



LIETUVOS JACHTINGO ASOCIACIJA

į. k. 302739480, Brožynų g. 9-68, 95212 Klaipėda, tel.: +37068815235, info@jachtingas.lt

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJAI

2018.11.29. Nr. 1-29

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO KODEKSO 4, 13, 16, 18, 19, 26 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 16¹, 16² IR 24¹ STRAIPSNIAIS ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos Asociacijų Įstatymo 2 str. 1 d. nurodo, kad Asociacija yra savo pavadinimą turintis ribotos civilinės atsakomybės viešasis juridinis asmuo, kurio tikslas – koordinuoti asociacijos narių veiklą, atstovauti asociacijos narių interesams ir juos ginti ar tenkinti kitus viešuosius interesus.

Lietuvos Respublikos Nevyriausybinių Organizacijų Plėtros Įstatymo 2 str. 1 d. nurodo, kad Nevyriausybinių organizacijų yra nuo valstybės ar savivaldybių institucijų ir įstaigų nepriklausomas savanoriškumo pagrindais visuomenės ar jos grupės naudai veikiantis viešasis juridinis asmuo, kurio tikslas nėra politinės valdžios siekimas arba vien tik religijos tikslų įgyvendinimas.

Lietuvos Respublikos Nevyriausybinių Organizacijų Plėtros Įstatymo 5 str. reglamentuoja valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų bendradarbiavimą su nevyriausybėmis organizacijomis. Minimo straipsnio 1 dalis nurodo, kad valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų bendradarbiavimas su nevyriausybėmis organizacijomis yra įgyvendinamas:

1) teikiant informaciją apie valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų planuojamas veiklos ir bendradarbiavimo kryptis, siekiant jas derinti su konkrečioje srityje dirbančiomis nevyriausybėmis organizacijomis;

2) konsultuojantis su nevyriausybėmis organizacijomis ir prireikus kuriant bendras darbo grupes konkrečioms klausimams spręsti;

3) finansuojant nevyriausybinių organizacijų programas, projektus ir iniciatyvas.

To paties straipsnio 2 dalis reglamentuoja, kad valstybės ir savivaldybių institucijos ir įstaigos, gavusios nevyriausybinių organizacijų prašymą raštu derinti rengiamus teisės aktų projektus, privalo konsultotis su prašymą pateikusia organizacija Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka.

Mes susipažinome su 2018-10-05 pateiktu Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 4, 13, 16, 18, 19, 26 straipsnių ir priedo pakeitimo ir Kodekso papildymo 16¹, 16² ir 24¹ straipsniais įstatymo projektu, taip pat su jį lydinčiais dokumentais ir priedais. Sprendžiant iš Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos viceministro Pauliaus Martinkaus pasirašyto įstatymo projekto lydraščio, įstatymo projektas susipažinimui buvo siųstas tik dviem nevyriausybėms organizacijoms, t.y. Lietuvos buriuotojų sąjungai ir Lietuvos savivaldybių asociacijai.

Norime pažymėti, kad Lietuvos Jachtingo Asociacija vienija daugiau nei 900 narių, t.y. daugiau nei 900 fizinių ir juridinių asmenų, valdančių savaeiges ir/ar nesavaeiges plaukiojimo priemones ir prieplaukas. Manome, kad Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso pakeitimas turės tiesioginės įtakos pakankamai didelės dalies laivininkų teisėms ir pareigoms.

Todėl nežiūrint į tai, kad įstatymo pakeitimo rengėjų nurodytas 5 darbo dienų pastabų ir pasiūlymų terminas yra pasibaigęs ir atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Jachtingo Asociacijai įstatymo projektas siųstas nebuvo, mes, kaip visuomeninė nevyriausybė organizacija, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Nevyriausybinių Organizacijų Plėtros įstatymo 5 str. 2 d., teikiame savo pastabas dėl Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso pakeitimo įstatymo projekto.

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 4, 13, 16, 18, 19, 26 straipsnių ir priedo pakeitimo ir Kodekso papildymo 16¹, 16² ir 24¹ straipsniais įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad įstatymo projekto tikslai – siekis atsisakyti pridėtinės vertės nekuriančių Lietuvos transporto saugos administracijos funkcijų, kuriančių administracinę naštą, supaprastinti vidaus vandenų uostų ir prieplaukų steigimą, atsisakyti jų registracijos, tačiau daugiau dėmesio skirti jų priežiūrai ir nustatytų techninių reikalavimų kontrolei.

