



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2023-

Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMŲ PROJEKTŲ

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) parengė ir teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimo Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – nutarimo projektas Nr. 1), Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo įgyvendinimo“ projektą (toliau – nutarimo projektas Nr. 2) ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. lapkričio 10 d. nutarimo Nr. 1613-7 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – nutarimo projektas Nr. 3).

Nutarimų projektai parengti atsižvelgiant į 2023 m. balandžio 27 d. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 16, 18, 35, 38, 41, 41¹, 46 ir 50 straipsnių, Įstatymo papildymo 19¹ ir 41² straipsniais, III skyriaus papildymo vienuoliktuoju skirsniu ir 1, 2 ir 3 priedų pakeitimo įstatymą Nr. XIV-1911 (toliau – Įstatymas Nr. XIV-1911), kuriuo, be kita ko, nustatytas pagrindas tam tikroms 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos (toliau – Reglamentas (ES) 2021/665) ir 2019 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 dėl bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių ir tvarkos (toliau – Reglamentas (ES) 2019/947) nuostatomis įgyvendinti, taip pat numatytos nuostatos, susijusios su valstybės bepiločių orlaivių naudojimo reglamentavimu, bei nuostatos dėl asmens nepriekaištingos reputacijos patikrinimo sąlygų ir tvarkos. Įstatymas Nr. XIV-1911 įsigalios 2023 m. birželio 1 d., todėl iki 2023 m. gegužės 31 d. būtina priimti su juo susijusius teisės aktus.

Nutarimo projektas Nr. 1 parengtas atsižvelgiant į tai, kad Įstatymu Nr. XIV-1911 Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 18 straipsnis buvo papildytas 4 dalimi, kurioje nurodoma, kad Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA) nustato bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonas Lietuvos Respublikos oro erdvėje, išskyrus zonas virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą (ES) 2019/947 ir Reglamentą (ES) 2021/664, suderinusi su oro eismo paslaugų teikėju, o šių reglamentų numatytais atvejais remdamasi ir VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – Agentūra) atliktu ir LTSA pateiktu oro erdvės rizikos vertinimu.

Atsižvelgiant į tai, kad bepiločių orlaivių skrydžiai yra specialioji veikla ir jiems taikomi specialieji reikalavimai, įtvirtinti minėtuose Reglamente (ES) 2019/947 ir Reglamente (ES) 2021/664, ir į minėtas Aviacijos įstatymo 18 straipsnio 4 dalies nuostatas dėl bepiločių orlaivių sistemų geografinių zonų kaip papildomo specialiosios veiklos oro erdvės elemento nustatymo, nutarimo projektu Nr. 1, siekiant nuoseklumo, siūloma papildyti Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisykles, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Taisyklės), 15.7 papunkčiu ir į specialiosios veiklos oro erdvės elementų sąrašą įtraukti bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonas.

Kitomis nutarimo projektu Nr. 1 nuostatomis siekiama:

- patikslinti kai kurias Taisyklių nuostatas siekiant įgalinti LTSA nustatyti tam tikrą

reguliavimą, kurį anksčiau nustatė valstybės įmonė „Oro navigacija“, tačiau nuo 2023 m. sausio 1 d. tapusi akcine bendrove nebeturi teisės leisti atitinkamų norminių teisės aktų;

- atsižvelgiant į ankstesnio derinimo metu gautą papildomą Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos pasiūlymą, papildyti Taisyklių 31.8 papunktį ir numatyti, kad oro erdvės naudojimo pirmenybė suteikiama ir atliekant valstybės sienos apsaugos užduotis;

- patikslinti nutarimo preambulę ir joje pateikiamas nuorodas į atitinkamus reglamentus bei patikslinti jau esama;

- atlikti redakcinio pobūdžio patikslinimus ir išbraukti besidubliuojančias nuostatas.

Nutarimo projektu Nr. 2 siekiama įgyvendinti Aviacijos įstatymo 16 straipsnio 9 dalį ir 41¹ straipsnio 3 dalį.

