

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
KONSTITUCINĖS IR ADMINISTRACINĖS TEISĖS INSTITUTAS

JEKATERINA BURŽINSKAJA

VIEŠOSIOS TEISĖS STUDIJŲ PROGRAMA

**CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRACINIS TEISINIS
REGULIAVIMAS
MAGISTRO BAIGIAMASIS DARBAS**

Darbo vadovas –
doc. dr. Gintautas Vilkelis

Vilnius, 2015

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
KONSTITUCINĖS IR ADMINISTRACINĖS TEISĖS INSTITUTAS

**CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRACINIS TEISINIS
REGULIAVIMAS**
VIEŠOSIOS TEISĖS MAGISTRO BAIGIAMASIS DARBAS

Vadovas

_____ doc. dr. G. Vilkelis
(parašas)

Vilnius, 2015

TURINYS

ĮVADAS	4
1 LIETUVOS CIVILINĖS AVIACIJOS REGULIAVIMO IŠTAKOS	9
1.1 Nacionalinės aviacijos pradžia	9
1.2 Tarpukario Lietuvos civilinės aviacijos reglamentavimo bruožai	11
1.3 Civilinės aviacijos reguliavimas okupacijos laikotarpiu	17
1.4 Nepriklausomos Lietuvos civilinės aviacijos reguliavimo institucijų apžvalga	19
1.5 Aviacijos raida dabartinėje Lietuvoje	21
2 LIETUVOS CIVILINĖS AVIACIJOS INTEGRAVIMAS Į TARPTAUTINĘ CIVILINĖS AVIACIJOS REGULIAVIMO SISTEMĄ.....	28
2.1 Civilinės aviacijos administracijos funkcijos.....	30
2.2 Europos Sąjungos teisės įgyvendinimas civilinės aviacijos reguliavimo srityje	35
2.3 Lietuvos ir Latvijos valstybių civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo ir raidos palyginimas	37
2.4 Lietuvos ir Latvijos civilinės aviacijos raida	41
3 CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRACINIO TEISINIO REGULIAVIMO TYRIMO REZULTATAI	47
3.1 Tyrimo metodologinė dalis	47
3.2 Civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo efektyvumo įvertinimas: ekspertų nuostatos.....	50
3.3 Civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo efektyvumo įvertinimas: vartotojų nuostatos.....	71
IŠVADOS.....	81
PASIŪLYMAI	84
TEISĖS AKTAI IR LITERATŪRA.....	86
ANOTACIJA.....	95
ANNOTATION.....	96
SANTRAUKA	97
SUMMARY	98
PRIEDAI	99
PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ.....	107

IVADAS

Problema ir aktualumas

Baigiamojo darbo tema „Civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas“ dabartiniu metu yra itin aktuali. Tiek viešojoje erdvėje, tiek siauresnėje aviatorių aplinkoje aktyviai diskutuojama nacionalinės aviacijos – aviakompanijų, oro uostų – plėtros ir valdymo klausimais. Pagrindinis dėmesys magistro darbe skiriamas civilinės aviacijos administracinei teisei sistemai, gilinamasi į skirtingų aviacijos sričių reguliavimo bruožus, aiškinami probleminiai reiškiniai. Lietuvos Respublikos (toliau – LR) civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas sąlygojamas Europos Sąjungos (toliau – ES) teisės aktų ir tarptautinių sutarčių, taip pat nacionalinės teisės normų. Lietuvos civilinės aviacijos valstybinio valdymo funkcijas dalijasi Susisiekimo ministerija ir Civilinės aviacijos administracija (toliau – ir CAA). Darbe yra daroma prielaida, kad civilinės aviacijos valdymo (reguliavimo) institucijų vykdoma priežiūra bei kontrolė gali turėti spragų.

Civilinės aviacijos valdymo institucijų vykdoma priežiūra yra labai reikšminga veikla, reikalaujanti atitinkamos kvalifikacijos ir profesionalumo. Netinkamai organizuotas civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo procesas gali turėti neigiamų padarinių ne tik atskirų subjektų veiklai, bet ir visam aviacijos segmentui. Dėl šios priežasties civilinės aviacijos valdymo ir priežiūros institucijos privalo užtikrinti subjektų efektyvų reguliavimą tiek privačiame, tiek viešajame civilinės aviacijos sektoriuose.

LR civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo išsami analizė nurodant silpnąsias ir (ar) tobulintinas sistemos puses yra efektyvi priemonė, padėsianti nustatyti esmines civilinės aviacijos valdymo (reguliavimo) problemas.

Temos ištyrimas

Civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas iki šiol nebuvo visapusiškai ištirtas. Tačiau kai kurie autoriai nagrinėjo atskirų civilinės aviacijos subjektų vykdomą administracinį reguliavimą: Ieva Ančiukaitytė (2014)¹ gilinasi į keleivių saugumo užtikrinimo Tarptautiniame Vilniaus oro uoste problemas, Adomas Leonavičius (2013)² analizavo skrydžių saugumo Tarptautiniame Kauno oro uoste klausimus.

¹ Ančiukaitytė, I. *Keleivių saugumo užtikrinimo tyrimas tarptautiniame Vilniaus oro uoste*: magistro darbas – transporto inžinerija – Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2014.

² Leonavičius, A. *Skrydžių saugumo vertinimas Tarptautiniame Kauno oro uoste*: bakalauro darbas – turizmas ir sporto vadyba – Kaunas: Lietuvos sporto universitetas, 2013.

Baigiamojo darbas yra skirtas ištirti civilinės aviacijos valdymo (reguliavimo) subjektų, kaip svarbių oro transporto infrastruktūros elementų, veiksmingumą. Ypač aktualus Civilinės aviacijos administracijos veiklos efektyvumo vertinimo rezultatas. Kiti darbe nagrinėjami svarbūs aspektai – Lietuvos tarptautinių oro uostų sujungimas, nacionalinių oro linijų įkūrimo klausimas. Speciali tiriamojo darbo dalis skiriama sportinės aviacijos problemoms aptarti.

Civilinės aviacijos administracinė teisinė kontrolė yra palyginti nauja, neiširta valstybinio reguliavimo sritis. Nuo jo priklauso bendra nacionalinės aviacijos pažanga. Todėl civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas turi būti vykdomas atsakingai, atitinkamai užtikrinant ne pavienių, bet kiekvienos civilinės aviacijos valdymo srities veiksmingumą. Minėti autoriai (Ieva Ančiukaitytė, 2014; Adomas Leonavičius, 2013) nagrinėjo viešųjų civilinės aviacijos subjektų veiklą saugumo užtikrinimo aspektu. Nei vienas autorius netyrė civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo sistemos kompleksiskai. Buvo analizuojamos tik atskiros civilinės aviacijos reguliavimo sritys (keleivių saugumo užtikrinimas Tarptautiniame Vilniaus oro uoste, skrydžių saugumo vertinimas Tarptautiniame Kauno oro uoste). Taigi civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas yra nauja, neišstudijuota sritis.

Darbo objektas

Magistro darbo tyrimo **objektas** yra civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas.

Darbo tikslas

Remiantis tyrimo rezultatais, įvardyti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo problemas ir pateikti valdymo institucijoms atitinkamas rekomendacijas bei teisės aktų projektus.

Darbo uždaviniai

1. Išnagrinėti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo sistemą.
2. Išnagrinėti pagrindinius teisės aktus, reglamentuojančius civilinės aviacijos subjektų veiklą.
3. Ištirti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo stipriąsias ir silpnąsias puses naudojant interviu su civilinės aviacijos ekspertais metodu.

4. Atlikus anketinę vartotojų apklausą, išanalizuoti keleivių lūkesčius bei sužinoti visuomenės nuomonę apie Lietuvos civilinės aviacijos segmento paslaugų kokybę.

5. Įvardyti efektyvias civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo priemones.

Metodika

Rengiant magistro baigiamąjį darbą, kompleksiskai buvo taikomi šie informacijos rinkimo ir tyrimo **metodai** – lyginamasis istorinis, apibendrinimo, teisės aktų ir dokumentų analizės, visuomenės informavimo priemonėse (Lietuvos elektroninėje periodikoje) ir oficialiose įmonių svetainėse pateiktos informacijos analizės, lyginamasis, interviu ir anketinės apklausos metodai.

Tyrimo metu buvo organizuoti interviu su Lietuvos civilinės aviacijos ekspertais. Pokalbio metu buvo apklausti 7 specialistai, kurie atsakė į 11 atvirų klausimų.

Siekiant išryškinti visuomenės nuomonę apie Lietuvos civilinės aviacijos segmento teikiamas viešąsias paslaugas ir jų kokybę, buvo atlikta anketinė vartotojų apklausa, kurioje dalyvavo 50 respondentų, jie atsakė į 9 klausimus (2 dichotominius, 2 atvirosius ir 5 uždaruosius). Visi interviu ir apklausos dalyviai – LR piliečiai, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta – Lietuvos Respublika. Gauti duomenys buvo panaudoti tiriamojo darbo ginamajam teiginiui pagrįsti.

Darbo struktūra

Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, 3 dalys, išvados, rekomendacijos, teisės aktų ir literatūros sąrašas, anocija lietuvių ir anglų kalbomis, santrauka lietuvių ir anglų kalbomis, priedai. Darbo apimtis – 107 psl., literatūros sąrašė – 107 pozicijos.

Pirmojoje darbo dalyje teoriniu aspektu nagrinėjamos LR civilinės aviacijos reguliavimo ištakos, analizuojami tarpukario Lietuvos civilinės aviacijos reglamentavimo bruožai, trumpai apžvelgiamas civilinės aviacijos reguliavimas okupacijos laikotarpiu, nagrinėjami Lietuvos civilinės aviacijos reguliavimas ir raida po nepriklausomybės atkūrimo.

Antrojoje darbo dalyje nagrinėjamas Lietuvos civilinės aviacijos integravimas į tarptautinę civilinės aviacijos reguliavimo sistemą, analizuojami Civilinės aviacijos administracijos statusas ir veiklos kryptys, nagrinėjamas ES teisės įgyvendinimas Lietuvos civilinės aviacijos valdymo srityje, lyginama Lietuvos ir Latvijos valstybių civilinės aviacijos administracinė struktūra.

Trečiojoje (pagrindinėje) baigiamojo darbo dalyje pagrindžiami tyrimo metodai ir instrumentas, apibūdinamas pasiruošimas tyrimui ir jo eiga, analizuojami ir lyginami tyrimo metu gauti duomenys apie civilinės aviacijos administracinį teisinį reguliavimą. Remiantis respondentų – ekspertų ir vartotojų – nuostatomis, vertinamas civilinės aviacijos valdymo efektyvumas, pateikiamos tyrimo išvados ir rekomendacijos. Pagrindiniai žodžiai: reguliavimas, reguliavimo procesas, reguliavimo efektyvumas, reglamentavimas.

Mokslinio darbo teorinei daliai parengti buvo remiamasi Lietuvos teisės aktais, tarptautinių sutarčių nuostatomis. Lyginamajai daliai paruošti buvo naudotasi Lietuvos ir Latvijos valstybių civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros institucijų nuostatomis. Darbo tiriamoji dalis paremta interviu metu gauta informacija ir anketinės apklausos duomenimis. Darbas galėtų būti naudingas LR Vyriausybei, Susisiekimo ministerijai, Civilinės aviacijos administracijai ir (arba) kitiems civilinės aviacijos subjektams.

Ginamasis teiginys

Dabartinis civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas neužtikrina pakankamai efektyvios ir tinkamos visų civilinės aviacijos sričių valstybinės priežiūros, todėl reikalauja administracinių teisinių sistemos pertvarkymų.

Pagrindinių sąvokų patikslinimas ir interpretacija

Civilinės aviacijos administracija³ – nacionalinė civilinės aviacijos administracijos įstaiga, pagal savo kompetenciją vykdanči Lietuvos civilinės aviacijos valstybinį valdymą, priežiūrą ir kontrolę. Civilinės aviacijos administracija yra biudžetinė įstaiga. Civilinės aviacijos administracijos savininkė yra valstybė. Civilinės aviacijos administracijos savininko teises ir pareigas (išskyrus sprendimų dėl Civilinės aviacijos administracijos reorganizavimo ir likvidavimo priėmimą) įgyvendinanti institucija yra Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

Valstybės įmonė „Oro navigacija“⁴ – vienintelė oro eismo paslaugų, ryšių, oro navigacijos informacijos ir stebėjimo paslaugų teikėja civilinės aviacijos reikmėms taikos metu Lietuvos Respublikos oro erdvėje. Įmonė taip pat organizuoja ir koordinuoja paieškos ir gelbėjimo darbus, įvykus ar gresiant orlaivio avarijai.

³ *Civilinės aviacijos administracija* [interaktyvus]. Vilnius, [žiūrėta 2015-02-22]. <<http://www.caa.lt/>>.

⁴ *Apie VI „Oro navigacija“*. Valstybės įmonė „Oro navigacija“ [interaktyvus]. Vilnius, [žiūrėta 2015-02-22]. <<http://www.ans.lt/lt/imonės-veikla/apie-vi-oro-navigacija/>>.

