

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Lietuvos transporto saugos administracijai

2025-10-29 Nr. LP-1-08

DĖL PASIŪLYMŲ VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO KODEKSO PAKEITIMUI

Kadangi šiuo metu keičiamas Vidaus vandenų transporto kodeksas, manome, kad būtina atsižvelgti ne tik į Specialiųjų tyrimų tarnybos (STT) rekomendacijas, bet ir į praktikoje kylančias, laivybai svarbias problemas. Atsižvelgdami į savo patirtį vykdant vidaus vandenų transporto priemonių techninę kontrolę, teikiame šiuos siūlomus pakeitimus:

- 1) Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse teisę plaukioti turi tik Lietuvos Respublikos vėliavą turintys laivai. Laivai, plaukiojantys su užsienio valstybės vėliava, gali būti naudojami Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse tik tada, kai jų savininkai yra atitinkamos valstybės piliečiai arba juridiniai asmenys, įsteigti toje valstybėje. Tokie laivai gali būti laikomi Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse tik kaip svečiai, ne ilgiau kaip tris mėnesius per kalendorinius metus, jeigu tarptautinės sutartys nenustato kitaip.

Argumentai:

a) Lietuvoje vis daugiau pasitaiko atveju, kai, ypatingai pramoginius laivus, laivų savininkai negali įregistruoti ir pasilieka plaukioti su užsienio šalies vėliava (Švedijos, Lenkija ir kt. Tokie laivai mūsų valstybinių institucijų netikrinami, todėl sukelia galimybę nesąžiningai veiklai. Dažnai tokie laivai vykdo komercinę veiklą be kontrolės įstaigų techninės apžiūros, nėra sumokami pelno mokesčiai ir sukelia nesąžiningas sąlygas komercinėje srityje.

b) Vis daugiau vidaus vandenų laivų savininkų kalba apie laivų registracijas kaimyninėse valstybėse (kalbama konkrečiai apie Lenkiją), sudaryti nuomos sutartį su toje šalyje įregistruota įmone ir vykdyti komercinę veiklą. Todėl toks Kodekso nutarimas ženkliai sumažintų galimybę neteisėtai arba nesąžiningai veiklai.

- 2) 16¹ straipsnis 6 punktą numato, kad: „*Siekiant įvertinti vidaus vandenų laivo, žvejybos laivo, plūduriuojančio įrenginio, plūduriuojančios priemonės, nuo kurių pastatymo praėjo daugiau kaip vieni metai, korpuso povandeninės dalies apkalos nusidėvėjimo lygį, iriamojo vairavimo sistemų techninę būklę, už borto esančios armatūros hermetiškumą, matavimo prietaisų daviklių, antikorozinės dangos būklę, techninę apžiūra atliekama vidaus vandenų transporto priemonę iškėlus į doką, slipą arba kitokiu būdu ant kranto arba vandenyje pasitelkus narus. Kitas korpuso povandeninės dalies vertinimas atliekamas techninės apžiūros metu ne rečiau kaip kas penkeri metai nuo paskutinio korpuso povandeninės dalies vertinimo šioje dalyje nurodytomis sąlygomis*“. Šiuo metu šis reikalavimas netaikomas pramoginiams laivams, vykdančioms komercinę veiklą, ypač tiems, kurie užsiima keleivių pervežimu vidaus vandenyse. Mūsų nuomone, siekiant užtikrinti keleivių ir įgulos saugą, tikslinga išplėsti šio punkto taikymą visiems laivams, vykdančioms keleivių vežimo veiklą, nepriklausomai nuo jų priskyrimo pramoginių ar kitų laivų kategorijai. Taip pat šio reikalavimo taikymą siūloma išplėsti pramoginiams laivams, plaukiojantiems pakrančių

zonoje, kur dėl aplinkos sąlygų ir didesnių apkrovų kyla padidinta techninės būklės pablogėjimo bei saugos rizika.

- 3) Mūsų nuomone, reikalavimas kasmet patvirtinti TPL yra perteklinis ir nesukuria papildomos saugos vertės. Siekiant supaprastinti administracinę naštą bei užtikrinti aiškų dokumentų galiojimo ryšį, tikslinga TPL galiojimą susieti su techninės apžiūros (TA) galiojimu. Tai reiškia, kad TPL galioja tiek, kiek galioja paskutinės techninės apžiūros aktas, o jo galiojimas automatiškai pasibaigia, kai techninės apžiūros terminas pasibaigia arba nustatoma, kad laivas neatitinka techninių reikalavimų.
- 4) Šiuo metu TPL ar STPL nėra išduodamas pramoginiams laivams, net ir tiems, kurie vykdo komercinę veiklą. Mūsų nuomone, siekiant užtikrinti vienodus saugos standartus ir veiklos skaidrumą, tikslinga nustatyti reikalavimą visoms vidaus vandenų transporto priemonėms turėti TPL arba STPL, ypač tiems laivams, kurie vykdo komercinę veiklą ar teikia keleivių pervežimo paslaugas. Tokiu atveju, jei laivui techninė apžiūra (TA) nėra privaloma, TPL galiojimo terminas būtų dešimt metų, o jo išdavimas grindžiamas dokumentiniu laivo techninės būklės ir atitikties vertinimu.