Reglamento (ES) 2021/664 preambulės 13 ir 28 punktuose iš esmės nurodoma, kad šis reglamentas netaikomas valstybės orlaiviams, taip pat pagal Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros išaiškinimą ir įvertinus Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 3 dalį (*šis reglamentas netaikomas <...> nuotolinio orlaivių valdymo įrangai, naudojamiems karinei, muitinės, policijos, paieškos ir gelbėjimo, priešgaisrinei, sienų kontrolės, pakrančių apsaugos ar panašiai veiklai <...>*), jiems netaikomi ir Reglamento (ES) 2019/947 reikalavimai. Tačiau, atsižvelgiant į galimą valstybės bepiločių orlaivių naudojimo specifiką ir į tai, kad dėl šios specifikos jų naudojimo reglamentavimas gali gerokai skirtis nuo minėtų reglamentų reikalavimų, bei į tai, kad jie naudojami kartu su kitais bepiločiais orlaiviais arba toje pačioje oro erdvėje, kur vyksta pilotuojamų orlaivių skrydžiai, ir įvertinant tai, kad jų naudojimas šiuo metu nėra aiškiai reglamentuotas, kas gali kelti grėsmę skrydžių saugai, būtina atskirti juos nuo civilinių orlaivių ir numatyti jų naudojimo tvarką ir sąlygas. Kadangi valstybės bepiločius orlaivius savo specialioms funkcijoms atlikti naudoja nemažai įvairių institucijų (krašto apsaugos sistemos, žvalgybos institucijos, Specialiųjų tyrimų tarnyba, Lietuvos Respublikos vadovybės apsaugos tarnyba ir kai kurios statutinės įstaigos), Aviacijos įstatymo 16 straipsnis papildytas 9 dalimi, kurioje numatyta, kad valstybės bepiločių orlaivių, išskyrus krašto apsaugos sistemos institucijų naudojamus valstybės bepiločius orlaivius, naudojimo tvarką nustato Vyriausybės įgaliota institucija.

Atsižvelgiant į tai, kad LTSA pagal savo kompetenciją, siekdama užtikrinti skrydžių saugą, nustato reikalavimus daugelyje civilinės aviacijos sričių, nutarimo projekto Nr. 2 1 punktu siūloma pavesti LTSA iki 2023 m. gegužės 31 d. parengti ir patvirtinti Aviacijos įstatymo 16 straipsnio 9 dalyje nustatytą valstybės bepiločių orlaivių, išskyrus krašto apsaugos sistemos institucijų naudojamus valstybės bepiločius orlaivius, naudojimo tvarką, t. y. LTSA nurodyti Aviacijos įstatymo 16 straipsnio 9 dalyje nurodyta Vyriausybės įgaliota institucija.

Nutarimo projektu Nr. 2 taip pat, atsižvelgiant į Įstatymo Nr. XIV-1911 11 straipsniu keičiamo Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 3 dalyje atliekamus redakcinio pobūdžio pakeitimus, nustatomi įgaliojimai Informatikos ir ryšių departamentui prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos atlikti Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 3 dalies 1 punkte nurodytos Vyriausybės įgalios institucijos funkcijas ir Antrajam operatyvinių tarnybų departamentui prie Krašto apsaugos ministerijos atlikti Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 3 dalies 2 punkte nurodytos Vyriausybės įgalios institucijos funkcijas.

Pažymėtina, kad teikiamas nutarimo projektas Nr. 2 parengtas sujungiant du Susisiekimo ministerijos institucijoms išvadoms gauti pateiktus Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimų projektus (TAIS Nr. 23-5973 ir Nr. 23-5998), atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos 2023 m. gegužės 5 d. rašto Nr. (1.6 Mr) 2T-506 2 punkte išreikštą pasiūlymą.

Nutarimo projektas Nr. 3 parengtas siekiant suderinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. lapkričio 10 d. nutarimu Nr. 1613-7 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos patvirtinimo“ patvirtintos Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos (toliau – Programa) nuostatas su Įstatymo Nr. XIV-1911 11 straipsniu, nustatančiu asmens nepriekaištingos reputacijos patikrinimo sąlygas ir tvarką, taip pat su Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo (toliau

– Konvencijos 17 priedas) ir Reglamento (ES) 2022/1174¹ nuostatomis.