Joint Aviation Authorities⁵ – viršvalstybinė civilinės aviacijos administracijos įstaiga, atstovaujama civilinės aviacijos reguliavimo institucijų. Organizacijos reglamentai yra taikomi Europos valstybėse, kurios sutiko bendradarbiauti rengiant ir įgyvendinant bendrus saugos norminius standartus ir procedūras. Reglamentas įgyvendinamas valstybių narių valdžios institucijų.

ICAO⁶ – specializuota Jungtinių Tautų Organizacijos agentūra, nustatanti saugių, veiksmingų ir reguliarių skrydžių tarptautinius standartus ir taisykles, ir, kaip forumas, bendradarbiaujanti visose aviacijos srityse su susitariančiomis valstybėmis.

IATA⁷ – Tarptautinė oro transporto asociacija, kuri ruošia rekomendacijas, tvirtina tarifų naudojimo, keleivių pervežimo oro transportu, bagažo ir krovinių taisykles, reglamentuoja nuolaidų taikymą, keleivių aptarnavimo standartus, vykdo finansinius apskaičiavimus tarp kompanijų narių per specialųjį atsiskaitymų centrą.

Eurokontrolė⁸ – civilinė karinė Europos saugios oro navigacijos organizacija, kurios pagrindinis tikslas – vientisos visos Europos oro eismo vadybos (OEV) sistemos plėtra, siekiant patenkinti didėjančią skrydžių paklausą ir užtikrinti aukštą skrydžių saugos lygį. Eurokontrolė rengia, koordinuoja ir planuoja trumpalaikę, vidutinės trukmės ir ilgalaikę visos Europos OEV strategijas ir su jomis susijusius veiksmų planus, kuriems įgyvendinti pasitelkiamos nacionalinės valdžios institucijos, oro navigacijos paslaugų teikėjai, civiliniai ir kariniai oro erdvės naudotojai, oro uostai, aviacijos pramonės, profesinės organizacijos bei kitos Europos institucijos.

⁵ *Joint Aviation Authorities* [interaktyvus]. The Netherlands, 2015 [žiūrėta 2015-02-24]. <<https://jaato.com/>>.

⁶ *International civil aviation organization (ICAO)* [interaktyvus], [žiūrėta 2015-02-24]. <http://www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx>.

⁷ *International Air Transport Association* [interaktyvus], [žiūrėta 2015-02-25]. <<http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>>.

⁸ *Lietuva ketina tapti Eurokontrolės nare*. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija [interaktyvus]. Vilnius, 2009-09-21 [žiūrėta 2015-02-25]. <<http://old.sumin.lt/lt/naujienos/8213?print=true>>.

1 LIETUVOS CIVILINĖS AVIACIJOS REGULIAVIMO IŠTAKOS

1.1 Nacionalinės aviacijos pradžia

Lietuvos oreivystės ištakos siejamos su 1919 metais, kai valstybė nutarė steigti karo aviaciją. Palyginus su kitomis Europos šalimis, nacionalinė skraidyba paplito gana vėlai, kai Lietuva atgavo savarankiškumą pasibaigus Pirmajam pasauliniam karui.⁹

1918 metais valstybingumą atkūrusi Lietuva iš karto ėmėsi strateginių veiksmų. Tų pačių metų rudenį LR Vyriausybės buvo įsteigta Lietuvos kariuomenė, o 1919 metų pavasarį – karo aviacija.¹⁰ Prasidėjo aktyvus, integralinis, du dešimtmečius klestėjęs Lietuvos karo aviacijos laikotarpis.

Kaip liudija istorijos šaltiniai, Lietuvos aviacija pasauliui atsivėrė iš karto po Pirmojo pasaulinio karo. Atsigaunančios po vokiečių okupacijos ir stiprėjančios šalies valdžia laiku suprato aviacijos naudą visuomenei ir pradėjo vystyti skirtingas orinio susisiekimo kryptis. Įsisavindama karo aviacijos meną, Lietuva ne tik naudojosi užsienio valstybių patirtimi (samdė vokiečių lakūnus instruktorius, pirko ir „perimdavo“ vokiškus lėktuvus), bet ir savarankiškai vystė nacionalinės aviacijos pramonę: „Pirmasis Lietuvos karo aviacijos lėktuvas iš tikrųjų buvo *LVG C VI*, kuris pirmąjį skridimą su lietuviškais ženklais atliko 1919 m. kovo 1 d. Sukonstruotas inž. R. Saberskio ir nuo 1918 m. pradžios serijomis gamintas firmoje *LVC* <...> jis sėkmingai dalyvavo paskutiniuose I pasaulinio karo mūšiuose“.¹¹ Tačiau tikrąją pergalę Lietuvos karo aviacija atšventė 1922 m., kai „<...> savo lėšomis leitenantas Jurgis Dobkevičius pagamino ir išbandė pirmąjį lietuviškos konstrukcijos lėktuvą *DOBI-I* su 35 AG varikliu. Su tokio galingumo varikliu jis pasiekė didžiausią greitį pasaulyje – 175km/h“.¹² Apie pirmąjį lietuvišką lėktuvą ir jį pagaminusį konstruktorių tuomet kalbėjo visa Europos aviacijos bendruomenė. Jaunos, ką tik nepriklausomybę atkūrusios valstybės oreivystė buvo skirta, pirmiausia, šalies saugumui užtikrinti. Pirmi iš vokiečių, vėliau ir iš anglų, pirkti lėktuvai buvo skiriami besifomuojančiai kariuomenei stiprinti. Ypač svarbų vaidmenį atliko žvalgybiniai skrydžiai. Suvokus oro transporto naudą, pagal Pirmojo pasaulinio karo metu kurtų lėktuvų pavydžius buvo konstruojami orlaiviai civilinėms reikmėms tenkinti, sparčiai vystėsi civilinė aviacija.

Kalbant apie Lietuvos civilinę (sportinę) aviaciją, oficiali jos pradžia datuojama nuo 1927 metų gegužės 1 dienos, kai Kaune buvo įkurtas ir iki šiol tęsiantis savo darbą Lietuvos

⁹ Lesčius, V. *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*. Vilnius: Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministerijos Leidybos centras, 1998, p. 385–391.

¹⁰ Ten pat.

¹¹ Ramoška, G. *Pirmieji karo aviacijos lėktuvai 1919–1923. Lietuvos aviacijos istorija 1919–1940 m.* Vėšl Plieno sparnai [interaktyvus]. Vilnius, 2008 [žiūrėta 2015-02-10]. <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?81>>.

¹² Ten pat.

aeroklubas (toliau – ir LAK), kurio veikla apėmė aviacijos sporto plėtojimą, varžybų, čempionatų organizavimą, pilotų bei sportininkų parengimą ir kitokį aviacijos populiarinimą.¹³

Plečiantis civilinės aviacijos veiklai, Lietuvos aeroklubo iniciatyva, prie Susisiekimo ministerijos 1936 metų sausio 1 dieną buvo suformuota Orinio susisiekimo inspekcija – pirmoji atskira civilinės aviacijos valdžios ir priežiūros institucija.¹⁴

Vystantis šalies transporto sistemoms, augo ir visuotinio susisiekimo galimybės – 1938 metų rugsėjo mėnesį Vyriausybė, palaikoma visuomenės, įsteigė nacionalinę oro linijų bendrovę „Lietuvos oro linijos“ (toliau – ir LOL). Pirmosios Lietuvos valstybės avialinijos keleivius skraidino anglų gamybos *Percival Q 6* lėktuvais. Bandomieji reisai buvo vykdomi maršrutu Kaunas–Palanga–Kaunas. Būtent šie pirmieji skrydžiai paženklino Lietuvos keleivinio susisiekimo pradžią.¹⁵ Minint „Lietuvos oro linijų“ 75-ąjį gimtadienį, naujienų portale „Kauno diena“ išspausdintame straipsnyje yra pažymima, kad „<..> toks valstybės vadovų sprendimas ištraukė šalį iš provincijos lygmens“.¹⁶ Anot straipsnio autoriaus, įsteigus aviakompaniją, Lietuva stojo į to meto Europos valstybių gretas. „Lietuvos aviacija tuo metu jau ženkliai lenkė kitų šalių vidurkį. „Lietuvos oro linijų“ bazėje – dabartiniame Kauno S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome – jau klestėjo karo bei sportinė aviacija. Šiame aviacijos lopšyje treniravosi stipriausi lakūnai, savo lėktuvus kūrė gambiausi avia konstruktoriai“.¹⁷

Naujienų portalas „Kauno diena“ pažymi, kad „Naujai įsikūrusios „Lietuvos oro linijos“ 1938 metais skrydžius vykdė tik dvi savaites. Per tą laiką buvo atlikti 34 reisai bei pervežtas 31 keleivis.

Skrodžiant Lietuvos padangę tuomet buvo nukelianta 7480 km. Skrydžiai „Lietuvos oro linijomis“ buvo atnaujinti 1939 metais birželio mėnesį ir vyko ligi vėlyvo rudens.

Per 1938–1939 metus maršrutu Kaunas–Palanga–Kaunas atlikta 218 skrydžių, pervežti 784 keleiviai, 3546 kg bagažo ir 3476 kg pašto. LOL eksploatuojami „Percival Q 6“ modelio lėktuvai talpino 5 keleivius ir 2 pilotus“.¹⁸

Pasak VŠĮ S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo direktoriaus Eugenijaus Raubicko, šie lėktuvai turėjo tik vieną šturvalą: perduodant valdymą kitam pilotui šturvalas per šarnyrą būdavo perlenkiamas valdančiojo piloto pusėn. „Lėktuvų kabinose techniniai užrašai buvo lietuvių kalba. Lėktuvai, talpinantys 5 keleivius, pasirinkti ne atsitiktinai, o įvertinus Lietuvos ir

¹³ Gamziukas, A. *Lietuvos aeroklubas 1927–1940. Lietuvos aviacijos istorija 1919–1940 m.* VŠĮ Plieno sparnai [interaktyvus]. Kaunas, 1986 [žiūrėta 2015-02-09]. <www.plienosparnai.lt/page.php?43>.

¹⁴ *Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija.* Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-09] <www.caa.lt/index.php?1195474392>.

¹⁵ Peseckas, V. *Orinis susisiekimas Nepriklausomoje Lietuvoje. Lietuvos aviacijos istorija 1919–1940 m.* VŠĮ Plieno sparnai [interaktyvus]. Vilnius, 2008 [žiūrėta 2015-02-09]. <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?282>>.

¹⁶ DMN informacija. *Lietuvos oro linijoms 75.* „Kauno diena“ [interaktyvus]. Kaunas, 2013-10-22 [žiūrėta 2015-02-10]. <<http://kauno.diena.lt/naujienos/lietuva/transportas/lietuvos-oro-linijoms-75-422280>>.

¹⁷ Ten pat [žiūrėta 2015-02-12].

¹⁸ Ten pat.

Vokietijos sąlygas. Vokietijoje tuo metu naudoti keleiviniai 8–10 vietų lėktuvai keleiviais būdavo užpildomi tik 40 procentų. Bandomieji skrydžiai į pajūrį – tai pirmutinis žingsnis plėtojant susisiekimo aviaciją. Ateityje „Lietuvos oro linijos“ matė perspektyvas vykdyti skrydžius į Biržus, Klaipėdą, Rygą, Šiaulius, Panevėžį, Ukmergę ir Raseinius“.¹⁹

Reziumuojant reikia pasakyti, kad nuo pat pirmųjų nepriklausomybės paskelbimo dienų valstybės vadovai svarstė apie transporto sistemos, kaip neatsiejamą šalies infrastruktūros dalies, sukūrimą. Ilgainiui karo aviacija išsirutuliojo į sportinę civilinę (vėliau ir į komercinę), o tai paskatino būtinybę įstatymiškai reglamentuoti visų civilinės aviacijos subjektų veiklą – buvo įsteigta specializuota civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros institucija Orinio susisiekimo inspekcija.

Apžvelgiant Lietuvos civilinės aviacijos valdymo klausimą, pastebima administravimo kaita: „Buvo ne kartą pertvarkoma valstybinės priežiūros sistema, jos institucijos įvairiai vadintos ir politikos istorijos įgeidžiu dažnai ėjo iš rankų į rankas. Vis dėlto svarbiausia Susisiekimo ministerijos pareiga – užtikrinti skrydžių saugos priežiūrą – buvo vykdoma“.²⁰

1.2 Tarpukario Lietuvos civilinės aviacijos reglamentavimo bruožai

Civilinės aviacijos valstybinis valdymas

Ankstesniame darbo poskyryje pabrėžta, kad susidomėjimas civiline aviacija tiek Europoje, tiek Lietuvoje ypač padidėjo po Pirmojo pasaulinio karo. Atsinaujinant atgimstančios valstybės ūkio struktūrai, kilo poreikis ne tik formuoti aviacijos industrinę gamybą, bet ir steigti civilinės aviacijos valdžios institucijas.²¹

Nagrinėjant dabartinių civilinės aviacijos priežiūros institucijų ištakas, vertėtų apžvelgti Civilinės aviacijos administracijos (CAA) sukaupią medžiagą apie Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istoriją.