Argumentai:

- a) Vis daugiau pramoginių laivų šiuo metu statomi be kvalifikuotų ar pripažintų techninės priežiūros (klasifikacijos) bendrovių dalyvavimo, todėl jie neretai neatitinka esminių techninių ir saugos reikalavimų – ypač priešgaisrinės saugos ir gelbėjimo priemonių srityse.
- b) Tokie laivai registruojami kaip asmeniniai pramoginiai laivai, todėl jiems techninė apžiūra neprivaloma.
- c) Net pradėjus vykdyti komercinę veiklą, pagal šiuo metu galiojančią tvarką jiems techninė apžiūra pirmą kartą atliekama tik po trejų metų nuo įregistravimo dienos. Dėl šios priežasties kyla realus pavojus, kad techninių reikalavimų neatitinkantis laivas gali vykdyti arba faktiškai vykdo komercinę veiklą, taip sukeldamas riziką keleivių ir įgulos saugai.
- d) Pramoginiams laivams kartą per dešimt metų atlikti techninę apžiūrą dėl TPL arba STPL turėjimo nepadarytų didelės finansinės naštos, tačiau reikšmingai pagerintų saugumo kontrolę. TPL arba STPL būtų netaikomas tiems laivams, kuriems šiuo metu nereikalingi laivavedžio pažymėjimai arba nebūtina registruotis.
- 5) Siūloma, kad maksimalias techninės apžiūros kainas apskaičiuotų, indeksuotų, perskaičiuotų ir tvirtintų LTSA, vadovaudamasi susisiekiimo ministro ar jo įgaliotos institucijos patvirtinta vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros maksimalių kainų nustatymo metodika. Tačiau toks reguliavimas sukeltų papildomą administracinę naštą valstybės institucijoms ir pareikalautų papildomų finansinių išteklių. Be to, būtų sudėtinga objektyviai įvertinti kontrolės įstaigų veiklos sąnaudas – darbuotojų skaičių, jų kvalifikaciją, atlyginimų struktūrą bei kitus veiklos kaštus. Dėl to kontrolės įstaigai techninės apžiūros paslaugų teikimas galėtų tapti ekonomiškai nuostolingas. Atsižvelgiant į STT rekomendacijas, kad esamas teisinis reglamentavimas sudaro sąlygas nesąžiningam atestuotų asmenų elgesiui ir galimam piktnaudžiavimui dominuojančia padėtimi, siūlome vietoj maksimalių įkainių nustatymo metodikos įdiegti kainodaros priežiūros mechanizmą. Pagal šį principą:

- Atestuoti asmenys nustato paslaugų įkainius savarankiškai;

- Įkainiai turi būti viešai skelbiami ir ekonomiškai pagrįsti (pateikiant skaičiavimo logiką ar sąnaudų struktūrą);
- LSTA turi teisę tikrinti kainų pagrįstumą, prašyti paaiškinimų ar taikyti korekcijas, jei nustatoma akivaizdi disproporcija ar piktnaudžiavimo atvejai.

Toks modelis leistų pasiekti STT iškeltus skaidrumo ir kontrolės tikslus, kartu išvengiant perteklinio reguliavimo bei biurokratinių procedūrų. Jis suteiktų LTSA aiškia priežiūros ir vertinimo funkciją, tačiau neatimtų rinkos lankstumo bei konkurencijos. Tai būtų ekonomiškai efektyvesnis ir administraciniu požiūriu paprastesnis sprendimas, leidžiantis institucijoms užtikrinti paslaugų kokybę, o paslaugų teikėjams – veiklos tęstinumą ir motyvaciją investuoti į paslaugų gerinimą.

