro) apie asmenis, piktnaudžiaujančius alkoholiu, narkotinėmis ar kitomis medžiagomis. Dauguma asmenų pristato bendrines pažymas iš Nepriklausomybės ligų centro su įrašu, kad centras tiesiog neturi jokių duomenų apie tą asmenį, tačiau tai nereiškia, kad tas asmuo nėra registruotas kažkurioje kitoje gydymo įstaigoje.</p> <p>Šiuo atveju analogiška situacija buvo su dabar galiojančio įstatymo 66 str. 6 d. 4 p. nuostata („jam Organizuoto nusikalstamumo užkardymo įstatymo nustatyta tvarka taikomi teismo įpareigojimai“), kai realiai tokios informacijos policija oro uostams neteikdavo. Taigi tai buvo formalus kriterijus, kurio Projekte nebeliko.</p> <p>Pažymėtina, kad atvejai, kai asmuo negali būti laikomas nepriekaištingos reputacijos, numatyti ir kituose įstatymuose, tačiau piktnaudžiavimo alkoholiu, narkotinėmis, toksinėmis, psichotropinėmis arba kitomis psichiką veikiančiomis medžiagomis, kaip konkrečiai įvardinto pagrindo</p>	<p>Asmuo nelaikomas esąs nepriekaištingos reputacijos, jeigu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) buvo nuteistas už sunkų ar labai sunkų nusikaltimą, neatsižvelgiant į tai, ar teistumas yra išnykęs ar panaikintas; 2) buvo nuteistas už nesunkų, apysunkį ar neatsargų nusikaltimą ir teistumas nėra išnykęs ar panaikintas; 3) per paskutinius vienerius metus jam buvo skirtos administracinės nuobaudos už aviacijos saugumo reikalavimų pažeidimus; 4) buvo nuteistas už baudžiamąjį nusižengimą ir yra neatlikęs paskirtos bausmės (išskyrus

	<p>atvejus, kai asmuo atleistas nuo bausmės atlikimo);</p> <p>5) piktnaudžiauja alkoholiu, toksinėmis, narkotinėmis, psichotropinėmis arba kitomis psichiką veikiančiomis medžiagomis;</p> <p>6) atsisako pateikti informaciją, nurodytą šio straipsnio 7 dalyje.</p>	<p>nepripažinti asmenį esant nepriekaištingos reputacijos, linkstama atsisakyti (pvz. Valstybės tarnybos įstatymo 3(1) str.).</p> <p>Atsižvelgiant į tai, kad tai labiau formalus kriterijus nei reali informacija apie asmenį, siūlome atsisakyti 37 straipsnio 7 dalies 5 punkto reikalavimo, kas užtikrintų greitesnį nepriekaištingos reputacijos tikrinimo procesą.</p>	<p>4) buvo nuteistas už baudžiamąjį nusižengimą ir yra neatlikęs paskirtos bausmės (išskyrus atvejus, kai asmuo atleistas nuo bausmės atlikimo);</p> <p>5) piktnaudžiauja alkoholiu, narkotinėmis, toksinėmis, psichotropinėmis arba kitomis psichiką veikiančiomis medžiagomis;</p> <p>65) atsisako pateikti informaciją, nurodytą šio straipsnio 7 dalyje.</p>
47 str. 4 d.	<p>Susisiekimo ministras tvirtina antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį, jeigu pareiškėjas:</p> <p>1) turi finansinių išteklių, įrangos, patvirtintas organizacinę struktūrą ir priežiūros ir eksploatavimo procedūras ir gali užtikrinti įrenginių, orlaivių, įrangos ir asmenų saugumą bei saugą;</p> <p>2) yra apdraudęs savo civilinę atsakomybę;</p> <p>3) yra susipažinęs su taisyklėmis, kuriomis siekiama užtikrinti tinkamą oro uosto veikimą, ir įsipareigoja jų laikytis.</p>	<p>Atsižvelgiant į tai, jog 47 straipsnio 4 dalies tikslas yra būti susipažinusiame su oro uosto, kuriame ketinama teikti antžemines paslaugas, taisyklėmis, siūlytina tai aiškiai įtvirtinti įstatyme. Priešingu atveju, nebus aišku, su kokiomis taisyklėmis turi būti susipažinęs potencialus antžeminių paslaugų teikėjas.</p>	<p>4. Susisiekimo ministras tvirtina antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį, jeigu pareiškėjas:</p> <p>1) turi finansinių išteklių, įrangos, personalą, patvirtintas organizacinę struktūrą ir priežiūros ir eksploatavimo procedūras ir gali užtikrinti įrenginių, orlaivių, įrangos ir asmenų saugumą bei saugą;</p> <p>2) yra apdraudęs savo civilinę atsakomybę;</p> <p>3) yra susipažinęs su oro uosto valdytojo nustatytais taisyklėmis, kuriomis siekiama užtikrinti tinkamą oro uosto veikimą, ir įsipareigoja jų laikytis.</p>
47 str. 5 d.	<p>Sprendimas patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją arba savateikį</p>	<p>Įstatymo projekto 48 straipsnio 4 dalyje nėra įtvirtinta draudimo suma, o pastaroji yra įtvirtinta tik Antžeminių paslaugų teikimo VĮ Lietuvos oro</p>	<p>Sprendimas patvirtinti antžeminių paslaugų teikėją</p>

	<p>priimamas arba motyvuotas atsisakymas patvirtinti jį pateikiamas ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo visų reikiamų dokumentų gavimo dienos, įvertinus oro uostą valdančios įmonės išvadą dėl pareiškėjo atitikties šio punkto reikalavimams, jeigu oro uostą valdanti įmonė pati neteikia tokių antžeminių paslaugų ar jų dalies, ir CAA išvadą dėl pareiškėjo atitikties šio straipsnio 4 dalies 1 punkto reikalavimams.</p>	<p>uostų filialų valdomuose oro uostuose bendrosiose sąlygose, patvirtintose VĮ Lietuvos oro uostų 2015 m. rugpjūčio 25 d. įsakymu Nr. 1R-226. Atsižvelgiant į minėtas aplinkybes, siūlytina įtvirtinti oro uostą valdančios įmonės teisę teikti išvadą dėl pareiškėjo atitikties visiems 4 dalyje nurodytiems reikalavimams.</p>	<p>arba savateikį priimamas arba motyvuotas atsisakymas patvirtinti jį pateikiamas ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo visų reikiamų dokumentų gavimo dienos, įvertinus oro uostą valdančios įmonės išvadą dėl pareiškėjo atitikties šio straipsnio 4 dalies 1—punkto reikalavimams, jeigu oro uostą valdanti įmonė pati neteikia tokių antžeminių paslaugų ar jų dalies, ir CAA išvadą dėl pareiškėjo atitikties šio straipsnio 4 dalies 1 punkto reikalavimams.</p>
47 str. 20 d.	<p>Šio straipsnio 1–19 dalių nuostatos taikomos kiekvienam oro uostui, į kurį arba iš kurio komercinis oro susisiekimas ir kuriame per metus vežama ne mažiau kaip 2 mln. keleivių arba 50 000 tonų krovinių.</p>	<p>Atsižvelgiant į tai, kad antžeminių paslaugų teikimo reguliavimas siekiant užtikrinti antžeminių paslaugų teikimo kokybę yra būtinas ir kituose (mažesniuose pagal veiklos apimtį) oro uostuose, o faktiškai tą daro pats oro uosto valdytojas, būtina tai aiškiai įtvirtinti įstatymu.</p>	<p>Šio straipsnio 1–19 dalių nuostatos taikomos kiekvienam oro uostui, į kurį arba iš kurio vykdomas komercinis oro susisiekimas ir kuriame per metus vežama ne mažiau kaip 2 mln. keleivių arba 50 000 tonų krovinių. Sąlygas ir reikalavimus antžeminių paslaugų teikimui kituose oro uostuose nustato oro uosto valdytojas.</p>
47 str. 23 d.	<p>CAA prižiūri, kaip teikiamos antžeminės paslaugos Lietuvos Respublikos tarptautiniuose oro uostuose.</p>	<p>Šiuo metu nėra aiškiai apibrėžtų reikalavimų antžeminių paslaugų teikėjui, įrangai ir jo teikiamų paslaugų kokybei. Siekiant sudaryti tinkamas sąlygas antžeminių paslaugų teikimo priežiūrai, būtina, visų pirma, patvirtinti pačius reikalavimus. Atsižvelgiant į minėtas aplinkybes, siūloma papildyti Projekto 47 straipsnio 23 dalį nurodant, kad antžeminių paslaugų teikimo priežiūrą CAA atlieka pagal CAA patvirtintus reikalavimus. Reikalavimuose turėtų</p>	<p>CAA prižiūri, kaip teikiamos antžeminės paslaugos Lietuvos Respublikos tarptautiniuose oro uostuose, atsižvelgiant į CAA patvirtintus reikalavimus antžeminių paslaugų teikimui.</p>