Remiantis Civilinės aviacijos administracijos pateiktais duomenimis, siekiant sureguliuoti oro susisiekimą tarptautiniu mastu, 1919 m. spalio 13 d. Paryžiuje buvo pasirašyta Tarptautinė konvencija.²² Šios konvencijos esminiu principu tapo kiekvienos šalies oro erdvės suverenumo pripažinimas.²³ Civilinės aviacijos administracijos žiniomis, „<...> nors Lietuva ir neprisijungė prie šios konvencijos, Tarpžinybinė komisija 1921 m. kovo 5 d. patvirtino Laikinąsias

¹⁹ Technologijos.lt informacija. *Prisimenant pirmuosius Lietuvos oro linijų lėktuvus*. Technologijos.lt [interaktyvus] 2013-10-23 [žiūrėta 2015-02-12]. <<http://m.technologijos.lt/cat/1/article/S-36666>>.

²⁰ Ten pat [žiūrėta 2015-02-14].

²¹ Ten pat.

²² *Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-15] <www.caa.lt/index.php?1195474392>.

²³ Tarptautinė Paryžiaus konvencija. 1919m. spalio 13 d.

sisisiekimo oru Lietuvoje taisyklės, kuriose buvo skelbiama, kad „<...> oras ties Lietuvos teritorija yra Lietuvos valstybės žinioj“.²⁴ Šios taisyklės pabrėžė, kad oro susisiekimą Lietuvoje reguliuoja susisiekimo ministras. Ministerijoje civilinės aviacijos veiklą tuo metu prižiūrėjo Paštų, telegrafų ir telefonų valdyba.²⁵

Kaip rašoma Civilinės aviacijos administracijos oficialioje svetainėje, „1921 m. gruodžio 10 d. įsigaliojo Susisiekimo oru įstatymas, įtvirtinęs oro erdvės suverenitetą bei skelbęs, jog karo metu susisiekimo ministras konsultuojasi su Krašto apaugos ministru visais susisiekimo oru klausimais. Pagal šį įstatymą, susisiekimą oru Lietuvos sienose ir su užsieniu tvarko Susisiekimo ministerija, kuri šiam reikalui nustato taisyklės ir leidžia instrukcijas“.²⁶

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad nuo 1921 m. civilinės aviacijos veiklą prižiūrėjusi Paštų, telegrafų ir telefonų valdyba netrukus buvo pertvarkyta – visas institucijos funkcijas perėmė Pašto valdybos direktorius, o vėliau – prie Pašto valdybos paskirtas oro kelių inspektorius, kuris nuo 1934 m. Valdyboje užėmė aviacijos referento pareigas.

Siekdama pagerinti civilinės aviacijos priežiūros efektyvumą, tuo pačiu metu valstybė pradėjo formuoti atskirą instituciją, kuriojančią civilinės aviacijos veiklą: „1936 m. sausio 1 d. prie Susisiekimo ministerijos įsteigta Orinio susisiekimo inspekcija, kuri 1940 m. birželio 11 d. Prezidento A. Smetonos ir Ministro pirmininko pavaduotojo K. Bizausko įsakymu nuo 1940 m. liepos 1 d. turėjo būti reorganizuota į Orinio susisiekimo direkciją“.²⁷

Orinio susisiekimo inspekcija

Civilinės aviacijos administracijos pateiktais duomenimis, „Orinio susisiekimo inspekcija vykdė teisinę ir techninę oro susisiekimo priežiūrą bei kontrolę, vertino ir tikrino skraidančiojo bei techninio personalo kvalifikaciją, kontroliavo orlaivių techninę būklę, prižiūrėjo aerodromų įrengimo bei eksploatavimo darbus ir atliko kitas funkcijas“.²⁸

Remiantis 1935 metais priimto Orinio susisiekimo įstatymo nuostatomis, Orinio susisiekimo inspektorius galėjo skirti baudą iki 5000 litų: lakūnams, mechanikams arba radistams už pareigų atlikimą neturint leidimo; subjektams, eksploatuojantiems neregistruotą be registracijos ženklų esantį lėktuvą; disponuojantiems lėktuvu be leidimo; be leidimo įsteigusiems skraidymo mokyklą; asmenims, nesilaikantiems Orinio susisiekimo įstatymo nuostatų.²⁹

²⁴ Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-15]. <www.caa.lt/index.php?1195474392>.

²⁵ Ten pat.

²⁶ Ten pat.

²⁷ Ten pat.

²⁸ Ten pat [žiūrėta 2015-02-16].

²⁹ Orinio susisiekimo įstatymas. *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 479.

Svarbiausi tarpukario Lietuvos civilinės aviacijos politikos principai, kuriais vadovavosi Orinio susisiekimo inspekcija, buvo įtvirtinti šiuose teisės aktuose³⁰:

- *Susisiekimo oru Lietuvoje taisyklės (1921-03-05);*
- *Privataus oro susisiekimo Lietuvos teritorijoje taisyklės (1921-05-19);*
- *Užsienio lėktuvams skristi taisyklės (1934-09-19);*
- *Orinio susisiekimo įstatymas (1935-04-13);*
- *Orinio susisiekimo įstatymo pakeitimas (1936-06-30);*
- *Lėktuvams registruoti taisyklės (1936-06-30);*
- *Aerodromų bei angarų naudojimo, lėktuvų registravimo ir tikrinimo mokesčiai (1936-06-30);*
- *Draudžiamos lėktuvams skristi oro erdvės sritys (1936-07-07);*
- *Lėktuvams tikrinti instrukcija (1937-03-24);*
- *Orinio susisiekimo įstatymui vykdyti taisyklės (1937-07-14);*
- *Vidaus orinio pervežimo tarifai (1939-06-05).*

Kaip matyti, civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo principai tarpukario Lietuvoje buvo aiškiai apibrėžti Orinio susisiekimo įstatyme ir kituose bendrosios aviacijos potvarkiuose. Respublikos Prezidento ir ministrų leidžiami teisės aktai garantavo valstybinę orinio susisiekimo priežiūrą, taip pat – aviacijos integraciją į bendrą šalies transporto sistemą.

Palyginus tarpukario Lietuvos Orinio susisiekimo įstatymą ir Laikinąsias susisiekimo oru taisykles su dabartiniu LR Aviacijos įstatymu, pastebima, kaip pasikeitė pamatinių nuostatų turinys³¹:

1. Aviacijos valstybinis valdymas

Orinio susisiekimo įstatymo principai:

Susisiekimą oru Lietuvos sienose tvarko Paštų, Telegrafų ir Telefonų Valdyba, betarpiiai Susisiekimo Ministeriui vadovaujant.

*Leidimus lankyti ties Lietuvos teritorija duoda Paštų, Telegrafų ir Telefonų Valdyba, kuriuos Susisiekimo Ministeris tvirtina.*³²

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo principai:

³⁰ Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-22]. <www.caa.lt/index.php?1195474392>.

³¹ Cituojamas taisyklių, įstatymų tekstas netaisytas.

³² Orinio susisiekimo įstatymas. *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 479.

*Aviacijos valstybinį valdymą pagal savo kompetenciją Lietuvos Respublikoje vykdo Vyriausybė, Krašto apsaugos ministerija, Susisiekimo ministerija, Krašto apsaugos ministerijos generalinis inspektorius, kariuomenės vadas ir Civilinės aviacijos administracija.*³³

Kaip matyti iš ankščiau pateiktų Orinio susisiekimo įstatymo ir Aviacijos įstatymo nuostatų, tarpukario metais orinio susisiekimo administracijos savininko teises ir pareigas įgyvendinusi institucija dabartinėje Lietuvoje išliko ta pati – Susisiekimo ministerija.

Išnykus tarpukario Paštų, Telegrafų ir Telefonų valdybai, orinį šalies susisiekimą tam tikrą laiką tvarkė Pašto valdybos direktorius, vėliau – oro kelių inspektorius. Tačiau 1936 metais prie Susisiekimo ministerijos galiausiai buvo įsteigta atskira institucija – Orinio susisiekimo inspekcija.

Dabartiniu metu Lietuvos civilinės aviacijos teisinę ir techninę priežiūrą bei kontrolę įgyvendina tarptautinius oro transporto koordinatoriaus standartus atitinkanti Civilinės aviacijos administracija (CAA), kuri atlieka tarpukaryje veikusios Orinio susisiekimo inspekcijos funkcijas.

2. Orlaivių registras

Orinio susisiekimo įstatymo nuostatos:

*Lietuvos Respublikai įrašoma orlaiviai, kurių savininkai yra Lietuvos piliečiai ar juridiniai asmenys, kurių valdybos narių yra nemažiau kaip du trečdaliai Lietuvos piliečiai ar [piliečių], lygiai taip pat orlaiviai priklauso Valstybės ar visuomenės organizacijų žinioj. Kiekvieno orlaivio prirašymą Paštų, Telegrafų ir telefonų Valdyba ima 1000 auks. Pastaba: Perėjus orlaiviui iš vieno savininko kitam, orlaivis turi būti iš naujo įrašytas, sumokant 1000 auks.*³⁴

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo nuostatos:

1. Orlaivis registruojamas Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre, jeigu:

1) orlaivio savininkas yra Lietuvos Respublikos pilietis arba juridinis asmuo, registruotas Lietuvos Respublikoje, Lietuvos valstybė arba savivaldybė;

2) orlaivis turi tinkamumo skraidyti pažymėjimą;

3) orlaivis neregistruotas kitos valstybės orlaivių registre.

2. Užsienio valstybės juridiniam ar fiziniam asmeniui priklausantis orlaivis, jeigu jis yra nuolat eksploatuojamas iš Lietuvos Respublikos oro uosto, gali būti registruojamas Lietuvos

³³ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. *Žin.*, 2000-11-03, Nr. 94-2918.

³⁴ Orinio susisiekimo įstatymas. *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 479.

*Respublikos civilinių orlaivių registre nepaisant šio straipsnio 1 dalies 1 punkte nustatytų sąlygų.*³⁵

Analizuojant tarpukaryje egzistavusį orlaivių registrinį reglamentavimą, pastebima, kad tuometinėje Lietuvoje didelis dėmesys buvo skiriamas lėktuvo valdytojo pilietiniam tapatumui. Lietuvos valstybės orlaivių registre galėjo būti įrašomi tik Lietuvos piliečių ir juridinių asmenų, kurių valdybą sudaro nemažiau kaip du trečdaliai šalies nuolatinių gyventojų, lėktuvai. Ši aplinkybė liudija apie tuometinės valdžios siekius skatinti lietuviškos aviacijos pradmenis.

3. Orlaivių ženklimas

Orinio susisieikimo įstatymo nuostatos:

*Lietuvos Respublikos prirašyto orlaivio sparnų viršutinei ir apatinei daly privalo būti įrašytas požymis „L“ (Lietuva), ir orlaivio „šosi“ privalo būti nutepliotas tautinėmis varsomis [spalvomis].*³⁶

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo nuostatos:

*Orlaiviai, registruoti Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre, turi būti ženklinami ICAO suteiktu valstybės nacionaliniu ženklu „LY“ bei CAA suteiktu registravimo ženklu.*³⁷

Kaip matyti iš pateiktų dokumentų turinio, tarpukario metais egzistavusi orlaivių ženklimo sistema neišnyko ir praktikuojama iki šiol, tačiau pasikeitė pačios žymėjimo taisyklės.

4. Skrydžių sauga

Orinio susisieikimo įstatymui vykdyti taisyklės pabrėžia:

*Gabenamieji lėktuvu fotoaparatai turi būti įpakuoti ir antspauduoti ir sudėti taip, kad jų panaudojimas iš lėktuvo būtų negalimas. Turėti fotografijos aparatus atvirus ir fotografuoti iš lėktuvo reikalingas Krašto Apsaugos Ministerio leidimas.*³⁸

Orinio susisieikimo įstatyme nurodyta:

Ginklai ar jų esminės dalys, šaunamoji, sprogstamoji, nuodijamoji ar kitokia griaunamoji ar žudomoji medžiaga arba prietaisai jai vartoti ar jų esminės dalys, fotografuojamieji aparatai

³⁵ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. *Žin.*, 2000-11-03, Nr. 94-2918.

³⁶ Lėktuvams registruoti taisyklės. *Vyriausybės žinios*, 1921, Nr. 167.

³⁷ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. *Žin.*, 2000-11-03, Nr. 94-2918.

³⁸ Orinio susisieikimo įstatymui vykdyti taisyklės. *Vyriausybės žinios*, 1937, Nr. 424.