- 6) Siūloma nustatyti reikalavimą, kad kontrolės įstaigoje būtų ne mažiau kaip du technines apžiūras atliekantys specialistai, su kuriais sudarytos darbo arba paslaugų sutartys. Šiuo metu įmonėje technines apžiūras vykdo vienas darbuotojas pagal darbo sutartį, o įmonės vadovas (MB savininkas) veikia pagal Civilinį kodeksą, kaip mažosios bendrijos narys, turintis kvalifikaciją ir teisę atlikti technines apžiūras. Toks modelis yra visiškai teisėtas ir atitinka mažosios bendrijos veiklos principus, leidžia užtikrinti paslaugų tęstinumą, kokybę ir operatyvų reagavimą į klientų poreikius. Siūlomas reikalavimas, kad bent du specialistai, su kuriais sudaryta darbo sutartis, būtų:
- finansiškai nepagrįstas, nes padidintų darbo sąnaudas be realaus poveikio paslaugų kokybei;
 - neatitiktų Civilinio kodekso nuostatų, kurios leidžia MB nariams vykdyti veiklą be darbo sutarties. Toks apribojimas diskriminuotų mažesnius ūkio subjektus, kurie šiuo metu sėkmingai vykdo veiklą ir užtikrina reikiamą techninės apžiūros kokybę.

Be to, priėmus tokį reikalavimą, techninės apžiūros įkainiai neišvengiamai didėtų, o tai padidintų finansinę naštą laivų savininkams ir galėtų mažinti paslaugų prieinamumą.

- 7) Šiuo metu akredituotų kontrolės įstaigų veiklą tikrina ir kontroliuoja Nacionalinis akreditavimo biuras (NAB), vertindamas, kaip atestuotų asmenų specialistai laikosi techninės apžiūros atlikimo tvarkos ir taiko techninius reikalavimus. NAB dažnai samdo išorinį ekspertą, už kurio paslaugas moka kontrolės įstaiga. Reikalavimas, kad LTSA papildomai tikrintų, kaip specialistai laikosi techninės apžiūros atlikimo tvarkos ir taiko techninius reikalavimus, būtų perteklinis. Tikslinga būtų aiškiai reglamentuoti, kuri institucija atsakinga už kontrolės įstaigų patikrinimą – NAB ar LTSA. Praktikoje pasitaiko situacijų, kai NAB reikalavimai prieštarauja LTSA direktoriaus įsakymui. Tokiu atveju kontrolės įstaigai neaišku, kurių nurodymų laikytis, nes NAB laiko save aukštesnio lygmens institucija nei LTSA, o LTSA turi priešingą požiūrį. Todėl Kodekse turėtų būti aiškiai nurodyta, kad jei LTSA vykdo kontrolę dėl specialistų laikymosi techninės apžiūros tvarkos ir reikalavimų, NAB tokį patikrinimą pripažintų ir nebebūtų atliekamas papildomas savarankiškas patikrinimas.
- 8) „Atestuoto asmens vadovas iki 2026 m. balandžio 30 d. turi nustatyti skundų nagrinėjimo tvarką“. Toks reikalavimas yra perteklinis, nes akredituotos įmonės pagal ISO 17020 standartą privalo turėti skundų nagrinėjimo procedūras – tai būtina akreditacijos sąlyga. Be to, kai kurie nacionaliniai reikalavimai dubliuoja ISO 17020 standarto nuostatas.

Pavyzdžiui, kvalifikacijos, patalpų ir darbo įrangos patikrinimai dažnai tikrinami tiek Nacionalinio akreditavimo biuro (NAB), tiek LTSA patikrinimų metu. Dėl to gali susidaryti perteklinė administracinė našta. Neutraliai tarant, kai kurie siūlomi nacionaliniai reikalavimai atkartoja ISO 17020 standarto nuostatas, todėl rekomenduojama juos suderinti, kad būtų išvengta dubliavimo.