48 str.	Įstatymo įsigaliojimas ir įgyvendinimas <...>	būti išdėstomi dokumentai, kuriuos turi turėti antžeminių paslaugų teikėjas, įrangos ir paslaugų kokybės reikalavimai, patikrinimų, audito tvarka, reikalavimų nesilaikymo pasekmės ir pan. Manome, kad Projekte yra padaryta techninė klaida, įstatymo nuostatomis dėl jo įsigaliojimo ir įgyvendinimo esant nurodytoms po visų priedų ir įvardintoms kaip „2 straipsnis“.	248 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas ir įgyvendinimas <...>
---------	---	--	---



VALSTYBĖS ĮMONĖ „ORO NAVIGACIJA“

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos
Civilinės aviacijos skyriaus vyriausiajai specialistei
Vladai Žegunienei

2017-11-20

Nr. *2-984*

[2017-10-30

Nr. 2-3648

**DĖL LR AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO
IR LR ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO**

Atsižvelgdami į 2017 m. spalio 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos raštą Nr. 2-3648 „Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projekto ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projekto“, informuojame, kad valstybės įmonė „Oro navigacija“ pastabų dėl minėtų teisės aktų projektų neturi.

Laikinai einantis generalinio direktoriaus pareigas

Mindaugas Gustys

ORIGINALAS NEBUS
IŠSIŪSTAS

Vytautė Juškaitė, tel. Nr. 706 94 734



LIETUVOS BRONIAUS OŠKINIO VAIKŲ AVIACIJOS MOKYKLA

Valstybės biudžetinė įstaiga, Birutės g. 2, 57178 Kėdainiai, tel./faks.: (8 347) 55 886,
el.p. centras@vaikuaviacija.lt, www.vaikuaviacija.lt. Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 191016481.
Atsisk. sąsk. Nr. LT194010041900050008 Luminor Bank AB, Kėdainių klientų aptarnavimo skyrius, kodas 40100

2017-11-14 Nr. R3-139

LR Susisiekimo Ministrui Rokui Masiuliui

Kopijos:

LR Ministrui Pirmininkui Sauliui Skverneliui

LR Švietimo ir mokslo Ministrei Jurgitai Petrauskienei

DĖL AVIACIJOS ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Broniaus Oškinio vaikų aviacijos mokykla, susipažinusi su Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektu (toliau – įstatymo projektas), turi tokius pastebėjimus ir pasiūlymus.

Įstatymo projekte, palyginti su galiojančiu aviacijos įstatymu, eliminuojama nuostata (3 straipsnio 5 dalis), nurodanti, kad šis įstatymas netaikomas bemotoriams orlaiviams, kurių minimalus greitis ne didesnis kaip 45 kilometrų per valandą, o maksimali pakilimo masė neviršija 170 kilogramų, kai šie orlaiviai naudojami vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui (toliau – vaikiški sklandytuvai). Be to, įstatymo projekte, vaikiški sklandytuvai priskiriami nereguliuojamiems orlaiviams, tokiu būdu jiems vėl ketinama suteikti civilinių orlaivių statusą.

Atkreipiame dėmesį, kad šitokia metamorfozė būtų ydinga, nes taip jau yra buvę 2000 – 2004 metais. Tuometiniai įstatymo rengėjai nepasirūpino vaikiškus sklandytuvus atskirti nuo civilinės aviacijos, su LR Švietimo ir mokslo ministerija, kurios žinioje buvo vaikiški sklandytuvai, nesikonsultavo. Taip mokymo priemonės pateko į civilinių orlaivių registrą ir jų kontrolę vykdyti ėmėsi Civilinės aviacijos administracija (CAA) pagal savo kompetenciją.

Primindami apie tuomet įvykusią koliziją, pateikiame dvi citatas:

1. Žurnalistės klausimas: *Galbūt sklandytuvams LAK-16 reikėtų taikyti supaprastintus reikalavimus, yra siūloma mintis šių sklandytuvų netgi nevardinti orlaiviais?*

Atsako Kęstutis Auryla, tuometinis CAA direktorius: „*Oro erdvės požiūriu, vaikų skrydžiai su „Kalakutais“ tikrai skiriasi nuo kitų skrydžių. Vaikai skraido specialiose aikštelėse, skraido žemai ir nekelia pavojaus nei visuomenei, nei kitiems skraidantiems orlaiviams. Pasaulinės patirties nėra, bet gal iš tiesu vaikiškus sklandytuvus reikėtų traktuoti kitaip. Kartingai, motociklai, kuriais uždaroje teritorijose mokosi važinėti vaikai nėra traktuojami kaip automobiliai ir jų nekontroliuoja kelių policijos pareigūnai... Bet tam reikia sukurti ir pakeisti Aviacijos įstatymą. Tuo užsiims Susisiekimo ministerijoje sudaryta speciali darbo grupė. Dar nėra aišku, kokiai transporto kategorijai reikėtų priskirti vaikiškus sklandytuvus, priklausys nuo to, koks teisinis sprendimas bus rastas. Kol kas privalome dirbti pagal bendrą sistemą“.* (Aviacijos pasaulis, 2003 m. Nr.17).

2. LR Seimo Švietimo, mokslo ir kultūros komiteto 2004-06-07 posėdžio protokolo išrašas:
„*Svarstyta Aviacijos įstatymo 3 straipsnio papildymo įstatymo projektas (LXP-3549), nuspręsta siūlyti pagrindiniam komitetui atsižvelgti į Seimo kanceliarijos Teisės departamento išvadą: Lietuvos vaikų aviacinio švietimo sistemai jau per 30 metų, ji žinoma ir vertinama*

pasaulyje. 2003 metais Lietuvos Broniaus Oškinio vaikų aviacijos mokykla apdovanota Tarptautinės aviacijos federacijos (FAI) Garbės diplomu. Problema, kuri nuolat kliudė, o praėjusių vasarą ir visiškai paralyžavo darbą su vaikais, kilo dėl kai kurių nuostatų nebuvimo Lietuvos Respublikos Aviacijos įstatyme. Šiame įstatyme vaikų mokymui naudojami orlaiviai juridiniu požiūriu yra prilyginti civilinės aviacijos orlaiviams. Vaikų mokomiesiems orlaiviams bandoma taikyti tuos pačius griežtus, unifikuotus aviacinius reikalavimus. Dėl to, aklaivietėje atsidūrė Civilinės aviacijos administracija, visa šalies vaikų aviacinio ugdymo sistema. Iš kilo grėsmė sužlugdyti ir tai, kas daug metų nuosekliai kurta, tai, ką norėtų turėti bet kuri kita valstybė pasaulyje – struktūrą, kuri rūpinasi besidominčiais technika, trokštančiais išmokyti skraidyti vaikais, kuri sprendžia profesinio orientavimo, vaikų užimtumo klausimus, nepilnamečių nusikalstamumo mažinimo problemas. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras Zigmantas Balčytis 2003 m. rugpjūčio 12 d. įsakymu Nr.3-481 sudarė darbo grupę ir pavedė jai pateikti pasiūlymus dėl vaikų mokymui skirtų orlaivių juridinio statuso. Darbo grupė nustatė, kad norint užtikrinti tinkamą vaikų aviacinį ugdymą, būtina mokymui naudojamus orlaivius atskirti nuo civilinės aviacijos, o tokių sklandytuvėlių naudojimo tvarką pavesti kontroliuoti betarpiškai Švietimo ir mokslo ministerijai“.