*ir paštiniai karveliai gabenti Lietuvos oro erdve tegalima tik Krašto Apsaugos Ministerio leidimu.*³⁹

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas reglamentuoja:

*Į orlaivio saloną keleiviams draudžiama įsinešti tokius daiktus, tačiau leidžiama gabenti krovinių skyriaus bagaže: šautuvai, šaunamieji ginklai ir kiti sviedinius šaudantys įtaisai, svaiginamieji įtaisai, daiktai aštriais galais ar kraštais, amato įrankiai, buki įrankiai. Šaudmenys vežami Vyriausybės nustatyta specialia tvarka.*⁴⁰

Lyginant tarpukario ir dabartinės Lietuvos orlaivių įstatyminio saugumo reglamentavimo nuostatas, pastebimos ne tik procedūrinės korektyvos, bet ir akivaizdus reikalavimų sugriežtinimas. Apžvelgus tarpukario metais galiojusio Orinio susisiekimą įstatymo tam tikrų punktų nuostatas, matoma, kad saugumo reikalavimai nurodo tik ginklų, šaunamųjų, sprogstamųjų, nuodijamųjų, griaunamųjų bei žudomųjų medžiagų (ar jų esminių dalių) draudimą. Remiantis dabartiniais Civilinės aviacijos administracijos keliamais saugumo reikalavimais, į lėktuvo saloną griežtai draudžiama įsinešti ne tik visų tipų šaunamuosius, sprogstamuosius, nuodijamuosius ir svaiginamuosius įtaisus, bet ir įrankius, turinčius aštrius galus (ar kraštus), ar bukius įtaisus. Dar viena savita tarpukario laikų aviacijos saugumo taisyklių nuostata – fotografuojamųjų aparatų ir paštinių karvelių gabenimo lėktuvu (be krašto apsaugos ministro leidimo) draudimas. Įvardytų objektų transportavimo ribojimas buvo siejamas, visų pirma, su politiniais valstybės tikslais – šalies saugumo užtikrinimu bei strateginių objektų (aerodromų, specialios paskirties pastatų, karo technikos ir pan.) apsauga. Išvardintų daiktų gabenimo draudimas, tiek anksčiau, tiek dabartinėmis sąlygomis, pirmiausia siejamas su lėktuvo keleivių ir personalo, skrydžių saugumo, užtikrinimo politika.

Vis dėlto tarpukario Lietuvoje buvo ir tokių orinio susisiekimą reglamentavimo nuostatų, kurios šiais laikais tapo negalimos: „*Viešojo transporto pilotais gali būti tik vyrai*“.⁴¹ XX a. pirmojoje pusėje žmonės ne tik sunkiai įsivaizdavo moterį lakūnę, tačiau ir už automobilio vairo „silpnosios“ lyties atstovų sutikti buvo praktiškai neįmanoma. Dabartinėse lygių galimybių visuomenėse moterys ne tik pilotuoja lėktuvus, tačiau lygiaverčiai su vyrais dalyvauja visose visuomenės gyvenimo sferose.

Vertinant tarpukario ir dabartinės Lietuvos civilinės aviacijos reguliavimo pasiekimus, buvo gretinamos tam tikros Lietuvos valstybės Orinio susisiekimą įstatymo, Orinio susisiekimą įstatymui vykdyti taisyklių ir atitinkamos LR Aviacijos įstatymo straipsnių nuostatos. Atsižvelgiant į anksčiau pateiktą teisės aktų ištrauką, galima spręsti, kad abiejų istorinių laikotarpių civilinės aviacijos reguliavimas grindžiamas, visų pirma, aviacijos saugumo ir

³⁹ Orinio susisiekimą įstatymas. *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 479.

⁴⁰ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. *Žin.*, 2000-11-03, Nr. 94-2918.

⁴¹ Orinio susisiekimą įstatymui vykdyti taisyklės. *Vyriausybės žinios*, 1937, Nr. 424.

skrydžių saugos reikalavimais. Abiem laikotarpiais yra įstatymiškai reglamentuojamos atsakomosios priemonės už administracinius (ir ne tik) pažeidimus civilinės aviacijos srityje. Tiek anksčiau, tiek dabar skrydžių sauga ir aviacijos saugumas išlieka civilinės aviacijos veiklos kokybiniais rodikliais, kurie atspindi šalies oro transporto sistemos padėtį.

Vertinant abiejų nagrinėjamų laikotarpių civilinės aviacijos teisinio reglamentavimo specifiką, buvo pastebėtas vienas labai svarbus skirtumas tarp tarpukario ir dabartinės Lietuvos civilinės aviacijos reguliavimo politikos: ankstesniais metais pagrindinis dėmesys buvo skiriamas nacionalinės teisės normoms užtikrinti. Dabartinės Lietuvos civilinės aviacijos valdymo, priežiūros ir kontrolės institucijos vienas svarbiausių uždavinių „<...> siekti, kad šalyje būtų vykdomi visi privalomi tarptautiniai įsipareigojimai“.⁴²

1.3 Civilinės aviacijos reguliavimas okupacijos laikotarpiu

Iki Sovietų Sąjungos okupacijos Lietuvos civilinę aviaciją administravo tokie aviacijos valstybinės priežiūros subjektai: Orinio susisiekimo inspekcija prie Susisiekimo ministerijos, Šaulių Sąjungos aviacijos būrys bei Orinio sporto sąjunga, priklausanti Kūno kultūros rūmams. Kitų aviacijos sričių (sklandymo, aviamodelizmo) austruolius siejo 1927 m. balandžio 30 d. įkurtas Lietuvos aeroklubas.⁴³ SSRS kariuomenei 1940 m. birželio 14 d. užėmus Lietuvos kraštą, sovietai netrukus pradėjo realizuoti Susisiekimo ministerijos likvidavimą: „1940 m. rugpjūčio 25 d. „Liaudies Seimo“ sudarytoje Liaudies komisarų taryboje (Vyriausybėje) nebeliko susisiekimo ministro posto. Netrukus dienraštis „Rytinė darbo Lietuva“ pranešė, kad nuo 1940 m. rugsėjo 16 d. ministerija likviduojama, o jai pavaldžios įstaigos priskiriamos įvairioms SSRS ministerijoms bei žinyboms“.⁴⁴ Po birželio įvykių Orinio susisiekimo inspekcija buvo įtraukta į aviakompanijos „Aeroflot“ Baltijos šalių valdybos (buveinė Rygoje) sudėtį. Netrukus buvo likviduotos Orinio sporto bei Šiaulių Sąjungos, o 1941 m. pradžioje – Lietuvos aeroklubas.

Civilinės aviacijos administracijos duomenimis, „Antrojo pasaulinio karo metais būrelio entuziastų dėka buvo įsteigtas Orinio sporto komitetas prie Kūno kultūros rūmų sklandymo ir aviamodelizmo sekcijos, tačiau nacistų pareigūnams nepritarus, komiteto veiklos taip ir neišplėtojo.

1944 m. rugsėjo 17 d. TSRS Civilinės aviacijos valdybos viršininko maršalo Astachovo įsaku Vilniuje įkurtas Lietuvos atskirasis aviacijos būrys, kuriam buvo pavaldūs Kauno,

⁴² *Vizija, misija ir veiklos kryptys*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-02-17]. <<http://www.caa.lt/index.php?3573145347>>.

⁴³ *Istorija. Lietuvos aeroklubas (LAK)* [interaktyvus]. Vilnius, 2012 [žiūrėta 2015-02-19]. <<http://www.aeroclub.lt/en/istorija>>.

⁴⁴ *Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-02-19]. <www.caa.lt/index.php?1195474392>.

Klaipėdos (Palangos), Šiaulių ir Marijampolės oro uostai. 1952 m. rugpjūčio 15 d. Lietuvos atskirasis aviacijos būrys TSRS Civilinio oro laivyno Vyriausiosios valdybos viršininko maršalo S. Žavoronkovo įsakymu reorganizuotas į Lietuvos atskirąją aviacijos grupę, kuriai tapo pavaldi lėktuvų *Li-2* eskadrilė ir dvi *PO-2* orlaivių eskadrilės. Grupei priklausė ir Vilniaus, Kauno, Panevėžio bei Klaipėdos oro uostai⁴⁵.

Remiantis Civilinės aviacijos administracijos pateikta informacija, 1940–1990 m. Lietuvos krašto oro transportas buvo kuruojamas SSSR civilinės aviacijos ministerijos:

- 1966 m. TSRS civilinės aviacijos ministro E. Loginovo įsakymu Lietuvos atskiroji aviacijos grupė reorganizuota į Lietuvos civilinės aviacijos valdybą.

- 1970 m. Valdybą sudarė du skraidymo būriai, esantys Vilniuje, jungtinė Kauno aviacijos eskadrilė, 19 oro uostų.

- 1972 m. Valdybai priklausė Vilniaus jungtinis aviacijos būrys, Vilniaus bei dvylika vietinių oro uostų, Kauno jungtinė aviacijos eskadrilė su oro uostu bei Klaipėdos (Palangos) oro uostas.

- 1978 m. TSRS civilinės aviacijos ministro B. Bugajevo įsakymu Lietuvos civilinės aviacijos valdyba reorganizuota į Lietuvos respublikinį civilinės aviacijos gamybinį susivienijimą.

- 1982 m. to paties ministro įsakymu Lietuvos respublikinis civilinės aviacijos gamybinis susivienijimas vėl pavadintas Lietuvos civilinės aviacijos valdyba.

- 1990 m. buvusios Tarybų Sąjungos civilinės aviacijos ministro įsakymu buvo pertvarkyta Lietuvos civilinės aviacijos valdyba ir įsteigta valstybinė aviakompanija „Lietuvos avialinijos“, kurios generaliniu direktoriumi buvo paskirtas tuometinis Lietuvos civilinės aviacijos valdybos generalinis direktorius G.Liachovas.⁴⁶

Antrasis pasaulinis karas, okupaciniai režimai pristabdė nacionalinės civilinės (sportinės) aviacijos vystymąsi bei pažangą. Tačiau okupacinė valdžia negalėjo įveikti lietuvių noro skraidyti – 1954 m. sklandytuvų konstruktorius ir sklandymo pradininkas Bronius Oškiniš pateikė svarstyti sovietų valdininkams 9–15 metų amžiaus vaikams skirto sklandytuvo eksploatavimo galimybes. Sklandytuvo *BrO-11* konstrukcija ir jaunųjų sklandytojų idėja buvo pasveikintos tarybų valdžios: prasidėjo sklandytuvų, skirtų visos Sovietų Sąjungos aviacijos klubams, gamyba. Sovietų Sąjungos jaunimui atsivėrė galimybės tapti aviatoriais. Dabartinėje Lietuvoje taip pat įkurtos vaikų sklandymo mokyklos, kurios supažindina entuziastingus moksleivius su aviacijos menu bei suteikia galimybę tapti aviacijos sportininkais.⁴⁷

⁴⁵ Ten pat [žiūrėta 2015-02-20].

⁴⁶ Ten pat [žiūrėta 2015-02-22].

⁴⁷ Žukauskienė, A. *Lietuvos aviacijos muziejaus edukacinė programa* [interaktyvus]. Kaunas, 2012-03-06 [žiūrėta 2015-02-22]. <<http://www.lam.lt/public/Edukacija/EP%20I.pdf>>.

1.4 Nepriklausomos Lietuvos civilinės aviacijos reguliavimo institucijų apžvalga

1990 m. atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, pagal LR Vyriausybės įstatymą Nr. I-61, buvo įsteigta Vyriausybė ir atkurta Susisiekimo ministerija.⁴⁸ Kartu su bendru Lietuvos Respublikos valdžios struktūrų kūrimu iš kilo poreikis vystyti savarankiškos Lietuvos civilinės aviacijos organizaciją ir kontrolę. Kad būtų užtikrintas visų civilinės aviacijos sričių sėkmingas vystymasis naujosios kapitalistinės rinkos sąlygomis, reikėjo sukurti veiksmingą civilinės aviacijos valdžios aparatą, todėl pamažu buvo formuojama optimali civilinės aviacijos regulatoriaus funkcijas atliekanti institucinė struktūra.

Kol buvo sukurta dabartinė Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) ir Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) standartus atitinkanti civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros institucija, Lietuvos Respublikoje civilinės aviacijos regulatoriaus funkcijas atliko šios valstybinės institucijos, kurios palaipsniui perėjo į dabartinę Civilinės aviacijos administraciją:

1. 1990 m. gegužės 26 d. LR susisiekimo ministras patvirtino Susisiekimo ministerijos darbuotojų etatų sąrašą, kuriame tarp kitų buvo ir trys Aviacijos skyriaus etatai.

2. 1991 m. sausio 11 d. LR susisiekimo ministro įsakymu Susisiekimo ministerijos Aviacijos skyriaus pagrindu įsteigtas ir nuo 1991 m. sausio 15 d. pradėjo veikti Civilinės aviacijos departamentas.

3. 1991 m. sausio 11 d. LR susisiekimo ministro įsakymu Aviacijos skyriaus pagrindu įsteigtas Civilinės aviacijos departamentas. Jame iki 1994 m. reorganizacijos dirbo daugiau nei dvidešimt specialistų, kurie vykdė orlaivių, aerodromų, oro eismo paslaugų teikimo priežiūros, personalo licencijavimo funkcijas, dalyvavo tarptautinėje veikloje (1992-aisiais Lietuvai tapus Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) ir Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) nare, šaliai teko ir įsipareigojimai laikytis šių organizacijų standartų bei rekomendacijų. Civilinės aviacijos departamento specialistai buvo įgalioti bendradarbiauti su šiomis organizacijomis, diegti jų standartus bei rekomendacijas Lietuvoje).