Įstatymo projektu siūloma leisti neįregistravus Lietuvos vidaus vandenų registre eksploatuoti valtis su pakabinamaisiais elektriniais varikliais, taip pat nustatyti, kad pramoginių ir asmeninių laivų techninė apžiūra neatliekama, jeigu minimi laivai nebus eksploatuojami komerciniais tikslais vidaus vandenų plaukiojimo rajone.

Įstatymo projektu siūloma įtvirtinti nuostatas dėl Europos Sąjungos vidaus vandenų laivų sertifikatų išdavimo, pratęsimo, atnaujinimo ar panaikinimo. Nustatyti reikalavimus juridiniams asmenims, mokantiems vidaus vandenų transporto specialistus ir pramoginių laivų laivavedžius, akreditavimui, akredituotų mokymo įstaigų akreditacijos sustabdymo ir panaikinimo pagrindus, taip pat nustatyti tokių mokymo įstaigų akreditavimosi kriterijus, kurie yra liberalizuojami (lyginant su galiojančiais kriterijais).

Įstatymo lygmeniu siūloma nustatyti plaukiojimo rajonus. Įstatymo projektu nustatomas Lietuvos Respublikos vidaus vandenų laivų registro valdytojas, registro tvarkytoją pavedama skirti Lietuvos Respublikos Vyriausybei, kaip tai nustatyta Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių valdymo įstatyme. Taip pat numatoma įsteigti Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto specialistų ir pramoginių laivų laivavedžių registrą.

Įstatymo projektu panaikinami išskirtiniai įgaliojimai Lietuvos buriotojų sąjungai vykdyti burinių jachtų laivavedžių rengimą ir vykdyti burinių jachtų technines apžiūras, taip pat numatoma, kad šias funkcijas galės vykdyti visi juridiniai asmenys, akredituoti Transporto saugos administracijos pagal bendruosius ir visiems vienodai taikomus kriterijus.

Įstatymo projektu taip pat perkeliama 2016 m. rugsėjo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/1629, kuria nustatomi vidaus vandenų laivams taikomi techniniai reikalavimai, iš dalies keičiama Direktyva 2009/100/EB ir panaikinamos Direktyvos 2006/87/EB nuostatos, susijusios su techniniais reikalavimais, kurie, vadovaujantis tarptautinės teisės nuostatomis, turi būti taikomi vidaus vandenų laivams.

I. Vertinant Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksą ir jo siūlomus pakeitimus norime pastebėti, kad nežiūrint į deklaruojamus teigiamus siekius yra iškreipiama paties Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso paskirtis ir tikslai, painiojama jo reguliuojami teisiniai santykiai ir objektai.

Manome, kad norminis teisės aktas turi būti suprantamas ir aiškus, turi būti aiškiai apibrėžtas teisinio reguliavimo objektas (dalykas) ir subjektas. Kitaip tariant, teisės akto turinys turi atitikti jo paskirtį. Galiojantis teisės aktas neturėtų būti apsunkinamas teisinėmis normomis, kurios nėra šio teisės akto reguliavimo dalykas. Priešingu atveju tokį teisės aktą bus sudėtinga taikyti praktikoje.

Sprendžiant iš Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 4, 13, 16, 18, 19, 26 straipsnių ir priedo pakeitimo ir Kodekso papildymo 16¹, 16² ir 24¹ straipsniais įstatymo projekto, jo rengėjas siekia universalizuoti Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksą taip, kad jo reguliavimo sritis apimtų visas plaukiojimo priemones ir visus subjektus, valdančius plaukiojimo priemones. Tuo tarpu, kaip mes manome, fiziniai asmenys, neužsiimantys ūkine veikla, nesinaudojantys vidaus vandenų keliais ir naudojantys plaukiojimo priemones išimtinai asmeninių poreikių tenkinimui (pvz. sportui, pramoginei žvejybai ir t.t.) nepatenka į Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso reguliavimo sritį.