Pažymėtina, kad citatos yra iš 2003 - 2004 metų laikotarpio. Laikotarpio, kai vaikiški sklandytuvai buvo civiliniai orlaiviai, jų kontrolę vykdė CAA. Tuo metu vaikų mokymo procesas jau buvo paralyžiuotas, LR Susisiekimo ministerijoje jau buvo suburta speciali darbo grupė, kuri ieškojo sprendimo. Problemos sprendimas privedė prie aviacijos įstatymo pataisos atsiradimo (3 straipsnis 5 dalis), kuri galioja ir dabar.

Šiuo metu vaikiškų sklandytuvų – mokymo priemonių – naudojimo tvarką reglamentuoja Orlaivių naudojimo vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministro 2004 m. liepos 12 d. įsakymu Nr. ISAK-1779 „Dėl orlaivių naudojimo vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui tvarkos aprašo patvirtinimo“. Šiuo metu esama teisinė aplinka yra stabili, laiko patikrinta, vaikų saugumą užtikrinanti. Tokia vaikų aviacinio ugdymo forma Lietuvoje naudojama nuo 1975 metų. Lietuvos Broniaus Oškinio vaikų aviacijos mokykla nuo 1983 metų tai daro profesionaliai. Iki šių dienų neįvyko nė vieno (!) atsitikimo, kuris, pagal Moksleivių nelaimingų atsitikimų tyrimo, registravimo ir apskaitos nuostatų apibrėžimą, būtų kvalifikuotinas kaip „sunkus nelaimingas atsitikimas“.

Minėtas aprašas galioja jau 14 metų, todėl, įvertinant susikaupusią patirtį, kai kurias nuostatas galimai reikėtų patikslinti ar papildyti, tačiau išsaugant esminius principus.

Gerbiamas LR Susisiekimo Ministras, Lietuvos Broniaus Oškinio vaikų aviacijos mokykla oficialiai informuoja, kad, pagal savo kompetenciją:

1) nepritaria įstatymo projekto nuostatai, vaikiškus sklandytuvus priskirti nereguliuojamiems civiliniams orlaiviams.

2) siūlo galiojančio Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalies nuostatą, dėl įstatymo netaikymo vaikiškiems sklandytuvams, išsaugoti ir naujajame įstatymo projekte. Galimai, konsultuojantis ir derinant su LR Švietimo ir mokslo ministerija, reikėtų patikslinti ar/ir papildyti nuostatos teksto redakciją.

Lietuvos Broniaus Oškinio vaikų aviacijos mokykla - tai šalies mastu veikianti valstybinė neformaliojo vaikų švietimo įstaiga, atliekanti didžiąją dalį visų skrydžių šalyje vaikiškais sklandytuvais. Mokykla, savo ruožtu, pasirengusi bendradarbiauti su įstatymo projekto rengėjais, siekti, kad naujasis įstatymas nepablogintų vaikų aviacinio ugdymo prieinamumo ir kokybės.

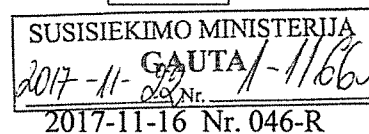
Direktorius



Juozas Rimkevičius



LIETUVOS AEROKLUBAS
AEROCLUB OF LITHUANIA



Lietuvos Respublikos susisiekimo
Ministrui R. Masiuliui

DĖL AVIACIJOS ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos aeroklubas (toliau – LAK) yra visuomeninė organizacija veikianti nuo 1927 m., šiais metais mininti savo veiklos 90-metį. LAK vienija 12 aviacijos sporto ir bendrosios aviacijos federacijų, kurių aeroklubuose aktyviai sportuojančių sportininkų yra per 3000. 2015-2016 m. iškovota 16 medalių, 2017 m. jau iškovoti 9 medaliai įvairiose Pasaulio ir Europos varžybose, o mūsų šalyje per paskutinius du metus buvo surengti keturi Pasaulio ir du Europos aviacijos sporto čempionatai. Lietuvos aeroklubas aktyviai veikia kaip patriotinė organizacija, ugdo Lietuvos moksleivius ir jaunimą, vykdo Lietuvos mokyklose neatlygintinai programą „Jaunasis aviatorius“. Šios programos pagalba naudojant 3D virtualius simulatorius vaikai susipažįsta su aviacijos pagrindais. Lietuvos aeroklubo taryba svarstė pateiktą visuomenei Aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymą. Prašome atkreipti dėmesį į tai, kad Įstatymo projektas derinimas tik su valstybės valdžios institucijomis, tuo tarpu aviacijos bendruomenei, kuriai bus taikomos minėto įstatymo nuostatos, nebuvo pateiktas. Darbo grupėje nedalyvavo nei vienas iš aviacijos bendruomenės ar kitų visuomeninių organizacijų atstovų.

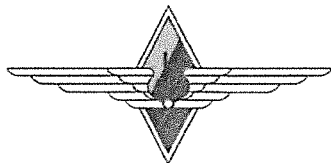
Tuo pačiu teikiame tokias preliminaras Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektui pastabas ir pasiūlymus:

1. Dėl Įstatymo projekto 2 staipsnio 7 dalies punkto „7. **Civilinis orlaivis** – bet kuris orlaivis, išskyrus valstybės orlaivį. Manome klaidingas apibrėžimas, nes pagal tokią formuluotę net popierinis lėktuvėlis yra “civilinis orlaivis”. Galiojančio įstatymo projekto nuostatos yra tikslesnės.
2. Manome, kad daugiausiai neaiškumų ir netikslumų bei abejonių kelia naujai įvedama sąvoka 21 punkte.

“21. **Nereguliuojamieji orlaiviai** – eksperimentinės kategorijos orlaiviai, keliantys minimalų potencialų pavojų ir atitinkantys bent vieną iš toliau išvardytų sąlygų:

- 1) orlaiviai (parasparniai, skraidyklės ir pan.), kuriais pilotas kyla įsibėgėdamas;
- 2) bepiločiai orlaiviai, kurių masė ne didesnė kaip 25 kg;

Kaštonų g. 4-7, LT – 01107, Vilnius, tel. +370 5 212 3920, mob. +370 615 66920, faks. +370 5 212 2972, įmonės kodas 190776531, atsiskaitomoji sąskaita LT62 7044 0600 0018 1342, banko kodas 70440, info@aeroclub.lt, www.aeroclub.lt



LIETUVOS AEROKLUBAS
AEROCLUB OF LITHUANIA



3) vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui naudojami bemotoriai orlaiviai, kurių minimalus greitis ne mažesnis kaip 45 km/val., maksimali pakilimo masė ne didesnė kaip 170 kg;

4) vienviečiai orlaiviai, kurių:

a) konstrukcijos masė ne didesnė kaip 120 kg;

b) degalų arba energijos šaltinio masė ne didesnė kaip 15 kg;

c) sparno įkrova ne didesnė kaip 10 kg/m²;

d) minimalus stabilaus skrydžio greitis ne didesnis kaip 45 km/val.”

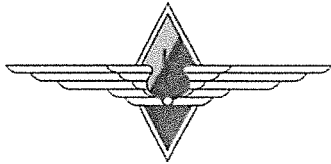
Visų pirmą, neaišku, kodėl darbo grupės nariai mano, kad reikia į šį apibrėžimą įtraukti vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui naudojamus bemotorius orlaivius. Pats apibrėžimas “Nereguliuojamieji” yra klaidinantis, nes juos vis tiek reguliuoja arba CAA arba jos įgaliotos įstaigos. Be to, būtų tikslinga įvesti tikrai nereguliuojamų orlaivių kategoriją, kurie tikrai būtų niekaip nereguliuojami ir neregistruojami. Manytina, į tokią kategoriją būtų tikslinga įtraukti modelius iki tam tikro svorio ir pan.

3. Turėtų būti tikslinama 3 straipsnio 5 dalis, nes pagal minėtas nuostatas kaip jau pastebima, visgi nereguliuojami orlaiviai yra reguliuojami. Be to neaišku kaip dėl kitų įstatymo nuostatų apimties taikymo pvz. III skyriaus ketvirto skirsnio taikymo, kuris apibrėžia licenzijavimo procesą.