Įstatymo Nr. XIV-1911 11 straipsniu keičiamo Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 3 dalyje nustatoma, kad, atliekant asmens reputacijos patikrinimą, informaciją dėl aplinkybių, numatytą Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 2 dalyje, teikia Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, Lietuvos Respublikos valstybės saugumo departamentas ir Antrasis operatyvinių tarnybų departamentas prie Krašto apsaugos ministerijos. Atsižvelgiant į tai, atitinkamai nutarimo projektu Nr. 3 koreguojami Programos 5.1.1.6 ir 5.7 papunkčiai.

Konvencijos 17 priedo 4.1.3 punktas numato rekomendaciją, kad valstybė turi įtvirtinti neidentifikuoto bagažo procedūras atsižvelgdama į rizikos vertinimą, atliktą atitinkamų nacionalinių institucijų. Iš esmės analogiška nuostata numatyta ir Reglamento (ES) 2022/1174 priedo 4 punkte, papildomai prie neidentifikuoto bagažo pridedant ir įtartinų daiktų tvarkymo procedūras tokiu pačiu principu. Šiuo metu tokios procedūros oro uostuose yra taikomos *de facto*, tačiau trūksta šio reikalavimo įtvirtinimo nacionalinėje teisėje *de jure*, kartu su privalomu rizikos vertinimo atlikimu, taip užtikrinant tinkamą tiek Konvencijos 17 priedo 4.1.3 punkto rekomendacijos, tiek ir Reglamento (ES) 2022/1174 priedo 4 punkto įgyvendinimą. Atsižvelgiant į tai, nutarimo projektu Nr. 3 Programos 5.3 papunktis papildomas nauju 5.3.9 papunkčiu.

Atsižvelgiant į tai, kad Konvencijos 17 priedo 3.1.4 punkto rekomendacija numato, kad valstybė turi užtikrinti, kad tarptautiniuose oro uostuose būtų atliekami periodiniai pažeidžiamumo vertinimai, ir į tai, kad šiuo metu nacionalinėje teisėje toks reikalavimas nėra numatytas², nutarimo projektu Nr. 3 Programos 5.3 papunktis papildomas nauju 5.3.10 papunkčiu.

Konvencijos 17 priedo 3.1.5 punkte yra pateikta nuoroda į Konvencijos 6 priedo I dalyje numatytą 4.1.2 punktą, kuris, be kita ko, numato, kad oro vežėjas turi užtikrinti, kad tais atvejais, kai ketinama vykdyti skrydžius virš konflikto zonų ar šalia jų, turi būti atliktas rizikos įvertinimas ir imamasi atitinkamų rizikos mažinimo priemonių, kad būtų užtikrintas saugus skrydis.

Šiuo metu Programoje nėra numatytas reikalavimas oro vežėjams atlikti rizikos vertinimus, kai vykdomi skrydžiai virš konflikto zonų ar netoli jų. Kadangi rizikos vertinimai vykdant skrydžius virš konflikto zonų ar netoli jų šiuo metu atliekami nenuosekliai arba oro vežėjai gali jų visai neatlikti, todėl siekiant šią nuostatą įteisinti nacionalinėje teisėje, remiantis Europos aviacijos saugos agentūros rekomendacijomis (EASA), nutarimo projektu Nr. 3 Programos 5.4 papunktis papildomas nauju 5.4.4 papunkčiu.

Konvencijos 17 priedo 3.3.2 punktas numato, kad valstybė reikalauja, kad užsienio oro vežėjai, vykdantys skrydžius į ją ir iš jos, patvirtintų ir įgyvendintų rašytines papildomas stoties procedūras (*supplementary station procedures*), kurios atitinka tos šalies nacionalinėje aviacijos saugumo programoje numatytus reikalavimus.