Dėl Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso reguliavimo dalyko.

Siekiant išsiaiškinti šį klausimą visų pirma turime suprasti įstatymu apibrėžtą tiek transporto, tiek transporto valdytojo sąvokas.

LR transporto veiklos pagrindų įstatymo 1 str. 1 d. nurodo, kad šis įstatymas nustato Lietuvos Respublikos transporto viešojo administravimo, vežėjų ir transporto infrastruktūros valdytojų veiklos, valstybės pagalbos plėtojant transporto infrastruktūrą ir jos valdymo bendruosius principus, transporto infrastruktūros valdytojų teisinį statusą, jų santykius su transporto infrastruktūros savininkais bei naudotojais, visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų, saugaus eismo užtikrinimo ir kitų su transporto veikla susijusių santykių reglamentavimo pagrindus.

To paties įstatymo 2 str. nurodoma, kad:

Transportas yra sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio dalis, skirta viešiesiems ir ūkio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagažui ir (arba) kroviniams vežti.

Transporto infrastruktūra yra sausumos ir vandens, oro kelių, eismo valdymo sistemų, su jais susijusių statinių, specialiai įrengtų teritorijų, įrenginių ir konstrukcijų visuma, skirta transporto veiklai užtikrinti.

Transporto priemonė yra bet koks savaeigis mechanizmas ar mechanizmų junginys keleiviams, bagažui ir (arba) kroviniams vežti.

Transporto veikla yra keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimas transporto priemonėmis, geležinkelių, kelių, oro ir vandens transporto infrastruktūros valdymas, plėtra ir priežiūra, kelių tiesimas ir priežiūra, taip pat kita veikla, tiesiogiai susijusi su transporto infrastruktūra, keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimu.

Vežėjas yra fizinis arba juridinis asmuo, kuris verčiasi (t.y. ūkio subjektas) keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimu ir atitinka Lietuvos Respublikos įstatymų nustatytas sąlygas bei reikalavimus.

To paties įstatymo 5 str. reglamentuoja sekančias transporto rūšis: geležinkelių, kelių, jūrų, oro ir vidaus vandenų transportas. Šių transporto rūšių, taip pat kombinuotų vežimų veiklos ypatumus nustato specialieji transporto rūšių įstatymai ir kodeksai bei kiti teisės aktai.

Konkurencijos įstatymas teikia ūkinės veiklos apibrėžimą, kuriame nurodoma, kad ūkinė veikla yra gamybinė, komercinė finansinė ar profesinė veikla, susijusi su prekių pirkimu ar pardavimu, išskyrus atvejus, kai fiziniai asmenys prekę įsigyja asmeniniams ar namų ūkio poreikiams tenkinti.

Lietuvos Respublikos ūkio ministerija yra pateikusi ūkio subjekto apibrėžimą, pagal kurį ūkio subjektas yra fizinis ar juridinis asmuo arba kita organizacija, juridinio asmens ar kitos organizacijos filialas, Lietuvos Respublikos teritorijoje vykdomas teisės aktų reglamentuojamą ūkinę veiklą, kurią prižiūri subjektai (priežiūros institucijos) įstatymų nustatyta tvarka įgyvendinti viešąjį administravimą.

Taigi, transportas yra ūkio šaka, apimanti krovinių ir keleivių gabenimą įvairiomis priemonėmis sausumos, vandens ir oro keliais. Transporto valdytojas yra fizinis arba juridinis asmuo, kuris verčiasi ūkine veikla ir savo veiklai plėtoti ar paslaugų (keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimui) teikimo pagrindais naudoja vienokią ar kitokią transporto priemonę. O Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas reguliuoja transporto priemonių ir transporto infrastruktūros valdytojų veiklą, valstybės pagalbos plėtojant transporto infrastruktūrą ir jos valdymo bendruosius principus, transporto infrastruktūros valdytojų teisinį statusą ir kitus su transporto veikla susijusių santykių reglamentavimo pagrindus.

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas LR transporto veiklos pagrindų įstatymo atžvilgiu yra specialus įstatymas, tačiau manome, kad specialaus įstatymo buvimas ne tik nepašalina bendrųjų transporto veiklos pagrindų įstatyme numatytų principų, bet iš esmės juos atspindi ir konkretizuoja.