4. Dėl įstatymo projekto 5 straipsnio 4 dalies, numatančios, kad jeigu, vykdant valstybinę priežiūrą, CAA neturi atitinkamam patikrinimui atlikti kvalifikuoto darbuotojo, ji gali įgalioti tokią kvalifikaciją turintį juridinį asmenį atlikti patikrinimą. Išlaidas, susijusias su tokiu patikrinimu, apmoka tikrinamasis fizinis ar juridinis asmuo. Šiuo atveju, CAA, būdama biudžetinė įstaiga negali reikalauti mokesčio mokėtojo dar kartą papildomai mokėti už paslaugas. Gali susidaryti situacija, kai dauguma paslaugų gali būti perkamos iš kitų subjektų. Todėl turi būti įstatyme aiškūs kriterijai.

5. Įstatymo projekto 24 straipsnio 2 dalis numato, kad CAA atstovai turi teisę nekliudomi patekti į prižiūrimų asmenų patalpas, apžiūrėti jas ir įrangą, taip pat gauti visą informaciją ir dokumentus, susijusius su CAA prižiūrimos veiklos vykdymu. Visgi reiktų apibrėžti ar visi CAA atstovai, kas gali būti atstovu, nes tokios nuostatos gali prieštarauti kitiems įstatymams ir Konstitucijai. Tokius valdingus įgaliojimus gali turėti tik pareigūnai ar kiti asmenys vykdantys patikėtas kontrolės funkcijas.

6. Papildyti 30 straipsnio 4 dalį ir ją išdėstyti taip:



LIETUVOS AEROKLUBAS
AERoclub OF LITHUANIA



“4. Šio straipsnio 3 dalies reikalavimai netaikomi orlaivių skrydžiams, vykdomiems aerodromų ar **lauko aikštelių**, esančių pasienio zonoje, oro eismo zonose”. Šis pakeitimas būtinas siekiant naudoti Nidos lauko aikštelę, esančią pasienio zonoje.

Lietuvos aeroklubas ir taryba ypatingai atkreipia dėmesį dėl projekto nuostatų, kuriomis bandoma reguliuoti vaikų ugdymo procesą aviacijos srityje. Visų pirma, toks reguliavimas kelia daugiau neaiškumų, antra, reikia pastebėti, kad Lietuvoje vaikų ugdymas aviacijos srityje turi galias tradicijas, ir yra unikalus procesas ir toks vienintelis Europos Sąjungoje. Šiuo metu šis ugdymo procesas priklauso išimtinai Švietimo ir mokslo ministerijos sričiai, atitinkamai yra galiojančios taisyklės ir nustatyti ugdymo procesui reikalavimai. Tuo vadovaujantis vyksta įvairios stovyklos, veikia oro skautai. Dar daugiau veikia specializuota biudžetinė įstaiga B. Oškinio vaikų sklandymo mokykla. Kurios filialai veikia visoje Lietuvos Respublikoje. Įvedus papildomą reguliavimą, gali būti sunaikintą gerai veikianti ir unikali vaikų ugdymo aviacijos srityje sistema.

Lietuvos aeroklubas ir taryba nepitaria vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui naudojami bemotorių orlaivių teisinio reguliavimo įtraukimo į minėtą įstatymo projektą. Atitinkamai siūlome Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo pakeitimo įstatymo projekte 3 straipsnio 5 dalies nuostatas tikslinti įrašant: „Šis įstatymas netaikomas vaikiškiems sklandytuvams - bemotoriams orlaiviams”. Arba palikti galioti šiuo metu galiojančią nuostatą 3 straipsnio 5 dalies Aviacijos įstatyme, “Šis įstatymas netaikomas bemotoriams orlaiviams, kurių minimalus greitis ne mažesnis kaip 45 kilometrai per valandą, maksimali pakilimo masė neviršija 170 kilogramų, kai šie orlaiviai naudojami vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui”.

Lietuvos aeroklubo prezidentas

dr. Gintaras Kalinauskas



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, LT-01104 Vilnius,
tel. (8 5) 266 2984, faks. (8 5) 262 5940, el. p. rastine@tm.lt,
atsisk. sąskaita LT267044060000269484 AB SEB bankas, banko kodas 70440.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2017-07- Nr.

Į 2017-06-29 Nr. 2-2159

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 393 STRAIPSNIO IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, pagal kompetenciją išnagrinėjusi Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 pakeitimo įstatymo projektą (toliau – projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektą (toliau – ANK projektas, o nurodant kartu – projektai), dėl projektais siekiamų tikslų, pasirinktų teisinio reguliavimo priemonių, galimų projektų priėmimo pasekmių ir numatomo teisinio reguliavimo galimo poveikio teikia šias pastabas ir pasiūlymus.

1. Pastebėtina, jog ne visos projektu nauja redakcija dėstomame Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme (toliau – Įstatymas) vartojamos sąvokos yra apibrėžtos Įstatyme ar Įstatymo 2 str. 42 d. nurodomuose reglamentuose (pvz., trečioji šalis, aviacijos produktai, aerodromų įranga, naudojimas oro uostais, aerodromo manevravimo laukas). Siūlytina šiuo aspektu patikslinti Įstatymo nuostatas, atsisakant neapibrėžtų nuostatų arba atitinkamai papildant Įstatymo 2 str. 42 d.

2. Kartu pastebėtina, kad antžeminių paslaugų teikėjas galėtų būti bet koks fizinis ar juridinis asmuo, o sau antžemines paslaugas galėtų teikti tik vežėjas (t. y. įmonė, turinti galiojantį vežėjo pažymėjimą vadovaujantis Įstatymo 2 str. 33 d.). Svarstytinas šio išskyrimo pagrįstumas ir reikalingumas.

3. Pastebėtina, jog Įstatymo 3 str. 1 d. nuostatomis įtvirtinama, jog sąlygos aviacijos veiklai nustatomos ne tik šiuo įstatymu, bet ir kitais teisės aktais, susijusiais su aviacijos veikla. Manytina, šios nuostatos neatitiktų šio straipsnio reguliavimo dalyko (atsižvelgiant į šio straipsnio pavadinimą). Šiuo aspektu turėtų būti įvertinamos ir šio straipsnio 3, 4 ir 5 d. nuostatos. Siūlytina šiuo aspektu patikslinti Įstatymą.

4. Papildomai pastebėtina, kad Įstatymo 3 str. 3 d. pateikiama nuoroda į teisės aktus, susijusius su aviacijos veikla, galėtų būti nepakankama (pvz., šios nuostatos suponuotų, kad užsienio valstybių teisės aktai galėtų būti taikomi ir tais atvejais, kai egzistuočių šių teisės aktų prieštaravimai su kituose Lietuvos Respublikos teisės aktuose nustatytais imperatyviais reikalavimais).

5. Pastebėtina, kad Įstatymo 3 str. 5 d. numatomas viešos atrankos būdas išlieka neatskleistas, t. y. lieka svarstyti, kokia tvarka ši procedūra būtų atliekama, kaip būtų užtikrinamas jos viešumas. Kartu atsižvelgiant į tai, kad „visuomeninė aviacijos organizacija“ išlieka neapibrėžtos teisinės formos, siūlytina įvertinti, ar nebūtų tikslinga Įstatymo 3 str. 5 d. konkretizuoti šios organizacijos formą pagal Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo 4¹ str. 1 d. ir 6 str. 1 d. nuostatas.

6. Manytina, jog Įstatyme turėtų būti vengtina konkrečių institucijų, vykdančių priežiūros funkcijas, pavadinimų nurodymo, juo labiau veiklos formos nurodymo, kadangi toks reguliavimas ribos Lietuvos Respublikos Vyriausybės vykdomąją kompetenciją, įvertinant, jog tai, ką Lietuvos Respublikos Vyriausybė daro įgyvendindama Lietuvos Respublikos Konstitucijoje ir *įstatymuose* jai nustatytą kompetenciją, yra valstybės valdymo reikalų sprendimas (Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2001 m. lapkričio 29 d., 2003 m. gegužės 30 d. nutarimai). Įstatymu įtvirtinus konkrečią instituciją ir jos veiklos sąlygas, bus apriboti šios institucijos valdymo, veiklos, reorganizavimo, pertvarkymo ir likvidavimo atvejai, sąlygos ir tvarka. Atsižvelgiant į tai, siūlytina Įstatyme nurodyti ne konkrečią instituciją (pvz., Įstatymo 5 str., 17 str. 2 d., 24 str. 2 d.), o apsiriboti „Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgaliota institucija“ ar „valstybės institucija, turinti įgaliojimus“.