Šiuo metu Programoje numatyta (5.1.2.5 papunktis), kad Agentūra prižiūri, kad oro uostus valdančių įmonių, oro vežėjų, oro navigacijos paslaugų teikėjų ir aviacijos saugumo priemonės taikančių subjektų aviacijos saugumo programos ir aviacijos saugumo mokymo programos atitiktų Programoje nustatytus reikalavimus, ir stebi, kaip jos įgyvendinamos, kad būtų užtikrinamas jų veiksmingumas. Programoje tiesiogiai nenumatyta reikalavimo užsienio šalių oro vežėjams, vykdantiems skrydžius į Lietuvos Respubliką ir iš jos, patvirtinti ir įgyvendinti rašytines papildomas stoties procedūras, atitinkančias Programos reikalavimus.³

¹ 2022 m. liepos 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1174, kuriuo dėl tam tikrų išsamių bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonių iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998.

² Paminėtina ir tai, kad po 2021 m. ir 2022 m. Lietuvoje vykusio Jungtinių tautų Kovos prieš terorizmą direktorato ekspertų atlikto vertinimo Lietuvai buvo pateikta rekomendacija užtikrinti Konvencijos 17 priedo 3.1.4 punkto įgyvendinimą nacionalinėje teisėje.

³ 2022 m. lapkričio 22 d. įvykusio Europos Komisijos Civilinės aviacijos saugumo komiteto posėdžio metu buvo pažymėta, kad, pagal Konvencijos 17 priedo 3.3.2 punktą, oro vežėjai turi pateikti įrodymus, kad jų taikomos saugumo procedūros atitinka atitinkamos šalies oro uoste, iš kurio jie vykdo skrydžius, taikomas aviacijos saugumo procedūras. Taip pat buvo nurodyta, kad Programoje turi būti numatytas reikalavimas, kad tais atvejais, jeigu oro vežėjo aviacijos saugumo programa nepadengia ar neatitinka šalies oro uoste taikomų saugumo procedūrų, jis privalo parengti ir pateikti tos šalies kompetentingai institucijai papildomas stoties procedūras, kuriose numatytos procedūros atitiktų šalies reikalavimus.

Pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) reikalavimus, nacionalinėje teisėje turi būti numatytas reikalavimas parengti ir pateikti papildomas stoties procedūras, taip pat numatytos taisyklės, pagal kurias užtikrinama, kad reikalavimas būtų įgyvendintas. Be to, nurodyta, kad papildomose stoties procedūrose turi būti aprašytas reikalavimų įgyvendinimas bent jau šiose srityse: orlaivio apsaugos, nuodugnaus orlaivio patikrinimo, tranzitu vykstančių keleivių patikros, ginklų gabenimo, bagažo priklausomybės nustatymo, potencialiai pavojingų keleivių ir pranešimų orlaivio vadui dėl jų, oro vežėjo pašto ir medžiagų.

Atsižvelgiant į tai, nutarimo projektu Nr. 3 Programos 5.4 papunktis papildomas 5.4.5 papunkčiu.

Programos 9 punkte nurodyta, kad Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo komisijos (toliau – Komisija) posėdžiai vyksta ne rečiau kaip du kartus per metus. Konvencijos 17 priede nėra numatytas konkretus nacionalinių aviacijos saugumo komisijų posėdžių periodiškumas. Aviacijos saugumo vadove (ICAO dokumentas Nr. 8973) rekomenduojama šių komisijų posėdžius rengti du kartus per metus, tačiau šis dokumentas yra tik rekomendacinio pobūdžio. Praktika rodo, kad Komisijos posėdžius pakanka rengti kartą per metus, todėl, atsižvelgiant į tai, nutarimo projektu Nr. 3 siūloma nustatyti, kad Komisijos posėdžiai šaukiami ne rečiau kaip vieną kartą per metus.