Todėl, vidaus vandenų transporto kodekso 2 str. ir 14 str. nurodo, kad vidaus vandenų transportas yra sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros

dalis, skirta laivybai, žmonėms, bagažui ir (arba) kroviniams vežti vidaus vandenimis, o Vidaus vandenų transporto priemonės yra vidaus vandenų, žvejybos, mažieji, pramoginiai, sportiniai, tradiciniai ir asmeniniai laivai, plūduriuojantys įrenginiai bei plūduriuojančios priemonės, eksploatuojantys arba aptarnaujantys vandenų kelius.

To paties kodekso 1 str. nurodo, kad šis kodeksas reguliuoja vidaus vandenų laivybos, uostų veiklos, keleivių, krovinių, bagažo, pašto vežimo, buksyravimo santykius, taip pat nustato atsakomybę už žalą, padarytą vidaus vandenų transporto, ir už kitus šio kodekso nuostatų pažeidimus. Keleiviams, kurie keliauja 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 1177/2010), 2 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatytomis sąlygomis, šio kodekso nuostatos taikomos tiek, kiek keleivių vežimo sąlygos ir tvarka nenustatyta Reglamente (ES) Nr. 1177/2010.

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 6. str 1 d. nurodo, kad vidaus vandenų keliai yra laivybai tinkamos upės, ežerai, dirbtiniai vandens telkiniai ir Lietuvos Respublikai priklausanti Kuršių marių dalis, kuriuose yra navigacijos ženklų arba kurių locmano žemėlapiuose pažymėtas farvateris.

Taigi Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transportas taip pat yra ūkio šaka, apimanti krovinių ir keleivių gabenimą vandens keliais.

Teisės teorija numato visą eilę teisės normų aiškinimo būdų, iš kurių galima išskirti kelias pagrindines, t.y. sisteminis, loginis teisės aiškinimas ir kalbinis – lingvistinis.

Vertinant visą Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksą tiek sistemiškai, tiek logiškai akivaizdu, kad dabartinis kodeksas apima tik tam tikrą plaukiojimo priemonių ir jas naudojančių asmenų grupę, t.y. tik fizinius ir juridinius asmenis ar kitas organizacijas, jų padalinius, kurie verčiasi (vykdo ūkinę veiklą) laivyba vandens keliuose tam tikslui naudojant vidaus vandenų transporto priemones.

Mėginimas universalizuoti kodeksą, painiojant plaukiojimo priemones (t.y. vidaus vandenų transportą su asmeninio, nekomercinio naudojimo plaukiojimo priemonėmis) atliekant padriką tam tikrų rezervuotų (teisine prasme) straipsnių inkorporavimą, straipsnių pakeitimus ir papildymus daro šį kodeksą nesuprantamu, nelogišku ir prieštaringu.

Manome, kad visų pirma plaukiojimo priemonės turi būti aiškiai atskirtos ir sugrupuotos tiek pagal funkcinę paskirtį, tiek pagal valdymo pagrindą, o jas atskyrus ir sugrupavus galima reglamentuoti jų plaukiojimo rajonus, registracijos, tech. apžiūrų ir kt. tvarkas.

Norime atkreipti dėmesį į tai, kad Europos Parlamento ir Tarybos teisiniuose aktuose Transporto priemonės siejamos išskirtinai tik su krovinių ir (arba) keleivių vežimu, pavyzdžiui 2018-07-04 Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/973 3 str. nurodo, kad:

vidaus vandenų kelių transportas – tai bet koks krovinių ir (arba) keleivių vežimas vidaus vandenų kelių laivais, visiškai ar iš dalies vykdomas laivybai tinkamais vidaus vandenų keliais;

nacionalinis vidaus vandenų kelių transportas – tai vežimas vidaus vandenų keliais iš vieno į kitą tos pačios šalies uostą, nesvarbu kokia yra laivo registravimo valstybė.