7. Atsižvelgiant į tai, kad, vadovaujantis Įstatymo 5 str. 1 d. nuostatomis, atsiskaitymai nuo rinkliavų už oro navigacijos paslaugas ir naudojimąsi oro uostais būtų mokami Civilinės aviacijos administracijos, t. y. biudžetinės įstaigos išlaikymui, atkreiptinas dėmesys į Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktiką, jog pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją valstybinius mokesčius ir kitus privalomus mokėjimus gali nustatyti tik Lietuvos Respublikos Seimas ir tik įstatymu, tai yra svarbi asmens teisių apsaugos garantija (2002 m. birželio 3 d., 2015 m. balandžio 3 d. nutarimai); tokie esminiai mokesčio elementai kaip mokesčio objektas, mokestinių santykių subjektai, jų teisės ir pareigos, mokesčio *dydžiai* (tarifai), mokėjimo terminai, išimties ir lengvatos, baudos ir delspinigiai turi būti nustatomi įstatymu (2006 m. sausio 24 d., 2007 m. lapkričio 29 d., 2013 m. gruodžio 16 d. nutarimai). Remiantis tuo, kas išdėstyta, manytina, kad Įstatymo 5 str. 1 d. numatomų atsiskaitymų dydį būtų tikslinga reguliuoti Įstatyme.

Be to, minėtas Įstatymo 5 str. 1 d. nuostatas siūlytina įvertinti Lietuvos Respublikos biudžetinių įstaigų įstatymo 2 str. 1 d. nuostatą, jog biudžetinė įstaiga – ribotos civilinės atsakomybės viešasis juridinis asmuo, įgyvendinantis valstybės ar savivaldybės funkcijas ir *išlaikomas iš valstybės ar savivaldybės biudžetų asignavimų*, taip pat iš Valstybinio socialinio draudimo fondo, Privalomojo sveikatos draudimo fondo biudžetų ir *kitų valstybės pinigų fondų lėšų* bei Lietuvos Respublikos biudžeto sandaros įstatymo 3 str. 1 d. ir 13 str. 1 d. 1 p. nuostatų kontekste.

8. Manytina, jog Įstatymo 5 str. 3 d. numatoma funkcija rengti šiam įstatymui ir Europos Sąjungos reglamentams įgyvendinti reikalingas rekomendacijas galėtų būti laikoma pertekline, įvertinant tai, jog šioje dalyje jau numatoma Civilinės aviacijos administracijos funkcija teikti metodinę pagalbą. Taip pat svarstyti, ar minėtomis rekomendacijomis nebūtų sukuriamą galimybė išplėsti Įstatyme ar atitinkamuose reglamentuose numatomas nuostatas.

9. Papildomai, siekiant dėstymo nuoseklumo, siūlytina vienoje 5 str. dalyje išvardinti visas Civilinės aviacijos administracijos funkcijas (pvz., išskaidant šią dalį į papunkčius), konkretizuojant nurodomus pažymėjimus ir licencijas.

10. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo 2 str. 4 d. ir 36¹ str. 1 d., ūkio subjektų veiklos priežiūra – šio įstatymo nustatyta tvarka įgaliotų atlikti tam tikrus veiksmus viešojo administravimo subjektų, t. y. valstybės institucijos ar įstaigos, savivaldybės institucijos ar įstaigos, pareigūno, valstybės tarnautojo, valstybės ar savivaldybės įmonės, viešosios

įstaigos, kurios savininkė ar dalininkė yra valstybė ar savivaldybė, asociacijos, šio įstatymo nustatyta tvarka įgaliotų atlikti viešąjį administravimą, veikla, tačiau Įstatymo 5 str. 6 d. numatoma, jog Civilinės aviacijos administracija vykdydama valstybinę priežiūrą galėtų savo įgaliojimus perduoti šioje dalyje nurodomiems asmenims. Svarstytinas Įstatymo 5 str. 6 d. nuostatų ir minėtų Lietuvos Respublikos viešojo administravimo nuostatų suderinamumas.

Papildomai pastebėtina, kad Įstatymo 5 str. 6 d. numatomų įgaliojimų apimtis išlieka neapibrėžta (pvz., nėra aišku, ar nurodomas juridinis asmuo atitinkamo patikrinimo metu atliktų vieną ar kelis ekspertinių žinių reikalaujančius veiksmus, ar šį patikrinimą vykdytų visa apimtimi, ar šiuos patikrinimus vykdant Civilinės aviacijos administracijos įgaliotam asmeniui būtų užtikrinami viešojo administravimo principai), nenurodoma, kokiomis sąlygomis egzistuojant būtų laikoma, jog Civilinės aviacijos administracija neturi tam tikram patikrinimui atlikti kvalifikuoto darbuotojo, kaip būtų nustatoma šio patikrinimo kaina, ar sėkmingam minėto patikrinimo atlikimui nebūtų pakankama įsigyti paslaugų ar darbų vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymo nuostatomis. Taip pat pažymėtina, jog Įstatymo 5 str. 6 d. nuostatomis galėtų būti neužtikrinamas asmenų lygiateisiškumo principas, atsižvelgiant į tai, jog Įstatymu Civilinės aviacijos administracija įgaliojimus galėtų suteikti tik juridiniams, bet ne fiziniams asmenims, be to išlaidas, susijusias su patikrinimu, atliekamu atitinkamo juridinio asmens, turėtų apmokėti tikrinamas subjektas, kai pareiga apmokėti išlaidas, susijusias su Civilinės aviacijos administracijos atliekamu patikrinimu, tikrinamam subjektui nekiltų. Siūlytina šiais aspektais įvertinti Įstatymo 5 str. 6 d. numatomas nuostatas bei jų įtvirtinimo Įstatyme reikalingumą.

11. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos paslaugų įstatymo 7 str. 1 d. nuostatomis, siūlytina kaip iš esmės perteklinių atsisakyti Įstatymo 5 str. 7 d. nuostatų.

12. Siūlytina Įstatyme vengti subjektyvaus pobūdžio kriterijų kaip „atsižvelgdamas į tikrinamos veiklos apimtį ir sudėtingumą“ (žr. Įstatymo 5 str. 7 d.), „atitinkamais (žr. Įstatymo 14 str. 4 d, 36 str. 3 d.), „kurie gali turėti įtakos“ (žr. Įstatymo 15 str. 2 d.), „gali užtikrinti“ (Įstatymo 47 str. 3 d. 1 p.), „objektyvius, aiškius ir nediskriminacinius kriterijus“ (Įstatymo 47 str. 11 d.).

13. Siūlytina Įstatymo 6 str. 2 d. nedetalizuoti atitinkamo Lietuvos kariuomenės departamento. Kartu siūlytina Įstatyme nurodyti tik su Įstatymo taikymo sritimi susijusias Kariuomenės vado funkcijas (t. y. siūlytina Įstatymo 6 str. 3 d. numatomas Kariuomenės vado funkcijas susieti su Įstatymo taikymo sritimi).

14. Asmenų lygiateisiškumo aspektu pastebėtina, jog civiliniai orlaiviai, oro uostai ir aerodromai nuosavybės teise galėtų priklausyti tik Lietuvos Respublikoje registruotiems juridiniams asmenims, tačiau tiek Lietuvos, tiek užsienio šalių fiziniams asmenims. Siūlytina šiuo aspektu patikslinti Įstatymą arba projektą aiškinamajame rašte pagrįsti numatomo teisinio reguliavimo diferencijavimą.

15. Pastebėtina, kad Įstatymo 9 str. 1 d. nuostatos turėtų būti suderinamos su Lietuvos Respublikos visuomenės sveikatos priežiūros įstatymo 24 str. 4 d. nuostatomis.

16. Atsižvelgiant į tai, kad Įstatymu siekiama užtikrinti Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktikos, jog nustatyti esmines ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, galima tik įstatymu, taikymą, pažymėtina, jog tam tikrus reikalavimus (pvz., civilinių aerodromų naudojimo valstybės orlaivių reikmėms ir karinių aerodromų naudojimo civilinių orlaivių reikmėms sąlygas (žr. Įstatymo 10 str.), teikiant oro eismo paslaugas naudojamų ryšių, navigacijos, stebėjimo ir skrydžių valdymo sistemos įrenginių reikalavimus (žr. Įstatymo 15 str. 2 d.), aerodromų, kuriems netaikomos 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros, su paskutiniais pakeitimais,

padarytais 2017 m. sausio 31 d. Komisijos reglamentu (ES) 2017/161, nuostatos, taip pat lauko aikštelių reikalavimus (žr. Įstatymo 26 str.), draudimo orlaiviui išskristi sąlygas (žr. Įstatymo 34 str. 2 d.) Įstatymu numatoma nustatyti poįstatyminiuose teisės aktuose. Siūlytina projektų aiškinamajame rašte pagrįsti minėto teisinio reguliavimo perkėlimo į poįstatyminius teisės aktus tikslingumą, o visus, galimai ūkinę veiklą iš esmės apribojančius reikalavimus bei sąlygas nustatyti Įstatyme.