- 9) Kodeksas numato: „jeigu siekia būti atestuoti atlikti vidaus vandenų transporto priemonių, **išskyrus burines jachtas**, techninę apžiūrą, – turi būti akredituoti kaip C tipo kontrolės įstaigos pagal tarptautinį standartą LST EN ISO/IEC 17020 „Atitikties įvertinimas. Reikalavimai, keliami įvairių tipų kontrolės įstaigų veiklai (ISO/IEC 17020)“. Išskirti burinių jachtų reikalavimus gali sukelti šališkumo įspūdį, nes šiuo metu buriniams laivams techninės apžiūras atlieka Lietuvos buriuotojų sąjunga (LBS), kuri taip pat organizuoja regatas ir kitus renginius, susijusius su buriniais laivais. Toks reglamentavimas gali būti vertinamas kaip nesąžiningos konkurencijos rizika kitoms atestuotoms įmonėms, siekiančioms teikti tokias pačias paslaugas. Sąžininga būtų, atsiradus akredituotai įmonei, LBS veiklą perduotų jai, kad užtikrinti neutralumą ir skaidrumą.
- 10) 18 straipsnis reikalauja koregavimo. Šiuo metu, norint vykdyti vidaus vandenų transporto priemonių techninę apžiūrą, specialistams būtina turėti galiojantį vidaus vandenų kapitono arba mechaniko diplomą. Toks reikalavimas gali būti laikomas pertekliniu – pakaktų, kad specialistai turėtų atitinkamą diplomą, be papildomo jo patvirtinimo. Alternatyviai, būtų galima pripažinti darbą akredituotoje kontrolės įstaigoje kaip praktinę patirtį (stažą), kurią būtų galima panaudoti diplomo patvirtinimui pratęsti.
- 11) Šiuo metu Vidaus vandenų transporto kodeksas nenumato aiškaus „komercinės veiklos“ apibrėžimo. Siūlome papildyti Kodeksą nuostata, aiškiai reglamentuojančia, kokia veikla laikoma komercine vidaus vandenų transporto srityje. Šiuo metu praktikoje kyla neaiškumų ir nenuoseklumų. Pavyzdžiui, yra žvejybiniai laivai, kurie verčiasi pramonine žvejyba (žvejyba tinklais), tačiau vieni iš jų registruoti kaip pramoginiai laivai, o kiti – kaip vidaus vandenų žvejybiniai laivai. Nors šie laivai yra to paties tipo ir modelio, vykdo tą pačią veiklą, jiems taikomi skirtingi reikalavimai. Tokia situacija, mūsų nuomone, yra netinkama ir turėtų būti reglamentuota aiškiau, siekiant vienodo teisinio taikymo ir konkurencijos sąlygų.
- Taip pat būtina atkreipti dėmesį į neregistruotas vidaus vandenų transporto priemones (VVTP), kurios faktiškai vykdo komercinę veiklą. Pavyzdžiui, vadinamieji „plaukiojantys staliukai“ nuomojami asmenims be kapitono, motyvuojant tuo, kad dėl mažo variklio galingumo šių priemonių nereikia registruoti. Tokios VVTP nėra registruojamos, neatlieka techninės apžiūros, nors naudoja pakabinamus elektrinius variklius, o jų komercinės veiklos niekas nekontroliuoja. Analogiškų neaiškumų kyla ir dėl mokomųjų laivų bei kitų vidaus vandenų priemonių, naudojamų komerciniais tikslais. Todėl siūlome įtvirtinti aiškų „komercinės veiklos“ apibrėžimą Kodekse ir nustatyti vienodus reikalavimus visoms transporto priemonėms, vykdančioms analogišką veiklą vidaus vandenyse.

Apibendrinimas:

Šiuo metu kontrolės įstaiga nuo liepos 1 d. yra atlikusi apie 100 techninių patikrinimų, iš kurių apie 40 buvo pramoginiams laivams, o likusieji – vidaus vandenų transporto priemonėms. Iš 40 pramoginių laivų tik 12 vykdo komercinę veiklą, vežiodami keleivius užsakomuoju arba turistiniu reisų. Likusieji plaukia į priekrančių zonas žvejoti, daugiausia lašišų. Pastaraisiais metais aplinkosauga įvedė griežtesnius reikalavimus žvejybai, todėl pramoginė žvejyba jūroje tampa mažiau patraukli, todėl daugėja savininkų, kurie svarsto apie plaukimo atsisakymą dėl didėjančių kaštų. Tai reiškia, kad laivų, kuriems reikalinga techninė apžiūra, skaičius mažėja. Kainų dydis tiesiogiai priklauso nuo patikrintų laivų kiekio – kuo daugiau laivų įtraukiama į TA sistemą, tuo vieno laivo techninės apžiūros kaina gali būti mažesnė. Siekiant išsaugoti laivybą po Lietuvos Respublikos vėliava ir užtikrinti saugumą, būtina reglamentuoti pramoginių laivų techninę apžiūrą teisės aktais. Atsižvelgiant į tai, siūlome įvesti privalomą techninę apžiūrą pramoginiams laivams, kurių ilgis yra 10 metrų ar daugiau (o gal net ir nuo 7 metrų). Tokiu būdu būtų užtikrintas saugumas, skaidrumas ir prieinama kaina savininkams, tuo pačiu išlaikant pramoginių laivų naudojimą ir komercinės veiklos galimybes.

Kadangi kontrolės įstaiga MB „Laivo patikra“ pradėjo veiklą nuo šių metų liepos 1 d., šiais metais ji nėra PVM mokėtoja, todėl nurodyti įkainiai pateikti be PVM. Kitais metais įmonė taps PVM mokėtoja, todėl prie esamų įkainių bus pridėtas PVM. Jeigu bus priimtas sprendimas MB vadovą įpareigoti su įmone sudaryti sutartį, įkainiai dar labiau didės.

Pagarbiai

Generalinis direktorius

Arvydas Martinkus