Tuo tarpu sprendžiant iš Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 4, 13, 16, 18, 19, 26 straipsnių ir priedo pakeitimo ir Kodekso papildymo 16¹, 16² ir 24¹ straipsniais įstatymo projekto į vidaus vandenų transporto sąvoką papuola visos be išimties plaukiojimo priemonės - tiek burinės ar motorinės jachtos, naudojamos išimtinai asmeninio poreikio tenkinimui (ne keleiviams vežti), tiek vilkikai, keleiviniai, žvejybiniai laivai ir t.t. (t.y. komerciniais tikslais naudojamos plaukiojimo priemonės).

Manome, kad pramoginis laivas (burinė ar motorinė jachta, irklinė valtis, sportinis laivas, asmeninis laivas, tradicinis laivas, t.y. laivai neskirti keleivių ar krovinių vežimui ir nenaudojami komercinėje veikloje) nėra transporto priemonė ir, kaip nurodėme aukščiau, nepatenka tiek į dabartinio, tiek į keičiamo Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso reguliavimo sritį.

Pažymėtina, kad įstatymo projektu (dėl Lietuvos Respublikos vidaus vandens transporto kodekso pakeitimo) yra perkeliama 2016-09-14 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1629, kurioje pramoginis laivas (skirtas sportui arba pramogai) yra skirstomas į tą, kuris veža keleivius ir į tą, kuris nėra keleivinis. Vadinasi, asmeninio naudojimo plaukiojimo priemonė nepatenka į aukščiau nurodytos direktyvos reglamentavimo lauką.

II. Lietuvos Respublikos vidaus vandens transporto kodekso 4, 13, 16, 18, 19, 26 straipsnių ir priedo pakeitimo ir Kodekso papildymo 16¹, 16² ir 24¹ straipsniais įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad be kitų siūlymų įstatymo projektu taip pat siūloma leisti neįregistravus Lietuvos vidaus vandens registre eksploatuoti valtis su pakabinamaisiais elektriniais varikliais, taip pat nustatyti, kad pramoginių ir asmeninių laivų techninė apžiūra neatliekama, jeigu minimi laivai nebus eksploatuojami komerciniais tikslais vidaus vandens plaukiojimo rajone.

Manome, kad paruoštas įstatymo projektas skiriasi nuo reglamentuojamų tikslų ir siekių.

Dėl plaukiojimo priemonių registravimo Lietuvos Respublikos vidaus vandens laivų registre.

Pavyzdžiui - kodekso pakeitimo įstatymo 3 straipsnis. 16 straipsnio pakeitimo 2 d. nurodo, kad Lietuvos Respublikos vidaus vandens laivų registre susisiekimo ministro ar jo įgaliotos institucijos nustatyta tvarka registruojamos vidaus vandens transporto priemonės, išskyrus šio straipsnio 6 dalyje nustatytas išimtis.

Minimo straipsnio 6 dalyje nurodoma, kad Lietuvos Respublikos vidaus vandens laivų registre neregistruojami sportiniai laivai ir šie pramoginiai laivai: vandens dviračiai, irklinės valtys, nepriklausomai nuo jų ilgio, burinės jachtos, kurių ilgis mažesnis kaip 6 metrai, valtys su pakabinamaisiais elektriniais varikliais, irkliniai turistiniai plaustai, kurių keliamoji galia ne didesnė kaip 500 kg, kitose šalyse registruotos vidaus vandens transporto priemonės. Šios dalies nuostatos nėra taikomos, jei vidaus vandens transporto priemonės savininkas eksploatuos ją Lietuvos Respublikos pasienio ruože ir tokios priemonės savininkas pageidauja minimą priemonę įregistruoti Lietuvos Respublikos vidaus vandens laivų registre.

Visų pirma, neaišku, kokių plaukiojimo priemonių pagal minimą straipsnį nebereikės registruoti Lietuvos vidaus vandens registre, t.y. ar transporto priemonių (sportinių laivų, pramoginių laivų, vandens dviračių, irklinių valčių, nepriklausomai nuo jų ilgio, burinių jachtų, kurių ilgis mažesnis kaip 6 metrai, valčių su pakabinamaisiais elektriniais varikliais, irklinių turistinių plaustų, kurių keliamoji galia ne didesnė kaip 500 kg), naudojamų komerciniais tikslais ir skirtų kroviniams ar keleiviams vežti, ar ir aukščiau nurodytų laivų naudojamų asmeniniam nekomerciniam tikslui.