17. Pastebėtina, jog, vadovaujantis Įstatymo 11 str. 5 d. nuostatomis, Civilinės aviacijos administracija galėtų susiaurinti Įstatyme numatytų reikalavimų apimtį. Siūlytina atsisakyti šių teisinio apibrėžtumo nesukuriančių nuostatų, esant poreikiui atitinkamomis išimtimis papildant Įstatymą. Kartu atsižvelgiant į tai, kad šios dalies paskutiniojo sakinio nuostatos galėtų būti vertinamos kaip iš esmės subjektyvaus ir abstraktaus pobūdžio, siūlytina atsisakyti minėto sakinio.

18. Atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo 13 str. 2 d. 1 p. vartojama bendro pobūdžio „skrydžių“ sąvoka, siūlytina detalizuoti, ar šiame punkte nurodomi karinių orlaivių skrydžiai turėtų atitikti ir šiame punkte, ir šio punkto papunkčiuose vardijamus reikalavimus. Ši pastaba aktuali ir minėtos dalies 2 p. atžvilgiu.

19. Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 str. 1 d. nuostatų kontekste, siūlytina projektų aiškinamajame rašte pagrįsti Įstatymo 14 str. 1 d. ir 17 str. 1 d. numatomų nuostatų, kuriomis susisiekimo ministras turi paskirti oro navigacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą turintį juridinį asmenį, poreikį.

20. Įstatymo 14 str. 3 d. nuostatos galėtų būti vertinamos kaip iš esmės perteklinės, atsižvelgiant į tai, kad jomis įtvirtinama tam tikra teisė bei sutarčių sudarymo galimybė. Remiantis tuo, kas išdėstyta, siūlytina atsisakyti šios dalies. Kita vertus siūlytina įvertinti, ar nebūtų tikslinga Įstatyme nustatyti oro eismo paslaugų sauga Lietuvos Respublikoje užtikrinančius apribojimus, taikomus tam tikroms valstybėms, kurių asmenims priklauso oro navigacijos paslaugų įrenginiai ar šių įrenginių teikiami duomenys.

21. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymo 3 str. nuostatomis, jog Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių sudarymo iniciatyvos teisę turi Lietuvos Respublikos Prezidentas, Ministras Pirmininkas, užsienio reikalų ministras, Lietuvos Respublikos Vyriausybė ar jos nustatyta tvarka – Lietuvos Respublikos ministerijos ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės įstaigos, svarstyтина, ar visais atvejais susisiekimo ministras galėtų pasirašyti Įstatymo 14 str. 4 d. ir 17 str. 3 d. nurodomus susitarimus.

22. Įstatymo 19 str. 3 d. 3 p. siūlytina išsamiau atskleisti kriterijaus „nuolat eksploatuojamas“ reikšmę (įvertinant ir tai, jog nuo šio kriterijaus priklausytų Įstatyme numatomo reikalavimo taikymas).

23. Atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo 19 str. 5 d. numatomos iš esmės procedūrinės nuostatos, siūlytina šią dalį iškelti į Įstatymą įgyvendinantį teisės aktą. Kartu svarstyтина, ar nebūtų pakankama Įstatymo 19 str. 6 d. teisinį reguliavimą įtvirtinti Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatuose (žr. Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių įstatymo 18 str. 3 d.). Papildomai diskutuotina, ar Įstatymo 19 str. 5 ir 6 d. vietoj nurodomos Civilinės aviacijos administracijos neturėtų būti nurodomas Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registras ar jo tvarkytojas.

24. Svarstyтина, ar projekte nebūtų tikslinga numatyti pereinamąsias nuostatas ir Įstatymo 19 str. 7 d. pakeitimų atžvilgiu.

25. Siekiant užtikrinti Įstatymo dėstymo nuoseklumą, siūlytina suderinti Įstatymo 19 str. 3 d. ir 8 d. nuostatas ir šio straipsnio 3 d. išskirti reikalavimą „orlaivis neregistruotas Lietuvos Respublikos karinių orlaivių registre“.

26. Įstatymo 19 str. 9 d. siūlytina išbraukti aktualumą praradusias nuostatas „hipotekos įstaigos pranešimo“, nurodant valstybės įmonės Registrų centro teikiamus duomenis (duomenų pateikimo forma reguliuojama Lietuvos Respublikos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. spalio 18 d. nutarimu Nr. 1246 „Dėl Lietuvos Respublikos hipotekos registro reorganizavimo ir Lietuvos Respublikos hipotekos registro nuostatų patvirtinimo“ patvirtintų Lietuvos Respublikos hipotekos registrų nuostatų 69 p.).

27. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešojo administravimo 5 str. 2 p. nuostatomis, manytina, jog įstatymų ir administracinių sprendimų įgyvendinimo kontrolė galėtų būti atliekama tiksliai pavaldžių subjektų atžvilgiu, nepavaldžių subjektų atžvilgiu vykdant atitinkamą priežiūrą. Šiame kontekste siūlytina atitinkamai patikslinti Įstatymo 23 str. 2 d.

28. Įstatymo 23 str. 3 d. nuostatų reikalingumas įvertintinas Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo 36⁶ str. 1 d. nuostatų kontekste. Papildomai siūlytina šioje Įstatymo dalyje konkretizuoti nurodomą leidimą.

29. Įstatymo 24 str. 1 d. siūlytina konkretizuoti nurodomus *kitus teisės aktus*.

30. Įvertinant tai, jog Įstatymo 24 str. 2 d. įtvirtinamos *aerodromo apsaugos zonoje* grėsmę skrydžių saugai galimai keliančių kliūčių šalinimo taisyklės, siūlytina šias nuostatas perkelti į Įstatymo 10 str. Taip pat manytina, jog Įstatymo 24 str. 2 d. nuostatos, susijusios su nurodomo leidimo poreikiu, neatitiktų Įstatymo teisinio reguliavimo dalyko.

31. Diskutuotinas Įstatymo 27 str. 2 d. paskutiniojo sakinio poreikis. Siūlytina atsisakyti šių procedūrinio pobūdžio nuostatų.

32. Atsižvelgiant į Įstatymo 28 str. 1 d., kurioje nurodoma, jog tarptautinį oro uostą valdanti įmonė oro uosto žemę valdo, naudoja ir disponuoja vadovaudamasi taip pat ir Lietuvos Respublikos žemės įstatymu, svarstytinas minėtos dalies trečiojo, ketvirtojo ir penktojo sakinio nuostatų įtvirtinimo Įstatyme reikalingumas (žr., pvz., Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 9 str. 3 d., 6 d. 1 p.).

33. Pastebėtina, kad Įstatymo 29 str. 4 d. Civilinės aviacijos administracijos sprendimų, susijusių su licencija vykdyti oro susisiekimą, priėmimas formuojamas kaip atitinkamos šios institucijos teisės. Atsižvelgiant į tai, kad vežėjui atitinkant Įstatymo 29 str. 3 d. numatomus reikalavimus, ar egzistuojant šio straipsnio 7, 8, 9 ar 10 d. numatytiems pagrindams, Civilinės aviacijos administracija privalėtų priimti atitinkamus sprendimus, siūlytina Įstatymo 29 str. 4 d. įtvirtinti ne šios įstaigos teises, bet pareigas. Šiuo aspektu taip pat tikslintina Įstatymo 29 str. 9 d. numatoma dispozityvaus pobūdžio taisyklė.

34. Įstatymo 29 str. 7 d. siūlytina nurodyti, nuo kokio momento būtų skaičiuojamas nurodomas 30 d. terminas.

35.