4. 1993 m. sausio 12 d. LR Vyriausybės nutarimu prie Susisiekimo ministerijos įsteigta Valstybinė civilinės aviacijos inspekcija, kuri vykdė valstybinę skrydžių saugos priežiūrą.

5. 1994 m. birželio 20 d. Vyriausybės nutarimu įsteigta valstybės įmonė Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcija. Ji sukurta Lietuvos Respublikos valstybinės skrydžių valdymo tarnybos ir Valstybinės civilinės aviacijos inspekcijos pagrindu. Čia pradėjo dirbti ir dalis Civilinės aviacijos departamento specialistų. Vienoje įmonėje buvo sujungtos oro navigacijos paslaugų teikimo ir civilinės aviacijos valstybinės priežiūros funkcijos.

⁴⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1990 m. kovo 22 įstatymas Nr. I-61. *Lietuvos aidas*, 1990-03-28, Nr. 13-0.

6. Iki 2001 metų Lietuvos civilinės aviacijos valdymo funkcijas dalijosi Susisiekimo ministerijos Civilinės aviacijos departamentas bei Civilinės aviacijos direkcija. Formuoti ir įgyvendinti civilinės aviacijos politiką, tvarkyti tarptautines oro susisiekimo sutartis, koordinuoti civilinės aviacijos įmonių veiklą buvo pavesta Susisiekimo ministerijos Civilinės aviacijos departamentui. Civilinės aviacijos direkcija vykdė valstybinę Lietuvos civilinės aviacijos skrydžių saugos ir saugumo priežiūrą.

7. 2000 spalio 17 d. priimtas Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas, kuris nustatė aviacijos valdymo, oro erdvės, orlaivių, aviacijos įrenginių naudojimo, taip pat oro uostų veiklos, vežimų, paieškos ir gelbėjimo, subjektų, susijusių su aviacija, turtinės atsakomybės bei draudimo, orlaivių gamybos, aerodromų statybos ir naudojimo reikalavimus. Pagal šį įstatymą valstybės įmonė negalėjo vykdyti valstybinės priežiūros bei kontrolės funkcijų. Todėl nuspręsta pertvarkyti Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkciją.

8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. liepos 2 d. nutarimu reorganizavus valstybės įmonę Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcija, įsteigta Civilinės aviacijos administracija, kuri vykdo civilinės aviacijos valstybinį valdymą, priežiūrą bei kontrolę.⁴⁹

Apžvelgus pagrindinius pirmojo Lietuvos nepriklausomybės dešimtmečio civilinės aviacijos reguliavimo institucijų raidos etapus, galima padaryti išvadą, kad atgimstančios valstybės civilinės aviacijos valdymo ir priežiūros institucijų sudėtis nuo pat nepriklausomybės atkūrimo iki 2001 m. buvo ne kartą keičiama, vis labiau atitolinant atskiros civilinės aviacijos priežiūros ir kontrolės institucijos įsteigimą. Užuo sukūrus vieną centralizuotą civilinės aviacijos valdžią, civilinės aviacijos administravimo struktūra visą nepriklausomybės dešimtmetį buvo kuriama ministerijos sudėtyje, darant reformas ir vykdant etatų perskirstymą.

Kaip matyti iš ankščiau pateiktos informacijos, įgyvendinant Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo nuostatas 2001 m. liepos 2 d. LR Vyriausybės nutarimu valstybės įmonė Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcija buvo reorganizuota į Civilinės aviacijos administraciją, kuri turėjo atitikti tarptautinės ICAO organizacijos standartus. Vietoje buvusios LR Civilinės aviacijos direkcijos buvo įsteigtos dvi skirtingo pobūdžio institucijos – biudžetinė įstaiga Civilinės aviacijos administracija, atliekanti civilinės aviacijos valstybinės priežiūros funkcijas, ir valstybės įmonė „Oro navigacija“, teikianti oro navigacijos paslaugas.

⁴⁹ Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija. Nepriklausomybės atkūrimo dešimtmetis. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-20]. <www.caa.lt/index.php?1195474392>.

1.5 Aviacijos raida dabartinėje Lietuvoje

Atstačius Lietuvos nepriklausomybę, 1991 m. rugsėjo 20 d. savo veiklą pradėjo stambiausia nacionalinė oro linijų bendrovė „Lietuvos avialinijos“ (taip pat veikė „Aviakompanija Lietuva“, bazė Kaune, ir „Klaipėdos avialinijos“, bazė Klaipėdoje). Kupini ryžto, bendrovės vadovai dideliais žingsniais artėjo užsibrėžtų tikslų link ir tais pačiais metais Lietuva – pirmoji Rytų Europoje – pradėjo eksploatuoti pirmąjį vakarietišką *Boeing 737* lėktuvą. Aviakompanijai pradėjus savo darbą, žvilgsnis iš karto pakrypo Europos miestų link ir „Lietuvos avialinijos“ (toliau – ir LAL) pradėjo skraidinti keleivius naujais reguliariais maršrutais į Kopenhagą, Berlyną, Frankfurtą, Varšuvą, Maskvą ir Sankt Peterburgą.⁵⁰

Kaip jau buvo minėta, 1992 metais Lietuva tapo Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) ir Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) dalyve, taigi šalis prisiėmė įsipareigojimus laikytis šių organizacijų standartų bei rekomendacijų. Civilinės aviacijos departamentas pradėjo glaudų bendradarbiavimą su šiomis organizacijomis, Lietuvoje buvo pradėti diegti jų standartai ir rekomendacijos.⁵¹

Dar vienu ženkliai įvykiu Lietuvos aviacijoje tapo 1993 m. kovo 8 d. bendrovės prisijungimas prie Tarptautinės oro bendrovių ir transporto asociacijos (IATA), bendradarbiaujančios su komercinėmis aviakompanijomis. Ši narystė iškelė nacionalinį vežėją į naują lygį – „Lietuvos avialinijos“ pelnė tarptautinį pripažinimą ir įgijo teisę platinti pasaulinių oro linijų skrydžių bilietus, o reisų tvarkaraščiai buvo paskelbti pasaulio skrydžių kompiuterinės informacijos sistemose.⁵²

Prieš apžvelgiant Lietuvos nacionalinių reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovių valdymo etapus, pasakytina, kad daugelyje Europos šalių (taip pat ir Lietuvoje) veikia nacionalinės oro linijų bendrovės, kurias valdo bei revizuoja vyriausybės. Netgi ir 100 % privatizuotų aviakompanijų ūkinę, politinę ir saugumo veiklą gali kontroliuoti vyriausybės, kurioms teisės aktų nustatyta tvarka suteikti įgaliojimai prižiūrėti prekių ir (ar) žmonių judėjimą tarp įvairių valstybių ir atitinkamų saugumo užtikrinimo priemonių laikymąsi.

Po nepriklausomybės atkūrimo reguliariųjų skrydžių nacionalinė oro linijų bendrovė „Lietuvos avialinijos“, kaip pirmoji valstybinė aviakompanija, paženklino penkiolika pirmųjų

⁵⁰ „Flylal“ informacija. *Dulkėms nusėdus arba „Dobryj ranek Pani i Panove“*. Oficialus aviakompanijos „flyLal“ blogas [interaktyvus]. Vilnius, 2009-05-18 [žiūrėta 2015-02-27]. <<http://flylal.blogas.lt/dulkems-nusedus-arba-dobryj-ranek-pani-i-panove-6.html>>.

⁵¹ *Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija. Nepriklausomybės atkūrimo dešimtmetis*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-27]. <www.caa.lt/index.php?1195474392>.

⁵² *Tarptautinės oro transporto asociacija (International Air Transport Association (IATA))* [interaktyvus], [žiūrėta 2015-02-28]. <<http://www.iata.org/Pages/default.aspx>>.

nepriklausomybės metų. Kontroliuojant valstybei oro linijų bendrovė vykdė veiklą tik iki 2005 m. (iki tol 100 % bendrovės akcijų valdė LR Vyriausybė).

Pirmą kartą apie vežėjo privatizavimą Vyriausybė prabilo dar 1997 m.⁵³, tačiau Vyriausybės valdyba ne iš karto pritarė privatizavimo programai. Liberalizuojantis pasaulio aviacijos paslaugų rinkai, Vyriausybė, neatsižvelgusi į pirminį ministrų pasipriešinimą, po formalių svarstymų 2001 m. vis dėlto nutarė viešojo konkurso būdu privatizuoti nacionalinę reguliariųjų skrydžių bendrovę AB „Lietuvos avialinijos“. Vadovaudamasi LR Valstybės ir savivaldybių turto privatizavimo įstatymo 10 straipsnio 5 dalimi ir įgyvendindama Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. balandžio 14 d. nutarimą Nr. 443 „Dėl Įmonių, kurios yra svarbūs infrastruktūros ar dominuojantys ūkio šakos objektai, akcijų privatizavimo nuostatų patvirtinimo“ Lietuvos Respublikos Vyriausybė pritarė akcinės bendrovės „Lietuvos avialinijos“ valstybei nuosavybės teise priklausančių akcijų privatizavimo programai.⁵⁴

AB „Lietuvos avialinijos“ privatizavimo tikslas buvo užtikrinti bendrovės augimą, operatyvų, veiksmingesnį darbą, skatinti konkurenciją tarptautinėje arenoje. Būtent strateginio investuotojo pritraukimas turėjo padėti realizuoti šiuos tikslus, „<...> diegiant naujas technologijas ir taikant šiuolaikiškus valdymo metodus“⁵⁵.

Nuo pirmųjų bandymų parduoti bendrovės akcijų paketą praėjo nemažai laiko, kol kompanija už 25,578 mln. litų buvo perduota privačiam investuotojui (žinomas pirmesnis atvejis, kai Vyriausybės derybos su užsienio kapitalo Skandinavijos oro bendrove SAS dėl „Lietuvos avialinijų“ pardavimo nepavyko: „2003 m. pavasarį skelbtas 34 % LAL akcijų pardavimo konkursas baigėsi nesėkme, kai vienintelė konkurso dalyvė – Skandinavijos oro bendrovė SAS pranešė, kad po atliktos teisinės ir finansinės LAL veiklos analizės ji iš privatizavimo pasitraukia“⁵⁶).

Po Vyriausybės nutarimo privatizuoti aviakompaniją praėjus ketveriems metams, 2005 m. sausio mėnesį, Privatizavimo komisija pritarė naujai oro linijų bendrovės „Lietuvos avialinijos“ privatizavimo programai.⁵⁷ Pasak tuometinio Privatizavimo komisijos pirmininko Romualdo Ginevičiaus, nors privatizavimo programoje numatyti reikalavimai potencialiam pirkėjui gana liberalūs, vis dėlto priimti teigiamą sprendimą paskatino tai, kad LAL slegia apie 60 mln. Lt skolų, o padėtis skrydžių rinkoje nuolat keičiasi. Ekonomistas teigė, kad neišsprendus

⁵³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. vasario 24 d. potvarkis Nr. 167 „Dėl valstybės atstovavimo akcinėje bendrovėje „Lietuvos avialinijos“ ir akcinėje bendrovėje „Aviakompanija Lietuva“ (Paskelbta institucijos).

⁵⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 21 d. nutarimas Nr. 2074 „Dėl nutarimo akcinės bendrovės „Lietuvos avialinijos“ privatizavimo programai“. *Žin.*, 2002, Nr. 124-5649.

⁵⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. vasario 22 d. nutarimas Nr. 196 „Dėl Akcinės bendrovės aviakompanijos „Lietuvos avialinijos“ privatizavimo metmenų“. *Žin.*, 2001, Nr. 18-557.

⁵⁶ Migonytė, S. *Pritarė „Lietuvos avialinijų“ privatizavimo programai*. „Verslo žinios“ [interaktyvus]. Vilnius, 2015-01-07 [žiūrėta 2015-02-19]. <<http://archyvas.vz.lt/news.php?strid=1002&id=179028>>.

⁵⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. kovo 16 d. nutarimas Nr. 285 „Dėl pritarimo akcinės bendrovės „Lietuvos avialinijos“ privatizavimo viešo konkurso būdu programai“. *Žin.*, 2005-03-19, Nr. 36-1175.