Antra, nesuprantama, kokiais kriterijais vadovaujantis buvo nustatytos plaukiojimo priemonės, kurioms nebus privaloma registracija vidaus vandens laivų registre.

Pavyzdžiui, burinėms jachtoms, kurių ilgis iki 6 metrų, nereikalaujamas privalomas registravimas Lietuvos Respublikos vidaus vandens laivų registre, tuo tarpu jos gali turėti tiek stacionarų, tiek pakabinamą vidaus degimo variklį. Taip pat nėra privaloma registracija vidaus vandens laivų registre sportiniams laivams, nors jų ilgis nėra ribojamas, nėra ribojamas jų plaukiojimo rajonas ir jie, kaip taisyklė, varomi labai galingais stacionariais arba pakabinamais vidaus degimo varikliais. Be to, dabartiniai elektriniai varikliai pagal savo galingumą gali nesiskirti nuo kai kurių vidaus degimo stacionarių ar pakabinamų variklių.

Viena iš mūsų asociacijos narių Garažų ir mažųjų laivų eksploatavimo bendrija „Smiltelė“ vienija virš 600 narių, kurių didžioji dalis eksploatuoja pramoginius (ne komerciniais tikslais) laivus, kurių ilgis yra iki 6 metrų, tačiau jie neturi burių, bet turi stacionarius ar pakabinamus vidaus degimo variklius. Tokių plaukiojimo priemonių Lietuvos Respublikoje yra nepalyginamai daugiau, nei visų kitų plaukiojimo priemonių. Taigi, nesuprantama kuo minimi pramoginiai laivai su stacionariais ar pakabinamais

vidaus degimo varikliais, kurių ilgis yra iki 6 metrų, yra blogesni ar geresni už paminėtus kodekso pakeitimo projekte ir kodėl jiems bus privaloma registracija vidaus vandens laivų registre.

Dėl techninės apžiūros.

Keičiamo kodekso 16¹ straipsnio 2 dalimi numatoma, kad burinių jachtų techninės apžiūras atlieka Transporto saugos administracijos 16² straipsnyje nustatyta tvarka akredituoti juridiniai asmenys, kitos organizacijos ir jų padaliniai susisiekiama ministro ar jo įgaliotos institucijos nustatyta tvarka. Vidaus vandens transporto priemonių, eksploatuojamų užsienio šalyse, techninių laivų, pastatytų kaip pramoginiai laivai, taip pat pramoginių ir asmeninių laivų, kurie bus eksploatuojami vidaus vandens plaukiojimo rajone, išskyrus valstybinės reikšmės kelius, nekomerciniais tikslais, techninė apžiūra neatliekama.

Pagal keičiamo kodekso 24¹ straipsnio 1 dalies 1 punktą vidaus vandens plaukiojimo rajonas apima vidaus vandens kelius ir Kuršių marias iki Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos ribų.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalas (farvateris) yra vidaus vandens valstybinės reikšmės kelias.

Vadinasi, visoms plaukiojimo priemonėms (visos burinės jachtos, tame tarpe ir tos, kurių ilgis mažesnis kaip 6 metrai, sportiniai laivai, visi pramoginiai nekomerciniais tikslais naudojami laivai), kurios laikomos Klaipėdos miesto uosteliuose (Smiltelės upelyje esanti Garažų ir mažųjų laivų eksploatavimo bendrija „Smiltelė“, kruizinių laivų terminalo uostelis, Klaipėdos pilies uostas, Danės upėje esančios prieplaukos, Smiltynės Jachtklubas), kurios Klaipėdos mieste esančių slipų (nuožulni aikštelė, kurios vienas kraštas nueina į vandenį ir skirta nuleisti, ištraukti laivams iš vandens) pagalba nuleidžiamos į vandenį bus reikalinga privaloma techninė apžiūra. Nes visais atvejais, norint išplaukti iš Klaipėdos mieste esančių uostelių (tame tarpe ir nuleidus laivą Klaipėdos mieste esančių slipų pagalba) ir plaukti į Kuršių marias Nidos kryptimi yra privaloma kirsti uosto laivybos kanalą (nes pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių 58 p. pramoginiams, sportiniams, buriniams, mažiesiems ir žvejybiniams laivams yra draudžiama plaukti rytine uosto akvatorijos dalimi) ir toliau judėti norima kryptimi už laivybos kanalo linijos.