Programos 21 punktas numato, kad Agentūra, pateikusi valstybei ICAO atlikto aviacijos saugumo audito rezultatus ir nurodžiusi trūkumų taisymo veiksmus, kurių ėmėsi Lietuvos Respublika, apie tai praneša ICAO, tačiau Konvencijos 17 priede ši rekomendacija po naujausių pakeitimų panaikinta. Taip pat Konvencijos 17 priedo 2.4.1 punktas numato, kad valstybė, kuri prašo papildomų aviacijos saugumo priemonių taikymo konkrečiam skrydžiui ar skrydžiams, turi užtikrinti tinkamą konsultavimosi procedūrą ir apsvarstyti alternatyvias priemones, kurios taikomos kitoje valstybėje ir kurios yra lygiavertės prašomoms taikyti papildomoms saugumo priemonėms. Šiuo metu Programoje (5.2.2.2 papunktis, 14 punktas) numatyti tik tie atvejai, kai dėl papildomų saugumo priemonių taikymo į Agentūrą kreipiasi kita valstybė, tačiau neregamentuojama atvirkštinė situacija, kai analogišką prašymą kitai užsienio valstybei galėtų pateikti Agentūra. Atsižvelgiant į tai nutarimo projektu Nr. 3 atliekami Programos 21 punkto pakeitimai.

Programos 31 punkte numatyta, kad kontroliuojamos zonos aptvaro neužstatų medžiai, krūmai ir kiti augalai, tačiau nėra aišku, koku atstumu nuo aptvaro medžiai ar kiti augalai gali augti. Be to, toks reikalavimas taikytinas ne tik augalams, bet ir kitiems objektams, kurie gali užstoti aptvarą ar būti panaudoti kaip pagalbinė priemonė perlipti tvorą ar pan. ICAO dokumento Nr. 8973 „Aviacijos saugumo vadovas“ 11.2.2.9 punkte rekomenduojama, kad tokia zona yra 3 metrai nuo aptvaro. Atsižvelgiant į tai, nutarimo projektu Nr. 3 keičiamas Programos 31.2 papunktis. Atsižvelgiant į tai, kad, siekiant nedelsiant oro uostuose užtikrinti šį reikalavimą, oro uostams tektų skirti milžiniškas investicijas (pvz., kai kuriose vietose tektų keisti oro uosto perimetro tvoros vietą, įrengti naujus tvoros pamatus, perkelti signalizacinę ir vaizdo stebėjimo sistemas), yra nustatoma, kad šis reikalavimas taikomas rengiant naujus oro uostų infrastruktūros plėtros projektus.

Siekiant teisinio aiškumo ir atsižvelgiant į tai, kad Konvencijos 17 priedo 4.5.2 punktas numato, kad valstybė turi užtikrinti, kad būtų taikomi tinkami tikrinimo metodai, kurie aptiktų sprogmenis ir sprogstamuosius įtaisus krovinių skyriaus bagaže ir kad tinkami tikrinimo standartai turi būti apibrėžti atitinkamos institucijos, nutarimo projektu Nr. 3 atitinkamai patikslinama Programos 59 punkto pirma pastraipa. Atkreiptinas dėmesys, kad šis Konvencijos 17 priedo punktas numato bendrą reikalavimą, kad krovinių skyriaus bagažo tikrinimas (procesas, metodai, priemonės) turi atitikti tikslą aptikti sprogmenis ir sprogstamuosius įtaisus (t. y. tai nereiškia, kad siekiant užtikrinti reikalavimų atitikimą būtina kaip priemonė turi būti naudojama automatinio sprogmenų aptikimo technologija (ETD/EDD/EDS)).

Konvencijos 17 priedo 4.7.6 punktas numato, kad valstybė užtikrina, kad ginklus būtų galima gabenti tik tada, kai įgaliotas ir tinkamai kvalifikuotas asmuo nustato, kad jie nėra užtaisyti, ir tik tada, jei jie yra laikomi niekam nepasiekiamoje vietoje. Analogiškas reikalavimas šiuo metu numatytas ir Reglamento (ES) 2022/1174 priedo 7 punkte, pagal kurį oro vežėjas turi užtikrinti, kad šaunamuosius ginklus krovinių skyriaus bagaže būtų leidžiama vežti tik po to, kai įgaliotas ir tinkamai kvalifikuotas asmuo nustato, kad jie neužtaisyti. Tokie šaunamieji ginklai laikomi vietoje, į kurią skrydžio metu negali patekti joks asmuo. Šių metų pradžioje LTSA surengė pasitarimus su oro uostų, oro uostuose veikiančių institucijų, taip pat oro vežėjų atstovais dėl šių reikalavimų įgyvendinimo nacionalinėje