36. Svarstytina, ar Įstatymo 29 str. nebūtų tikslinga numatyti įspėjimą apie galimą licencijos vykdyti oro susisiekimą galiojimo sustabdymą ir panaikinimą. Papildomai, siekiant dėstymo nuoseklumo, siūlytina Įstatymo 29 str. 9 d. nurodyti šio straipsnio 10 d. 2 p. minimą terminą, taip pat nurodant, nuo kurio momento šis terminas būtų skaičiuojamas, ar per kiek laiko vežėjas būtų informuojamas apie licencijos vykdyti oro susisiekimą sustabdymą. Ši pastaba aktuali ir Įstatymo 47 str. 5 d. ir 6 d. 1 p. atžvilgiu.

37. Vadovaujantis Įstatymo 29 str. 1 d. nuostatomis, siūlytina šio straipsnio 10 d. 4 p. vietoj „įmonei“ įrašyti „vežėjui“. Papildomai siūlytina įvertinti, ar šiame punkte nebūtų tikslinga numatyti ir vežėjo likvidavimo pagrindą.

38. Išlieka neapibrėžtas Lietuvos Respublikos nevaldomosios oro erdvės turinys. Siūlytina šiuo aspektu detalizuoti Įstatymo 30 str. Papildomai svarstytina, ar orlaiviai, skrendantys

nevaldomą oro erdvę virš teritorinės jūros, Kuršių marių, negalėtų apimti užsienio valstybių valstybės orlaivių, skrendančių Lietuvos Respublikos nevaldomą oro erdvę.

39. Svarstyti 30 str. 2 d. paskutinio sakinio nuostatų įtvirtinimo Įstatyme poreikis. Siūlytina projektą aiškinamajame rašte pagrįsti šių nuostatų poreikį arba atsisakyti šių nuostatų įtvirtinimo Įstatyme.

40. Pastebėtina, jog nėra atskleidžiamas Įstatymo 36 str. 3 d. nurodomų patikrinimų turinys. Siūlytina šiuo aspektu detalizuoti Įstatymo 36 str. 3 d. nuostatas.

41. Vadovaujantis 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (OL 2010 L 295, p. 35), su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 376/2014 (OL 2014 L 122, p. 18) (toliau – Reglamentas Nr. 996/2010) 4 straipsnio 1 dalimi, kiekviena valstybė narė užtikrina, kad saugos tyrimus be išorinio poveikio atliktų ar prižiūrėtų nuolat veikianti nacionalinė civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija, pajėgi nepriklausomai atlikti visą saugos tyrimą pati arba sudarydama susitarimus su kitomis saugos tyrimų institucijomis. Pagal šiuo metu esamą ir projektu siūlomą įstatyminių reglamentavimų nacionalinės civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijos funkcijas vykdo Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovas (vadovai). Paskirtas orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovas, dirbdamas Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyriuje, negali būti laikomas nuolat veikiančiu ir nepriklausomu organizaciniu vienetu, o Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyrius savo organizacine, funkcinė ir teisine struktūra yra visiškai priklausomas nuo Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos ir iš esmės neturi sprendimų priėmimo teisės. Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, turėtų būti sprendžiamas klausimas dėl nepriklausomos ir savarankiškos saugos tyrimų įstaigos steigimo.

Vadovaujantis Reglamento Nr. 996/2010 4 straipsnio 6 dalimi, saugos tyrimų institucijai atitinkamos valstybės narės suteikia reikiamas priemones, ji turi galėti gauti pakankamai išteklių savarankiškai vykdyti įpareigojimus. Visų pirma – saugos tyrimų institucijai skiriamas biudžetas, iš kurio ji galėtų vykdyti savo funkcijas. Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyriui esant Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos administraciniu padaliniu nėra garantuojamas visiškai atskiras ir pakankamas biudžetas, kuriuo šis skyrius galėtų nepriklausomai disponuoti vykdant savo funkcijas, todėl neužtikrinamas tinkamas Reglamento Nr. 996/2010 įgyvendinimas. Atsižvelgiant į tai, projektu turi būti numatyta, kad orlaivių avarių ir incidentų tyrimai atliekami iš atskaitymų nuo rinkliavų už oro navigacijos paslaugas ir naudojimąsi oro uostais. Toks orlaivių avarių ir incidentų tyrimų finansavimas numatytas ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentuose (pvz., *Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, ICAO's Doc 9082*).

Pažymėtina, kad pirmiau minėtus trūkumus ir neatitikimus nustatė ir Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas, kuris 2016 metais vertino Lietuvos Respublikos tarptautinių įsipareigojimų laikymąsi ir gebėjimą atlikti orlaivių avarių ir incidentų saugos tyrimus (*Peer Review Final Report of Lithuania*). Taip pat Lietuvos Respublikos Seimo Nacionalinio saugumo ir gynybos komitetas 2015 m. gruodžio 8 d. raštu Nr. S-2015-7839 „Dėl transporto tyrimų vadovų“, skirtu Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai, akcentavo skirtų išteklių nepakankamumą ir prašė imtis priemonių, kad būtų užtikrintas tinkamas geležinkelių, laivybos ir aviacijos incidentų tyrimų atlikimas.

42. Įvertinant Įstatymo 11 str. 6 d. nuostatas, jog karinių orlaivių avarijos ir incidentai tiriami krašto apsaugos ministro nustatyta tvarka, Įstatymo 37 str. 2 d. nuostatų kontekste, siekiant teisinio

aiškumo, siūlytina Įstatyme reglamentuoti, koks subjektas atliktų nekarinių *valstybės orlaivių* avarijų ir incidentų tyrimus.

43. Įstatymo 38 str. 2 d. nuostatos, kurių pagrindu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija išduotų atitinkamus paskyrimus, įvertintina Lietuvos Respublikos Vyriausybės įstatymo 29 str. 1 d. nuostatų kontekste.

44. Nuoseklumo aspektu svarstyтина, ar tikslinga Įstatymo 40 str. 3 d. išskirti šio straipsnio 5 d. 3 p. minimą pagrindą. Kartu atsižvelgiant į Įstatymo 40 str. 2 d. nuostatas, siūlytina detalizuoti minėto straipsnio 5 d. 2 p. (t. y. konkretizuoti, kokia „ta šalis“, „užsienio šalis“ „trečioji šalis“ yra nurodoma).

45. Siūlytina Įstatymo 41 str. 2 d. nurodyti, kokiais atvejais galėtų būti neišduodami šioje dalyje nurodomi leidimai, arba atsisakyti Įstatymo 41 str. 2 d. paskutiniojo sakinio. Taip pat siūlytina atsisakyti Įstatymo 43 str. 2 d. nuostatų.

46. Atsižvelgiant į tai, jog Įstatymo 44 str. 1 d. nuostatomis tik nukreipiama į atitinkamą reglamentą, siūlytina šios dalies atsisakyti, šio straipsnio 2 d. konkretizuojant šio reglamento pavadinimą. Ši pastaba taip pat aktuali Įstatymo 45 ir 46 str. atžvilgiu.

47. Pastebėtina, jog Įstatymo 47 str. 3 d. 1 p. nurodomi kriterijai yra iš esmės abstraktaus pobūdžio (pvz., „turi personalą“). Siekiant teisinio aiškumo, siūlytina detalizuoti šiuos kriterijus.

48.

49. Siekiant apibrėžtumo, siūlytina Įstatymo 47 str. 5 ir 6 d. atsisakyti dispozityvaus pobūdžio nuostatų, Įstatyme aiškiai reguliuojant, kokiais atvejais būtų sustabdomas ar panaikinamas šiame straipsnyje nurodomo patvirtinimo galiojimas.

50. Svarstyтина, ar nebūtų tikslinga nustatyti Įstatymo 47 str. 6 d. 2 p. nurodomos informacijos ištaisymo galimybę.

51. Manytina, kad Įstatymo 47 str. 6 d. 3 p. atvejis patektų į šios dalies 4 p. taikymo sritį. Siūlytina šiuo aspektu patikslinti minėtą dalį.

52. Pastebėtina, kad Įstatymo 47 str. 6 d. 6 ir 7 p. numatomos nuostatos būtų taikomos tik juridinių asmenų atžvilgiu. Atsižvelgiant į tai, jog antžeminių paslaugų teikėju, vadovaujantis Įstatymo 2 str. 3 d. nuostatomis, galėtų būti ir fizinis asmuo, siūlytina papildyti minėtoje dalyje vardijamus pagrindus.