šio klausimo, bendrovės padėtis rinkoje gali pablogėti.⁵⁸ Tuometinė Vyriausybė savo sprendimą parduoti aviakompaniją motyvavo ir tuo, kad keičiantis oro rinkai, didėjant pigių skrydžių konkurencijai, toliau subsidijuoti bendrovę netikslinga.⁵⁹

2005 m. Valstybės turto fondas pasirašė privatizavimo sandorį su viešuosius pirkimus laimėjusia, specialiai LAL pirkimui įsteigta, įmone „LAL investicijų valdymas“.⁶⁰ Naujieji šeimininkai pakeitė ilgametį bendrovės pavadinimą („Lietuvos avialinijos“ tapo AB „flyLAL-Lithuanian Airlines“). Labai greitai buvo nuspręsta padalyti kompaniją pagal veiklos sritis. Tokiu būdu buvo įkurta įmonių grupė „flyLAL Group Services“ (dabar – AB „Avia Solutions Group“), kurią sudaro tokios bendrovės: skrydžių bendrovė AB „flyLAL-Lithuanian Airlines“ (veiklos nevykdo nuo 2009 m.); UAB „Flylal technics“ (dabar – UAB „FL Technics“), užsiimanti orlaivių technine priežiūra ir remontu; UAB „BPC Travel“ – kelionių agentūra; UAB „FlyLAL Training Centre“ (dabar – UAB „Baltic Aviation Academy“), užsiimanti civilinės aviacijos specialistų mokymais; UAB „Passenger Terminal“ – keleivių terminalo operatorius; UAB „Avia Asset Management“ (dabar – UAB „AviaAM B02“), teikianti orlaivių ilgalaikės nuomos ir valdymo paslaugas; UAB „FlyLAL Charters“ (dabar – UAB „Small Planet Airlines“), teikianti keleivių skraidinimo, pašto siuntų ir krovinių gabenimo užsakomaisiais skrydžiais paslaugas.⁶¹

Po bendrovės privatizavimo praėjus ketveriems metams, intensyviai dirbusią oro linijų bendrovę „flyLAL-Lithuanian Airlines“ sužlugdė bankrotas, ilgainiui pavirtęs tikru skandalu (2009 m. kovo 09 d. nutartimi Vilniaus apygardos teismas išskėlė bankroto bylą AB „flyLAL-Lithuanian Airlines“). Skrydžių bendrovės žlugimo pradžioje kompanijos savininkai bandė perduoti „Lietuvos avialinijas“ Vyriausybės globai už simbolinę vieno lito kainą, tačiau Susisiekimo ministerija tokį pasiūlymą atmetė. Aštuoniolika metų egzistavusios nacionalinės reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovės „Lietuvos avialinijos“ puslapis buvo užverstas.

Dar viena nacionalinė reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovė AB „Aviakompanija Lietuva“, įsteigta 1991 m. rugsėjo 13 dieną, taip pat buvo įkurta sovietinio „Aeroflot“ padalinio, Kauno jungtinio aviacijos būrio, pagrindu. Šios bendrovės paveldą sudarė gerokai mažesnis negu AB „Lietuvos avialinijos“ lėktuvų parkas. Iš viso buvo paveldėti trisdešimt vienas An-2 ir šeši

⁵⁸ Migonytė, S. *Pritarė „Lietuvos avialinijų“ privatizavimo programai*. „Verslo žinios“ [interaktyvus]. Vilnius, 2015-01-07 [žiūrėta 2015-02-19]. <<http://archyvas.vz.lt/news.php?strid=1002&id=179028>>.

⁵⁹ Ten pat [žiūrėta 2015-02-26].

⁶⁰ BNS informacija. *Už „Lietuvos avialinijas“ – 25,6 mln. litų*. „Vakarų ekspresas“ [interaktyvus]. Vilnius, 2005-08-11 [žiūrėta 2015-02-25]. <<http://www.ve.lt/naujienos/ekonomika/ekonomikos-naujienos/uz-lietuvos-avialinijas--256-mln-litu-/>>.

⁶¹ AB „Avia Solutions Group“ tinklalapis [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-02-25]. <<http://www.aviasg.com>>.

Jak-40 lėktuvai. Vyriausybės nutarimu vienuolika *An-2* tipo lėktuvų buvo perduoti kariuomenei⁶², o likusieji – parduoti.

AB „Aviakompanija Lietuva“, sekdamą sostinėje veikiančios oro linijų bendrovės AB „Lietuvos avialinijos“ pavyzdžiu, 1993 m. pradėjo skraidinti tarptautiniais maršrutais. Reikia pažymėti, kad 1994 m. Kauno oro linijų bendrovė neteko savarankiškumo ir tapo AB „Lietuvos avialinijos“ antrine įmone⁶³. Plečiantis „Lietuvos avialinijų“ regioninio padalinio veiklai, 1997 m. buvo pradėtas eksploatuoti prancūzų gamybos orlavis *ATR-42 300*⁶⁴, kuriuo aviakompanija pradėjo skraidinti keleivius didesniu nuotoliu – Lietuva dar labiau priartėjo prie Vakarų. Tačiau LAL bendrovės Kauno padalinio augimas truko neilgai – jau 2004 m. AB „Lietuvos avialinijos“ paskelbė nuostolingai dirbusios antrinės įmonės pardavimo konkursą, kurio nugalėtoju tapo Kaune veikianti transporto ir krovinių ekspedijavimo veikla užsiimanti privataus kapitalo bendrovė „Arijus“ (dėl teisės įsigyti nuostolingai dirbusią reguliariųjų skrydžių bendrovę tuo metu varžėsi penkios lietuviško kapitalo įmonės).

Logistikos lyderė UAB „Arijus“ keleivių pervežimais vertėsi truputį ilgiau negu metus. Straipsnyje, publikuotame naujienų portale „Verslo banga“ 2005 m. birželio mėnesį, buvo skelbiama, kad krovinių gabenimo bendrovė „Arijus“ nebevystys keleivių pervežimo verslo. Reguliarius skrydžius į Skandinavijos ir Vokietijos regionus vykdanti „Aviakompanija Lietuva“ buvo parduota fiziniam asmeniui [buvusiam UAB „Arijus“ generaliniam direktoriui Nagliui Vyšniauskui – aut.] po to, kai uždarajai akcinei bendrovei „Arijus“ nepavyko įsigyti privatizuojamos nacionalinės oro linijų bendrovės AB „Lietuvos avialinijos“.⁶⁵

Tais pačiais metais naujas oro linijų bendrovės „Aviakompanija Lietuva“ vadovas priėmė sprendimą nebetęsti veiklos ir inicijuoti įmonės bankrotą, kadangi, kaip tuo metu skelbė dienraštis „Kauno diena“, dėl įsiskolinimų jai nebetiekiamos oro navigacijos bei draudimo paslaugos.⁶⁶

Nuo 2013 m. vasaros iki šių metų gegužės 22 d. be privataus kapitalo užsienio reguliariųjų skrydžių aviakompanijų Lietuvoje veikė Vilniaus miesto savivaldybės įsteigta reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovė „Air Lituanica“, skraidinusi keleivius į strateginius

⁶² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1990 m. nutarimas „Dėl kai kurių objektų neatlygintino perdavimo Krašto apsaugos ministerijai“ (Paskelbta institucijos).

⁶³ Ten pat.

⁶⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. lapkričio 7 d. nutarimas Nr. 1294 „Dėl akcinės bendrovės aviakompanijos „Lietuva“ išsimokėtinai įsigijamo lėktuvo *ATR-42 300* Valstybės garantijos“ (Paskelbta institucijos).

⁶⁵ Žonlinė, V. *Pardavė „Aviakompaniją Lietuva“*. „Verslo žinios“ [interaktyvus]. Vilnius, 2005-06-30 [žiūrėta 2015-02-10]. <<http://vz.lt/archive/news.php?id=194019>>.

⁶⁶ Navickaitė, L. *„Aviakompaniją Lietuva“ ant žemės nutupdė bankrotas*. „Kauno diena“ [interaktyvus]. Kaunas, 2005-11-24 [žiūrėta 2015-02-23]. <<http://kauno.diena.lt/dienrastis/kita/-rdquo-aviakompanija-lietuva-ant-zemes-nutupde-bankrotas-33058>>.

Europos miestus, bet 2015 m. pavasarį, pasikeitus savivaldybės sudėčiai, nutraukė savo veiklą ir paskelbė bankrotą.

Lietuvos sostinei priklausiusi oro linijų bendrovė „Air Lituanica“ faktiškai per visą egzistavimo laikotarpį buvo aršių politinių ginčų objektas. Bendrovės ateities vizijos vertinimas viešojoje erdvėje iki pat kompanijos likvidavimo buvo nevienodas, pavyzdžiui, buvęs kandidatas į sostinės merus M. Majauskas tvirtino: „Mes turime nacionalinį vežėją, bet jis priskirtas Vilniui. Vilnius nėra pajėgus turėti ir išlaikyti nacionalinį vežėją. Jis turi būti perduotas nacionalinei kompetencijai“.⁶⁷

Skeptiškos nuomonės laikėsi buvęs Socialdemokratų frakcijos Vilniaus taryboje vadovas Vytautas Milėnas: „Oro linijų bendrovių kūrimas ir valdymas nėra tiesioginė savivaldybės funkcija. Suprantame, kad Vilniui, kaip sostinei, reikalingas susisiektis su kitomis valstybėmis, tačiau tai negali būti užtikrinama pastoviomis ir nesibaigiančiomis dotacijomis. Vis girdime, kad tai jau paskutinė injekcija, tačiau pagaliau yra laikas pripažinti – „Air Lituanica“ turi nusileisti ant žemės. Jei oro vežėjo veikla nevyksta pagal numatytus planus, turime tai sustabdyti, o ne didinti skolas. Šitaip švaistyti vilniečių mokesčius – neatsakinga“.⁶⁸

Užtat buvęs sostinės meras A. Zuokas ligi pat kadencijos pabaigos laikėsi tvirtos pozicijos, kad „<...> tai yra investicijos, o aviacijos verslas nėra tas, kur pelnas pasiekiamas per metus, dvejus ar trejus“.⁶⁹

Remdamiesi bankrutuojančios uždarnosios akcinės bendrovės „Air Lituanica“ oficialiu pranešimu, paskelbtu įmonės svetainėje 2014 m. lapkričio mėnesį, oro linijų bendrovės veiklą ir verslo planą įvertino nepriklausomi užsienio ekspertai. Vokietijos kompanija „Lufthansa Consulting“ ir ekspertai iš „Investuok Lietuvoje“ įmonės veiklą apibūdino kaip atitinkančią rinkos poreikius.⁷⁰

Bendrovės „Air Lituanica“ pernai išplatintame pranešime taip pat buvo tvirtinama, kad „Air Lituanica“ kreipėsi į išorinius konsultantus, ir 2014 m. spalio mėnesį ilgametę tarptautinę patirtį turintys ekspertai „Lufthansa Consulting“ atliko „Air Lituanica“ veiklos auditą. Išvadose pabrėžiama, kad „Air Lituanica“ kaštų struktūra yra efektyvi ir racionali, atsižvelgiant į aviakompanijos dydį, vykdomą veiklą ir veiklos trukmę. „Lufthansa Consulting“ ekspertai

⁶⁷ BNS informacija. *I Vilniaus merus pretenduojantys R. Šimašius ir M. Majauskas skirtingai vertina „Air Lituanica“ perspektyvas*. „Delfi“ [interaktyvus]. Vilnius, 2015-01-27 [žiūrėta 2015-02-26]. <<http://www.delfi.lt/verslas/transportas/i-vilniaus-merus-prenduojantys-r-simasius-ir-m-majauskas-skirtingai-vertina-air-lituanica-perspektyvas.d?id=67012576>>.

⁶⁸ Grigaliūnaitė V. „*Air Lituanica*“ *gelbėti panorą ne visi Vilniaus politikai, bet oro linijos gaus 5 mln. Lt.* „15min“ [interaktyvus]. Vilnius, 2014-11-12 [žiūrėta 2015-02-26]. <<http://www.15min.lt/verslas/naujiena/transportas/air-lituanica-gelbeti-panora-ne- visi-vilniaus-politikai-bet-oro-linijos-gaus-5-mln-lt-667-466146>>.

⁶⁹ Zuokas, A. „*Air Lituanica*“ *skaičiai ir planai*. Vilnius, 2014-11-12 [žiūrėta 2015-03-02]. <<http://www.slideshare.net/MerasZuokas/air-lituanica-skaiiai-ir-planai>>.

⁷⁰ Ten pat [žiūrėta 2015-03-04].

išvadose teigė, kad „Air Lituanica“ turi vieną veiksmingiausių kaštų valdymo struktūrų tarp regioninių aviakompanijų Europoje.⁷¹

Kaip matyti, antraisiais Vilniaus miesto savivaldybei priklausiusios (šiuo metu bankrutuojančios) aviakompanijos „Air Lituanica“ darbo metais viešojoje erdvėje ryškėjo mažiausiai trys bendrovės ateities vizijos. Tiek buvęs Vilniaus miesto meras A. Zuokas (2003–2007 m.; 2011–2015 m.), tiek opozicija, nagrinėdami bendrovės ateities planus, laikėsi vienodos nuomonės, kad kompanija turi tarnauti valstybei, tačiau labiausiai buvo ginčijamasi sprendžiant klausimą dėl laiko, per kurį bendrovė privalo „išsivaduoti“ iš skolų, klausimą.