Papildomai norime pažymėti, kad: pirma – asmenys, Klaipėdos miesto uosteliuose laikantys ar Klaipėdos mieste esančių slipų pagalba nusileidžiantys plaukiojimo priemonės, skirtas nekomerciniam naudojimui, neturi alternatyvios galimybės, t.y. nekertant Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo negali pasiekti vidaus vandens plaukiojimo rajono, esančio Kuršių mariose; antra - pramoginiams, sportiniams, buriniams, mažiesiems ir žvejybiniams laivams yra draudžiama plaukti ne tik rytine Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos dalimi, bet ir plaukti uosto laivybos kanalu; trečia - Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos kanalo kirtimas su greitaeigiu laivu užima vieną, daugiausiai dvi minutes, o su lėtesniu laivu iki keturių penkių minučių; ketvirta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorija rytinėje uosto dalyje eina palei kranto liniją, o vakarinėje dalyje jūrų uosto akvatorijos linija prasideda už trisdešimties metrų nuo vakarinio kranto vandens linijos.

Manome, kad tokia situacija yra nepriimtina, kadangi akivaizdžiai vienos asmenų grupės padėtis gerėja, o kita, galimai didesnė asmenų grupė yra diskriminuojama vien dėl jų geografinės padėties.

Konstitucinis Teismas yra pažymėjęs, kad Konstitucijos 29 straipsnyje įtvirtintas asmenų lygiateisiškumo principas suponuoja pareigą įstatymų leidėjui nustatyti vienodą (nediferencijuotą) teisinį reguliavimą tam tikrų asmenų kategorijų, esančių vienodoje padėtyje, atžvilgiu, kai tarp tų asmenų kategorijų nėra tokio pobūdžio ir tokios apimtys skirtumų, kad toks nevienodas jų traktavimas būtų objektyviai pateisinamas (2015-02-06 nutarimas Nr. KT6-N2/2015).

Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 str. reglamentuoja teisėkūros principus. Pirma šio straipsnio dalis nurodo, kad teisėkūros principai išreiškia tam tikrus

imperatyvius reikalavimus, keliamus teisėkūroje dalyvaujantiems subjektams, siekiant sukurti vientisą, nuoseklią, darnią ir veiksmingą teisės sistemą.

Minimo straipsnio 2 dalies 4 ir 5 punktai nurodo, kad teisėkūroje vadovaujamasi šiais principais: atvirumo ir skaidrumo, reiškiančiu, kad teisėkūra turi būti vieša, su bendraisiais interesais susiję teisėkūros sprendimai negali būti priimami visuomenei nežinant ir neturint galimybių dalyvauti, visuomenei ir interesų grupėms turi būti sudarytos sąlygos teikti pasiūlymus dėl teisinio reguliavimo visose teisėkūros stadijose.

Be to, rengiant teisės akto projektą turi būti įvertinamos visos galimos teisinio reguliavimo alternatyvos ir pasirenkama geriausia iš jų, teisės akte turi būti įtvirtinamos veiksmingiausiai ir ekonomiškiausiai teisinio reguliavimo tikslą leisiančios pasiekti priemonės, turi būti skelbiami ir įvertinami dėl teisinio reguliavimo gauti pasiūlymai, o teisėkūros veiksmai atliekami per protingus terminus;

Remdamiesi išdėstytu, manome, kad Lietuvos Respublikos vidaus vandens transporto kodekso 4, 13, 16, 18, 19, 26 straipsnių ir priedo pakeitimo ir Kodekso papildymo 161, 162 ir 241 straipsniais įstatymo projektas negali būti teikiamas priimti, nes turi taisytinų trūkumų: neatitinka jo rengimo tikslams, projektas yra neišdiskutuotas, painus ir prieštaringas, neišlaikoma, painiojama terminologija, neatitinka europos Parlamento ir tarybos direktyvoms ir turi diskriminacijos požymių..

Pagarbiai Lietuvos Jachtingo asociacijos Taryba