teisėje. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos ir Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau – VSAT) atstovai susitikimuose pažymėjo, kad neturi galimybių atlikti ginklo tikrinimų oro uoste. Paminėtina, kad Reglamentas (ES) 2015/1998 pareigą užtikrinti, kad ginklas neužtaisytas, numato tiesiogiai oro vežėjui. Atsižvelgiant į šių pasitarimų rezultatus ir institucijų išsakytas pozicijas, nutarimo projektu Nr. 3 Programos IX skyrius papildomas nauju skirsniu, kuriame numatoma šaunamojo ginklo, vežamo bagažo skyriuje, patikrinimo reikalavimai.

Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 9 dalyje nurodyta, kad Nacionalinę civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programą (toliau – NCASKKP) tvirtina LTSA. O vadovaujantis Programos 92 punkto nuostatomis, LTSA taip pat priskirta ir kontroliuoti NCASKKP įgyvendinimą. Atsižvelgiant į tai, kad nei Reglamento (ES) Nr. 300/2008⁴ 2 priedo nuostatos, nei Aviacijos įstatymo nuostatos nenustato kontrolės mechanizmo, nutarimo projektu Nr. 3 atliekamas Programos 92 punkto redakcinis pakeitimas.

Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo komisijos posėdyje, įvykusiame 2023 m. sausio 12 d., buvo nutarta apsvarstyti galimybę į Programą įtraukti VĮ Lietuvos oro uostų (toliau – LTOU) pasiūlymą dėl Programoje esančių veiksmų ypatingomis aplinkybėmis planų papildymo nauju planu – veiksmu, kurių turėtų būti imamasi gavus pranešimą apie dėl nenumatytų aplinkybių (avarijos, staiga sutrikusios keleivio sveikatos ir pan.) nusileisiantį orlaivį, skrendantį iš arba į šalis, kurioms taikomos sankcijos. Susisiekimo ministerija, kartu su Agentūra, LTSA ir LTOU apsvarsčiusi šį siūlymą ir atsižvelgdama į tokio plano veiksmų pobūdį ir įvertindama ICAO dokumento 8973 nuostatas dėl pratybų organizavimo, siūlo numatyti, kad šio plano veiksmų pratybos vyktų ne rečiau kaip kas 3 metus. Atsižvelgiant į tai, atitinkamai koreguojamas Programos 88 punktas ir papildomas 86 punktas.

Nutarimo projektu Nr. 3 taip pat atliekami kiti redakcinio pobūdžio patikslinimai.

Pažymėtina, kad nutarimo projektas Nr. 1 jau buvo suderintas su kompetentingomis institucijomis ir pateiktas Lietuvos Respublikos Vyriausybei derinant ir teikiant Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 16, 18, 35, 38, 41, 41¹, 46 ir 50 straipsnių, Įstatymo papildymo 19¹ ir 41² straipsniais, III skyriaus papildymo vienuoliktuoju skirsniu ir 1, 2 ir 3 priedų pakeitimo įstatymo projektą (nutarimo projekto Nr. 1 ankstesnio derinimo TAIS Nr. 22-1479(4). Priėmus Įstatymą Nr. XIV-1911, nutarimo projektas Nr. 1 išliko nepakitęs, tačiau Lietuvos Respublikos Vyriausybės darbo reglamento⁵ nustatyta tvarka buvo pateiktas susijusioms institucijoms išvadoms gauti pakartotinai ir dabar Lietuvos Respublikos Vyriausybei yra teikiamas pakartotinai.