Kelionių ekspertas R. Pogorelis naujienų portalui „Lrt.lt“ 2015 m. teigė, kad „Air Lituanica“ turėjo dvi dideles problemas, kurios nulėmė nesėkmingą bendrovės baigtį: „Pirma, trūko investicinių lėšų, reikalingų pirmųjų poros metų veiklos nuostoliams padengti. Neradus strateginio investuotojo, įstatinis kapitalas buvo didinamas labai abejotinais būdais, visų pirma, savivaldybės turto. Antra, nuo pat pradžių ši bendrovė vertinta kaip politinis vieno asmens – Artūro Zuoko – projektas, o tai jau savaime sukėlė didžiulę riziką. Konkuruojantys politikai ją nuolat peikė, trūko palaikymo ir iš Vyriausybės pusės. Tai – visai kitokia situacija nei, tarkime, „Air Baltic“ atvejis Latvijoje“⁷², – akcentavo verslininkas R. Pogorelis, kurio nuomone, jei verslo planas geras, keleivinių skrydžių veiklos pelningumas pasiekiamas mažiausiai po 2–3 veiklos metų.

Socialinių mokslų daktaras, politikos apžvalgininkas ir rašytojas Saulius Spurga iškalbingai pavadintame straipsnyje „flyLaL bankrotas: pralaimėjome mes visi“ kalba apie krizę, ištikusią Lietuvos padangę dar 2009 metų žiemą: „Gali būti, kad šitaip baigėsi amžina Lietuvos ir lietuvių svajonė skraidyti. Nacionalinių avialinijų uždarymą negalima prilyginti eilinio kiosko bankrotui. Avialinijos – tai nacionalinės savivokos dalis, tautos ir valstybės kompetencijos ženklas, tai yra pagrindas formuoti naujam intelekto lygiui daugelyje su aviacija susijusių sričių. Galų gale, tai ir įvaizdis, kuris šiame pasaulyje vaidina ne paskutinės reikšmės vaidmenį“.⁷³ Sociologas pagrįstai nerimauja dėl nacionalinių oro linijų ateities – praėjus septyneriems metams po bendrovės griūties, Lietuvai taip ir nepavyko sukurti „flyLal“ masto nacionalinio vežėjo, kuris galėtų konkuruoti su į Lietuvą atėjusiomis užsienio kapitalo aviakompanijomis, siūlančiomis didelį skrydžių spektrą. Straipsnio autorius pagrįstai teigia, kad nesukurta ir neįgyvendinta valstybinė šios srities plėtojimo strategija.

⁷¹ Ten pat [žiūrėta 2015-03-05].

⁷² Radžiūnas, V. *Kodėl latviai ir estai toliau skraido, o lietuviai bankrutuoja*. „Lrt.lt“ [interaktyvus]. Vilnius, 2015-06-01 [žiūrėta 2015-11-02]. <<http://www.lrt.lt/naujienos/ekonomika/4/103624>>.

⁷³ Spurga, S. *FlyLal bankrotas: pralaimėjome mes visi*. „Balsas.lt“ [interaktyvus]. Vilnius, 2009-01-21 [žiūrėta 2015-03-05]. <<http://www.tv3.lt/naujiena/233940/flylal-bankrotas-pralaimejom-mes-visi>>.

Apžvelgus nacionalinių oro linijų bendrovių istorinę raidą, galima padaryti išvadą, kad valstybinių aviakompanijų administracinis teisinis reguliavimas nuo pat nepriklausomybės pradžios iki dabar buvo tik liberalizuojamas, perleidžiant bendroves iš viešojo sektoriaus į privatų. Yra žinomi du atvejai, kai privatizavimas ne išgelbėjo Lietuvos aviakompanijas, o sunaikino. Valstybė, perleidusi skrydžių kompanijas į privatų sektorių, neteko dviejų nacionalinės reikšmės reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovių.

Paskutinis Lietuvos (Vilniaus) bandymas kurti nacionalinę valstybinę skrydžių bendrovę taip pat baigėsi nesėkme – finansinių sunkumų slegiamą oro linijų bendrovę po dvejų nuostolingų metų buvo nuspręsta likviduoti, iškeliant bankroto bylą. Autorės nuomone, vidiniai organizaciniai trūkumai, lėktuvų parko neišplėtimas, valstybės skiriamų lėšų nepakankamumas, užsienio aviakompanijų pranašumas – visos šios priežastys iš dalies lėmė Lietuvos reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovės „Air Lituanica“ žlugimo procesą.

Reziumuojant, reikia pasakyti, kad civilinė aviacija nuo pat savo atsiradimo buvo laikoma prabangia ir dėl to nedaugeliui prieinama susisiekimo priemone. Nuo pirmųjų žmonijos bandymų skraidyti praėjo daugiau nei du šimtmečiai, civilinės aviacijos šaka paplito po visą pasaulį ir tapo „pasiekiamą“ didelei visuomenės daliai. Šiuolaikiniame pasaulyje civilinė aviacija yra viena greičiausių ir pažangiausių susisiekimo priemonių. Absoliuti dauguma besivystančių valstybių keleivius skraidina ne tik tradicinėmis oro linijomis, bet ir intensyviai vysto užsakomųjų skrydžių verslą.

Kalbant apie nacionalinę aviaciją kaip apie vidinį šalies produktą nereikia pamiršti, kad ši transporto industrija ne tik reikšminga šalies komunikacijos priemonė, bet ir yra didžiulis „investicijų fondas“, reikalaujantis nuolatinių valstybės dotacijų. Darbo autorės nuomone, nekyla abejonių dėl nacionalinės valstybinės reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovės sukūrimo naudos atsigaunančiai Lietuvos ekonomikai. Patikimos nacionalinės aviakompanijos buvimas, efektyvi vadyba, gera transportavimo paslaugų kokybė – tai svarbiausios šalies pasiekiamumo ir žinomumo gerinimo priemonės.

2 LIETUVOS CIVILINĖS AVIACIJOS INTEGRAVIMAS Į TARPTAUTINĘ CIVILINĖS AVIACIJOS REGULIAVIMO SISTEMĄ

Nepriklausomas nacionalinių civilinės aviacijos valdymo ir priežiūros institucijų vystymasis lėmė skirtingą valstybių civilinės aviacijos reguliavimo politiką, kuri trukdė visų civilinės aviacijos sričių plėtrai: komplikotas aviakompanijų filialų steigimas užsienio šalyse, aviatorių licenzijų nepripažinimas kitose pasaulio valstybėse, lėktuvų techninių reikalavimų skirtumai ir daugelis kitų šalutinių faktorių. Ypač didelius sunkumus patirdavo oro linijų bendrovės, kurios dėl skirtingo kiekvienos šalies lėktuvų techninio reglamentavimo negalėjo vykdyti skrydžių į kitas valstybes, kurių nacionalinė jurisdikcija buvo nustačiusi specifines lėktuvų techninių reikalavimų taisykles.

Bendros visoms Jungtinėms Tautoms civilinės aviacijos reglamentavimo sistemos sukūrimą lėmė dar 1944 m. Jungtinės Tautų Organizacijos (toliau – ir JTO) pasirašyta Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija (Čikagos konvencija įsigaliojo 1947 m. balandžio 4 d., trisdešimtąją dieną po dvidešimt šeštojo ratifikavimo, dokumento deponavimo JAV Vyriausybėje arba papildomai informavus apie ratifikavimą), kurios pagrindinis tikslas buvo pašalinti valstybių jurisdikcijos prieštaravimus ir nustatyti bendras civilinės aviacijos reglamentavimo normas visoms Konvenciją pasirašiusioms valstybėms.⁷⁴

Poreikį reguliuoti tarptautinę civilinės aviacijos veiklą sąlygojo Antrojo pasaulinio karo metais išaugusi lėktuvų pramonė, noras plėsti saugią ir atvirą civilinę aviaciją. Konvenciją pasirašiusios vyriausybės susitarė dėl tam tikrų principų ir priemonių. Toliau yra pateikiamas pasirinktų Čikagos konvencijos straipsnių turinys, kuris atspindi pagrindinius reguliavimo principus:

*Tinkamumo skraidyti pažymėjimai ir kvalifikacijos pažymėjimai bei licencijos, kuriuos išdavė arba pripažino galiojančiais orlaivį įregistravusi Susitariančioji Valstybė, pripažįsta galiojančiais ir kitos Susitariančiosios Valstybės, jeigu reikalavimai, pagal kuriuos jų yra išduoti ar pripažinti galiojančiais, atitinka minimalius standartus, kurie kartkartėmis nustatomi pagal šią Konvenciją, arba yra griežtesni už juos.*⁷⁵

Kiekviena Susitariančioji Valstybė įsipareigoja bendradarbiauti, siekdama kuo labiau suvienodinti taisykles, standartus, procedūras ir struktūrą, susijusias su orlaiviu, personalu, oro keliais bei papildomomis paslaugomis, kur toks suvienodinimas palengvintų bei pagerintų oro susisiekimą.

⁷⁴ Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija. JTO. Čikaga, 1944, sk. 21.

⁷⁵ Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija. JTO. Čikaga, 1944, sk. 33.

Šiuo tikslu Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija kartkartėmis, kai tai yra būtina, priima ir papildo tarptautinius standartus, rekomenduojamąją praktiką bei procedūras, susijusias su:

- a) komunikacijos sistemomis ir oro navigacijos priemonėmis, įskaitant antžeminius ženklus;*
- b) oro uostų ir tūpimo aikščių charakteristikomis;*
- c) skrydžių taisyklėmis ir skrydžių valdymo praktika;*
- d) skraidančiojo personalo ir techninės priežiūros personalo licencijavimu;*
- e) orlaivio tinkamumu skraidyti;*
- f) orlaivio registravimu ir identifikavimu;*
- g) meteorologinės informacijos rinkimu ir pasikeitimu;*
- h) orlaivio techninės būklės žurnalais;*
- i) oro navigacijos žemėlapiams ir schemoms;*
- j) muitinės ir imigracijos procedūromis;*
- k) nelaimės ištiktais orlaiviais ir nelaimingų atsitikimų tyrimu ir kitais klausimais, susijusiais su oro susisiekiimo sauga, reguliarumu bei veiksmingumu, jei kartkartėmis to reikia.⁷⁶*

Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos pasirašymas tapo prielaida JTO įkurti Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją – ICAO. Šios organizacijos veikla apėmė Konvencijos apibrėžtų reikalavimų laikymosi priežiūrą ir kontrolę. Kadangi kiekviena valstybė turėjo skirtingą (tik jai būdingą) savo šalies civilinės aviacijos reguliavimo sistemą, arba atvirksičiai, negalėjo savarankiškai sureguliuoti civilinės aviacijos subjektų veiksmų, išryškėjo poreikis koordinuoti civilinės aviacijos veiklą tarptautiniu mastu. Naujai įsteigta ICAO organizacija turėjo kontroliuoti prisijungusių valstybių Čikagos konvencijoje apibrėžtų reikalavimų vykdymą ir adaptaciją tarptautinėje civilinės aviacijos reguliavimo erdvėje. Veiksmingą valstybių bendradarbiavimą skatinanti ICAO organizacija padėjo pagrindus tolesnei valstybių partnerystei visose civilinės aviacijos srityse – saugos, saugumo, aplinkosaugos, oro eismo ir kt.

Pagrindiniai ICAO tikslai

Organizacija siekia, kad:

- civilinė aviacija visame pasaulyje būtų plėtojama saugiai ir veiksmingai;*
- orlaivių konstrukcijos būtų kuriamos ir tobulinamos tik taikiais tikslais;*

⁷⁶ Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija. JTO. Čikaga, 1944, sk. 37.

- būtų remiamas tarptautinės civilinės aviacijos oro kelių, oro uostų bei oro navigacijos priemonių plėtojimas;

- būtų atsižvelgiama į žmonių poreikius ir kartu užtikrinama, jog skrydžiai būtų saugūs, reguliarūs, veiksmingi bei ekonomiški;

- visos šalys – ICAO narės – turėtų lygias teises ir nė viena iš jų nebūtų diskriminuojama;

- ekonomika būtų apsaugota nuo nepagrįstos konkurencijos.⁷⁷

Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją sudaro du organai – Taryba ir Asamblėja. Taryba – tai vadovaujamasis ICAO organas, Asamblėja – suverenasis. Asamblėjos suvažiavimas vyksta ne rečiau kaip kartą per tris metus, Tarybos kvietimu. Kiekviena susitariančioji valstybė turi po vieną balsą. Asamblėja priima sprendimus balsų dauguma, jeigu Konvencija nenurodo kitaip. Sesijos metu Asamblėja nuodugniai tikrina ICAO organizacijos atliktą darbą technikos, ekonomikos, jurisprudencijos, taip pat techniško bendradarbiavimo srityse; teikia nurodymus kitiems ICAO organams. Taryba – tai nuolatinis organizacijos organas, kuris yra atskaitingas Asamblėjai. Tarybą sudaro 36 susitarusios valstybės, išrenkamos Asamblėjos trejų metų kadencijai, turinčios daugiausia įtakos transporto srityje arba valstybės, įnešančios didžiausią indėlį teikiant visokeriopą paramą tarptautinės civilinės aviacijos srityje, taip pat valstybės, kurių teritorija išsidėsčiusi skirtinguose pasaulio žemynuose.⁷⁸

Kai 1992 m. Lietuva tapo Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dalyve, šalies civilinės aviacijos valdymas įgijo visai kitokį turinį. Lietuva prisiėmė įsipareigojimus laikytis ICAO standartų ir rekomendacijų. Tuometinis Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos departamentas (dabar – Civilinės aviacijos administracija) gavo įgaliojimus bendradarbiauti su organizacija, vadovautis ICAO standartais ir rekomendacijomis Lietuvoje. Prasidėjo garbingas integravimosi į tarptautinę civilinės aviacijos reguliavimo sistemą laikotarpis.