53. Įstatymo 47 str. 6 d. 7 p. nuostatos įvertintinos Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 2.97 str. kontekste.

54. Nuoseklumo aspektu siūlytina konkretizuoti, ar Įstatymo 47 str. 7, 8, 9 ir 10 d. numatomi veiksmai galėtų būti atliekami gavus šios straipsnio 12 d. nurodytais pagrindais paremtą prašymą. Kartu siūlytina detalizuoti, kokiais kriterijais ar kokioms sąlygoms egzistuojant susisiekimo ministras galėtų priimti minėtose dalyse nurodomus sprendimus.

55. Įstatymo 47 str. 15 d. siūlytina detalizuoti, kokia tvarka ir kiek kartų būtų pratęsiamas šioje dalyje nurodomas terminas. Ši pastaba aktuali ir šio straipsnio 16 d. atžvilgiu.

56. Siūlytina pagrįsti Įstatymo 48 str. 2 d. numatomo rinkliavų už naudojimąsi oro uostais ir oro navigacijos paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje naudojimo tvarkos nustatymo poreikį (atsižvelgiant ir į tai, jog pagal šio straipsnio 1 d. nuostatas, minėtos rinkliavos būtų mokamos paslaugų teikėjams).

57. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.988 str. 3 d. nuostatų, jog privalomojo draudimo sąlygas reglamentuoja kiti įstatymai, kontekste, siūlytina papildyti Įstatymo 49 str. 4 d., Įstatyme nuosekliai įtvirtinant ne tik vežėjų ir civilinių orlaivių naudotojų, bet ir oro uostų valdytojų ir oro navigacijos paslaugų teikėjų bei antžeminių paslaugų teikėjų ir savateikių civilinės atsakomybės taikymo sąlygas.

58. . Kartu siūlytina projektų aiškinamajame rašte atskleisti projekto 2 str. 4 d. numatomų pereinamųjų nuostatų poreikį.

59. Atkreiptinas dėmesys į Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 28, 29, 115, 227, 376, 379, 393, 396, 401, 415, 417, 427, 428, 440, 464, 481, 482, 483, 484, 485, 488, 494, 573, 589, 595, 602, 610, 611, 681, 683, 685, 686 straipsnių ir priedo pakeitimo, kodekso papildymo 396¹ ir 413¹ straipsniais projektą, kuris Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. gegužės 24 d. nutarimu Nr. 379 „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 28, 29, 115, 227, 376, 379, 393, 396, 401, 415, 417, 427, 428, 440, 464, 481, 482, 483, 484, 485, 488, 494, 573, 589, 595, 602, 610, 611, 681, 683, 685, 686 straipsnių ir priedo pakeitimo, kodekso papildymo 396¹ ir 413¹ straipsniais įstatymo ir Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo Nr. IX-1905 31 straipsnio pakeitimo įstatymo projektų pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“ pateiktas Seimui (toliau – TM parengtas ANK projektas). TM parengtame ANK projekte siekiama patikslinti administracinio poveikio priemonės – specialiosios teisės atėmimo, teisinį reguliavimą, t. y. siūloma atsisakyti tų teisių, kurios susijusios su profesine, darbine ūkine, komercine veikla, atėmimo reglamentavimo. Tokių teisių atėmimas, jo pasekmės, grąžinimo klausimai spręstini vadovaujantis konkrečią veiklos sritį reguliuojančių teisės aktų nuostatomis. TM parengtame ANK projekte, be kita ko, siūloma atsisakyti administracinio poveikio priemonės – teisės dirbti skrydžių vadovu. Atsižvelgus į Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos pasiūlymus, administracinio poveikio priemonių – teisės skraidyti orlaivio įgulos nariu, teisės atlikti orlaivių techninę priežiūrą – reglamentavimo Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija nekeitė. Siūlytina papildomai įvertinti, ar Įstatymas užtikrins atsakomybės, susijusios su teisės dirbti skrydžių vadovu atėmimu, atsiradimą. Be to, prašytume projekto kontekste papildomai įvertinti poreikį ANK palikti administracinio poveikio priemones – teisę skraidyti orlaivio įgulos nariu, teisę atlikti orlaivių techninę priežiūrą.

60. Papildomai siūlytina Įstatyme naudoti vienodas formuotes, pvz., Įstatymo tekste nevienodai vartojamos „Įstatymo pagrindu priimti teisės aktai, susiję su aviacijos veikla“, „kiti teisės aktai, susiję su aviacijos veikla“, „aviacijos veiklą reglamentuojantys teisės aktai“, ar „paslaugų teikėjo laikinai išskirta zona“ ir „laikinas išskirta zona“ formuluotės.

61. Siekiant teisinio aiškumo, siūlytina konkretizuoti naudojamą terminą „pašto vežimas“ (pvz., vartojant Lietuvos Respublikos pašto įstatymo 3 str. 12 d. nurodomą pašto siuntos sąvoką).

62. Atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo 8 str. 3 d. numatoma išimtis iš Įstatymo 8 str. 2 d., kurioje jau įtvirtinama išimtis, siekiant teisinio aiškumo, siūlytina minėtas išimtis išdėstyti vienoje šio straipsnio dalyje.

63. Įstatymo 9 str. 1 d. siūlytina patikslinti vartojamą formuluotę „orlaivis turi“.

64. Manytina, kad taisyklės turėtų būti įtvirtinamos teisės aktuose, taigi, Įstatymo 13 str. 2 d. 1 ir 2 p. siūlytina nurodyti arba „teisės aktų“, arba „taisyklių“.

65. Siekiant dėstymo nuoseklumo, siūlytina Įstatymo 13 str. 2 d. 2 p. numatyti, jog operatyvus oro eismas, tai visi skrydžiai, kurie yra vykdomi laikantis kariuomenės vado su Civilinės aviacijos administracija suderintų ir patvirtintų operatyvaus oro eismo taisyklių.

66. Atsižvelgiant į tai, jog Įstatymo 19 str. 2 d. 3 p. nenuosekliai vartojama formuluotė „juridinis asmuo, registruotas Lietuvos Respublikoje“, lieka neapibrėžta, kokie juridiniai asmenys nurodomi šiame punkte. Šį pastaba aktuali ir šio straipsnio 7 d. atžvilgiu. Siūlytina šiuo aspektu koreguoti minėtas Įstatymo nuostatas.

67. Įstatymo 19 str. 7 d. siūlytina atsisakyti žodžio „priede“.

68. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr.1R-298 „Dėl Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“ patvirtintų

Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų (toliau – Rekomendacijos) 6.5 p. reikalavimais, siekiant dėstymo nuoseklumo, siūlytina Įstatymo 25 str. numatomą trumpinį apibrėžti Įstatymo 9 str.

69. Siekiant teisinio aiškumo, siūlytina suvienodinti Įstatymo 30 str. 1, 2 ir 3 d. dėstymo būdą.

70. Siūlytina konkretizuoti Įstatymo 36 str. 7 d. 6 p. pateikiamą nuorodą.

71. Siekiant teisinio aiškumo, siūlytina patikslinti Įstatymo 47 str. 2 d., nurodant, jog antžemines paslaugas oro uoste gali teikti tik susisiektimo ministro patvirtintas antžeminių paslaugų teikėjas ar savateikis (žr. Įstatymo 2 str. 3 d. ir 33 d. ir Tarybos direktyvos 96/67/EB 1996 m. spalio 15 d. dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką 14 str. 1 d.).

72. Taip pat, atsižvelgus į Rekomendacijų 69 punktą, tikslintinas ANK projekto 1 straipsnis, kuriame keičiamos Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio 5 ir 6 dalys. Pažymėtina, kad 2017 m. birželio 10 d. įsigaliojo Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 29 ir 393 straipsnių pakeitimo įstatymas Nr. XIII-402, todėl buvusios ANK 393 straipsnio dalys dabar laikytinos 8 ir 9 dalimis.

Teisingumo ministrė

Milda Vainiutė

Asta Gedzevičiūtė, (8 5) 266 2881, el. p. asta.gedzeviciute@tm.lt

Laurynas Naujokaitis, tel. (8 5) 266 29 89, el. p. laurynas.naujokaitis@tm.lt

Sonata Gendvilaitė, (8 5) 266 2950, el. p. sonata.gendvilaite@tm.lt

Originalas nebus siunčiamas