Nutarimo projektas Nr. 1 ir nutarimo projekto Nr. 2 1 punkto nuostatos (projekto dalis, dėstyta projektu TAIS Nr. 23-5973) buvo teikti išvadoms gauti Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijai, Lietuvos kariuomenei, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijai, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai, VSAT, LTSA, Agentūrai ir AB „Oro navigacija“. Vidaus reikalų ministerija, Krašto apsaugos ministerija, Lietuvos kariuomenė, VSAT, LTSA ir Agentūra pastabų ir pasiūlymų dėl nutarimų projektų neturėjo. Į AB „Oro navigacija“ pastabas atsižvelgta. Teisingumo ministerijos pastabos ir pasiūlymai, išdėstyti 2023 m. gegužės 5 d. rašte Nr. (1.6 Mr) 2T-506, įvertinti, į daugumą iš jų atsižvelgta. Neatsižvelgta į šio rašto 2 punkte išreikštą pasiūlymą sujungti tam tikrus nutarimų projektus. Nutarimo projektu Nr. 1, kiek tai susiję su Įstatymu Nr. XIV-1911, Taisyklės papildomos tam tikromis nuostatomis iš esmės ne įgyvendinat Aviacijos įstatymą, o tik siekiant teisinio nuoseklumo. Įstatymu Nr. XIV-1911 Aviacijos įstatymo 18 straipsnis buvo papildytas 4 dalimi, kurioje nurodoma, kad LTSA nustato bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonos, kurios išplaukia iš Reglamento (ES) 2019/947 ir Reglamento (ES) 2021/664 nuostatų. Dėl šios priežasties Taisyklės papildomos 15.7 papunkčiu, kuriame nurodoma, kad šios bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonos įtraukiamos į specialiosios veiklos oro erdvės elementų sąrašą (nurodytą Taisyklių 15 punkte). Visi kiti nutarimo projektu Nr. 1 numatomi pakeitimai nėra susiję su Aviacijos įstatymo pakeitimais, atliktais Įstatymu Nr. XIV-1911. Papildomai pažymėtina, kad Taisyklės dėstyti nauja redakcija šiuo metu nėra pagrindo, be to, išdėsčius jas nauja redakcija, jų

⁴ 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantys Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002.

⁵ Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. rugpjūčio 11 d. nutarimu Nr. 728 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės darbo reglamento patvirtinimo“.

derinimas užtruktų ir kiltų rizika, kad nutarimų projektai nebūtų priimti laiku. Tai, kad į šį pasiūlymą neatsižvelgta, su Teisingumo ministerija suderinta darbo tvarka.

Nutarimo projektas Nr. 3 ir nutarimo projekto Nr. 2 2 punkto nuostatos (projekto dalis, dėstyta projektu TAIS Nr. Nr. 23-5998) buvo teikti išvadoms gauti Antrajam operatyvinių tarnybų departamentui prie Krašto apsaugos ministerijos, Krašto apsaugos ministerijai, LTSA, Muitinės departamentui prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, Policijos departamentui prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentui prie Vidaus reikalų ministerijos, Informatikos ir ryšių departamentui prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, SĮ Šiaulių oro uostui, Teisingumo ministerijai, Vidaus reikalų ministerijai, VSAT, Viešojo saugumo tarnybai prie Vidaus reikalų ministerijos, LTOU, AB „Oro navigacija“ ir Agentūrai. Krašto apsaugos ministerija, Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, VSAT ir AB „Oro navigacija“ pastabų ir pasiūlymų dėl nutarimų projektų neturėjo. Antrasis operatyvinių tarnybų departamentas prie Krašto apsaugos ministerijos, Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, SĮ Šiaulių oro uostas, Vidaus reikalų ministerija, Viešojo saugumo tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos per nustatytą terminą pastabų ir pasiūlymų nepateikė, todėl laikytina, kad nutarimų projektams pritaria. Į LTSA, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos, LTOU ir Agentūros pastabas atsižvelgta. Į Teisingumo ministerijos pastabas ir pasiūlymus, pateiktus 2023 m. gegužės 12 d. išvadoje Nr. (1.6 Mr) 2T-543, atsižvelgta, išskyrus pirmąją pastabą, kurioje „siūloma priimti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą „Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo įgyvendinimo“, kuriuo būtų įgyvendinamos Aviacijos įstatymo nuostatos, todėl visi šį Įstatymą įgyvendinantys Vyriausybės poįstatyminiai aktai turėtų būti konsoliduojami ir dėstomi viename nutarime dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo įgyvendinimo. Atsižvelgiant į tai, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. lapkričio 10 d. nutarimas Nr. 1613-7 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos patvirtinimo“ turėtų būti keičiamas pakeičiant jo pavadinimą („Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo įgyvendinimo“) ir jame išdėstant punktus dėl įgaliojimų suteikimo“. Būtina pažymėti, kad nutarimo projektu Nr. 3 yra ne įgyvendinamas Įstatymas Nr. XIV-1911, o siekiant teisinio nuoseklumo harmonizuojamos šių dviejų teisės aktų nuostatos (dėl Aviacijos įstatymo pakeitimų nutarimo projektu Nr. 3 tikslinami tik Programos 5.1.1.6 ir 5.7 papunkčiai). Taip pat būtina įvertinti tai, kad Aviacijos įstatymo ir Programos nuostatos yra pagrindiniai teisės aktai, kurie ICAO ar Europos Komisijos auditų metu yra nagrinėjami ir vertinama jų nuostatų atitiktis atitinkamiems tarptautiniams teisės aktams (pvz., Konvencijos, ES reglamentų ir pan.). Todėl toks konsolidavimas sumenkintų Programos, kaip vieno iš pagrindinio šalies civilinės aviacijos saugumo nuostatas reglamentuojančio teisės akto, statusą. Be to, Programos reguliavimo objektas ir tikslai skiriasi nuo nutarimo Nr. 2 objekto ir tikslų, o atliekant Teisingumo ministerijos siūlomą pakeitimą reiktų iš esmės visą Programą išdėstyti nauja redakcija, drauge įvertinant ir kitų Aviacijos įstatyme minimų Lietuvos Respublikos Vyriausybės tvirtinamų teisės aktų konsolidavimą. Todėl atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ir siekdama, kad teikiami nutarimų projektai būtų priimti laiku, Susisiekimo ministerija į šią Teisingumo ministerijos pastabą neatsižvelgia.

Nutarimų projektai paskelbti Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje. Pastabų ir pasiūlymų iš visuomenės negauta.

Nutarimų projektai atitinka Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės veiklos programą, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. XIV-72 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, tačiau tiesiogiai šios programos nuostatų neįgyvendina.

Nutarimų projektai nėra notifikuotini Europos Komisijai pagal Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimu Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“, reikalavimus.

Vadovaujantis Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. vasario 26 d. nutarimu Nr. 276 „Dėl

Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“, 4 punktu, nutarimų projektų numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas neatliekamas.

Nutarimų projektais naujos sąvokos ir jas įvardijantys terminai neapibrėžiami, todėl jie nevertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka. Nutarimų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų.

Nutarimų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupė (vyriausiasis patarėjas, vykdančio Kelių ir oro transporto politikos grupės vadovo pareigybės aprašyme nustatytas funkcijas, – Tomas Pilukas, tel. 8 693 33 041, el. p. tomas.pilukas@sumin.lt), tiesioginės rengėjos – šios grupės patarėjos Indrė Meironaitė-Gudaitienė (tel. 8 672 38 737, el. p. indre.meironaite@sumin.lt) ir Sigita Jurkšaitytė (tel. 8 687 59 611, el. p. sigita.jurksaityte@sumin.lt).

PRIDEDAMA:

1. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimo Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektas, 2 lapai.

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimo Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projekto lyginamasis variantas, 2 lapai.

3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo įgyvendinimo“ projektas, 1 lapas.

4. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. lapkričio 10 d. nutarimo Nr. 1613-7 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos patvirtinimo“ pakeitimo“ projektas, 3 lapai.

5. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. lapkričio 10 d. nutarimo Nr. 1613-7 „Dėl Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos patvirtinimo“ pakeitimo“ projekto lyginamasis variantas, 3 lapai.

6. Atitikties lentelė, 1 lapas.

6. Institucijų išvadų kopijos, 20 lapų.

Energetikos ministras, pavaduojantis
susisiekimo ministrą

Dainius Kreivys