2.1 Civilinės aviacijos administracijos funkcijos

Lietuvos civilinės aviacijos reguliavimo procese

Kaip jau yra žinoma, Lietuva Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nare tapo 1992 m. vasario 7 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybei 1991 m. lapkričio 30 d. priėmus nutarimą Nr. 514 „Dėl Lietuvos Respublikos prisijungimo prie Tarptautinės civilinės aviacijos

⁷⁷ Организация. Международная организация гражданской авиации. 2010 [žiūrėta 2015-04-10]. <<http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/org.shtml>>.

⁷⁸ Ten pat.

konvencijos“. Pagal ICAO Asamblėjos patvirtintą skrydžių saugos priežiūros organizavimo vertinimo programą Lietuvoje kas keleri metai lankosi ICAO auditoriai, kurie vertina, ar šalies civilinės aviacijos saugos priežiūros sistema atitinka ICAO reikalavimus. Lietuva priklauso Paryžiuje veikiančiam Europos ir Šiaurės Atlanto regioniniam skyriui.

Buvęs Lietuvos susisiekimo ministras, dabartinis Lietuvos aeroklubo prezidentas Jonas Mažintas pranešime „Atviras laiškas visiems, kas domisi aviacija: „Ar Lietuva gali???“ rašė: „1998 m. Lietuvoje viešėjęs Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) prezidentas Lietuvos aukščiausiajai valdžiai išsakė savo nepasitenkinimą dėl mūsų valdžios neatitikimo ICAO standartams“. ⁷⁹ LAK vadovo J. Mažinto nuomone, ICAO organizacijos prezidento vizitas į Lietuvą paskatino tarptautinius ICAO standartus atitinkančios Civilinės aviacijos administracijos įkūrimą pagal 2000 m. spalio 17 d. priimtą Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymą. Šis įstatymas nustatė „aviacijos valdymo, oro erdvės, orlaivių, aviacijos įrenginių naudojimo, taip pat oro uostų veiklos, vežimų, paieškos ir gelbėjimo, subjektų, susijusių su aviacija, turtinės atsakomybės bei draudimo aviacijos specialistų, orlaivių gamybos, aerodromų statybos ir naudojimo reikalavimus“⁸⁰ bei kitus aviacijos veiklos reguliavimo klausimus.

Vadovaujantis LR valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymu, valstybės įmonė negali vykdyti valstybinės priežiūros bei kontrolės funkcijų. Tai dar viena aplinkybė, dėl kurios buvo nuspręsta pertvarkyti Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkciją.⁸¹

Pagal Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymo, taip pat Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo nuostatas, LR Vyriausybė 2000 m. spalio 27 d. nutarimu reorganizavo valstybės įmonę Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkciją. Vietoje jos buvo įsteigta biudžetinė įstaiga Civilinės aviacijos administracija (CAA), kuri pagal savo kompetenciją įsipareigojo vykdyti civilinės aviacijos valstybinį valdymą, priežiūrą bei kontrolę:

Siekdama užtikrinti tinkamą valstybinį civilinės aviacijos valdymą ir vadovaudamasi Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymo (Žin., 1994, Nr. 102-2049; 1998, Nr. 26-671; 2000, Nr. 34-956) 19 straipsnio 4 dalimi, Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos įstatymo (Žin., 2000, Nr. 66-1983) 5 straipsnio 1 dalimi, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a :

1. Reorganizuoti nuo 2001 m. sausio 1 d. valstybės įmonę Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkciją skaidymo būdu – atskirti tęsiančios veiklą valstybės įmonės Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcijos dalį, iš kurios steigiama biudžetinė įstaiga Civilinės

⁷⁹ Mažintas, J. *Atviras laiškas visiems, kas domisi aviacija: Ar Lietuva gali???* Lietuvos aeroklubo svetainė [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-30 [žiūrėta 2015-03-05]. <<http://www.aeroclub.lt/lt/component/content/article/5-naujienos/145-ar-lietuva-gali>>.

⁸⁰ *Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-27]. <www.caa.lt/index.php?1195474392>.

⁸¹ Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymas. *Žin.*, 1994, Nr. 102-2049.

aviacijos administracija, ir nustatyta tvarka perduoti šiai įstaigai dalį biudžetinės įstaigos funkcijoms vykdyti reikalingo valstybės įmonės Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcijos turto, kurį biudžetinė įstaiga Civilinės aviacijos administracija turi valdyti, naudoti ir juo disponuoti patikėjimo teise pagal reorganizavimo projektą.

2. Pavesti Susisiekimo ministerijai:

2.1. vykdyti biudžetinės įstaigos Civilinės aviacijos administracijos steigėjo funkcijas ir patvirtinti jos nuostatus;

2.2. vykdyti reorganizuotos ir tęsiančios veiklą valstybės įmonės Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcijos steigėjo funkcijas, pakeisti jos pavadinimą ir patvirtinti jos įstatus;

2.3. patvirtinti valstybės įmonės Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcijos reorganizavimo projektą;

2.4. sudaryti valstybės įmonės Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcijos reorganizavimo komisiją šios įmonės reorganizavimo projektui įgyvendinti.⁸²

Pastebima, kad naujai įsteigta biudžetinė įstaiga Civilinės aviacijos administracija iš esmės perėmė ankstesnės valstybės įmonės Civilinės aviacijos direkcijos funkcijas, tačiau nuo šiol institucijos veikla buvo aiškiai reglamentuota, pašalinti administraciniai trūkumai, perskirstytas įmonės biudžetas. Svarbiausią reorganizavimo tikslą – atitikti ICAO organizacijos nustatytus standartus – valstybinį civilinės aviacijos valdymą įgyvendinanti Civilinės aviacijos administracija pasiekė. Nors CAA vadovų laukė nemažai darbų, daug kas jau buvo įveikta. „Lietuva į trečiąjį tūkstantmetį įžengė jau turėdama tam tikrą nišą pasaulinės aviacijos struktūroje. Nuo nepriklausomybės atgavimo ji visose civilinės aviacijos srityse vadovaujasi tarptautiniais standartais, todėl dabar pripažįstama kaip lygiavertė užsienio šalių partnerė“.⁸³

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas nustatė tokias Civilinės aviacijos administracijos veiklos funkcijas:

1. CAA pagal savo kompetenciją įgyvendina valstybės civilinės aviacijos plėtros strategiją ir teikia Susisiekimo ministerijai siūlymus rengiant civilinės aviacijos plėtros programas.

2. CAA, jei tai būtina, suderinusi su kariuomenės vadu, nustato reikalavimus civilinei aviacijai šiam įstatymui įgyvendinti ir vykdo civilinės aviacijos, įskaitant antžeminę įrangą ir aviacijai teikiamas paslaugas, valstybinę priežiūrą.

⁸² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. spalio 27 d. nutarimas Nr.1280 „Dėl valstybės įmonės LR Civilinės aviacijos direkcijos reorganizavimo“. *Valstybės žinios*, 2000-10-27, Nr. 91-2836.

⁸³ *Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-27]. <www.caa.lt/index.php?1195474392>.

3. CAA organizuoja Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą, išduoda licencijas, pažymėjimus, taip pat atlieka kitas teisės aktų jai suteiktas funkcijas.⁸⁴

Lietuvos civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą ir kontrolę įgyvendinanti Civilinės aviacijos administracija „<...> yra biudžetinė įstaiga, išlaikoma iš valstybės biudžeto ir atskaitymų nuo rinkliavų už oro navigacijos paslaugas bei naudojimąsi oro uostais. Šių atskaitymų dydį nustato Vyriausybė“⁸⁵. CAA yra centralizuotas civilinės aviacijos valdymo organas, kurio kompetencijai priskiriamos tokios civilinės aviacijos reguliavimo sritys: aerodromų priežiūra, aviacijos medicinos priežiūra, personalo licencijavimas, orlaivių priežiūra, oro navigacijos paslaugų teikimo priežiūra, skrydžių priežiūra, aviacijos sauga, aviacijos saugumo priežiūra, oro transporto priežiūra, ūkio subjektų priežiūra, saugos vadyba.⁸⁶

Remiantis CAA svetainėje pateiktais duomenimis, Civilinės aviacijos administracija, siekdama tapti „patikima ir profesionalia saugius civilinės aviacijos skrydžius užtikrinančia institucija, vykdo valstybinę civilinės aviacijos skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priežiūrą“.⁸⁷ Pagrindinės Civilinės aviacijos administracijos veiklos kryptys būtų šios⁸⁸:

- 1) nustatyti reikalavimus civilinei aviacijai;
- 2) kontroliuoti ir prižiūrėti, kaip laikomasi nustatytų civilinės aviacijos reikalavimų;
- 3) vykdyti prevencines skrydžių saugos užtikrinimo priemones;
- 4) teikti siūlymus susisiekimo ministrui civilinės aviacijos skrydžių saugos ir aviacijos saugumo klausimais;
- 5) pagal savo kompetenciją įgyvendinti valstybės civilinės aviacijos plėtros strategiją;
- 6) organizuoti Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą;
- 7) vykdyti CAA kompetencijai priskirtų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų įgyvendinimo priežiūrą;
- 8) derinti nacionalinių teisės aktų nuostatas su naujai priimtais ES teisės aktais, tobulinti ES teisės aktų įgyvendinimą;
- 9) užtikrinti kokybišką oro transporto priežiūrą pagal ICAO, ES, LR teisės aktus bei oro susisiekimo sutarčių reikalavimus ir vykdyti oro susisiekimo paslaugų kokybės priežiūrą;

⁸⁴ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. *Žin.*, 2000, Nr. 94-2918.

⁸⁵ Ten pat.

⁸⁶ *Veiklos sritys*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-04-02]. <<http://www.caa.lt/index.php?1195474392>>.

⁸⁷ *Vizija, misija*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2013-10-16 [žiūrėta 2015-04-03]. <<http://www.caa.lt/index.php?3573145347>>.

⁸⁸ *Veiklos kryptys*. Ten pat.

10) stiprinti trečiųjų šalių orlaivių, tūpiančių Lietuvos Respublikos oro uostuose, patikrą vykdant SAFA [ES Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo programa – aut.] programą.

Apibendrinant Civilinės aviacijos administracijos dalyvavimo Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos reguliavime apimtis, turime pasakyti, kad pereinamuoju laikotarpiu LR civilinės aviacijos regulatoriaus funkcijas atliekančios institucijos – Civilinės aviacijos departamentas ir Valstybinė civilinės aviacijos inspekcija, vėliau Civilinės aviacijos direkcija, – galėjo būti tik laikinu sprendimu realizuojant valstybinę civilinės aviacijos valdymą. Pakartotina, kad pagal Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymą valstybės įmonė negali vykdyti valstybinės priežiūros ir kontrolės funkcijų. Dėl to buvo nuspręsta pertvarkyti valstybės įmonę Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkciją. Įgyvendinant Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo nuostatas 2000 m. spalio 27 d. LR Vyriausybės nutarimu LR Civilinės aviacijos direkcija skaidymo būdu buvo reorganizuota į biudžetinę įstaigą, Civilinės aviacijos administraciją ir valstybės įmonę „Oro navigacija“. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos standartus atitinkančios institucijos įkūrimą stimuliavo ne tik atsakomybės ir finansinių išteklių persikirstymo būtinybė, bet ir institucijos, kuri pagal teisinį statusą galėtų vykdyti aviacijos valstybinės priežiūros ir kontrolės funkcijas, įsteigimas.

Jauna, tačiau didžiulę aviacijos patirtį turinti Lietuvos valstybė nuo pat nepriklausomybės atkūrimo visose civilinės aviacijos srityse vadovavosi tarptautiniais standartais, todėl ICAO prezidento rekomendacijų dėl naujosios civilinės aviacijos valdžios įgyvendinimas tebuvo laiko klausimas, reikalaujantis atitinkamo įstatymo.

2000 m. spalio 17 d. priimtas Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas pašalino esminę problemą – LR aviacijos valdžios neatitikimą Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos standartams. Įkūrus Civilinės aviacijos administraciją, Lietuva tapo lygiaverte užsienio šalių partnere civilinės aviacijos bendradarbiavimo klausimais.

Reziumuojant reikia dar kartą pasakyti, kad Lietuvos Respublikos administracinis teisinis civilinės aviacijos reguliavimas apibūdinamas ir užtikrinamas tarptautinėmis, Europos Sąjungos ir pačios valstybės nustatytais bendromis ir specialiomis taisyklėmis, proporcingai panaudojant teisinius, ekonominius, vadybinius ir kitus metodus, kurių turi laikytis civilinės aviacijos santykiais susiję subjektai.

Civilinės aviacijos administracija, kaip vienintelė nacionalinė civilinės aviacijos valdymo, priežiūros ir kontrolės institucija, atspindi visos valstybės oro transporto sistemos būklę. Svarbiausios civilinės aviacijos valdymo, priežiūros ir kontrolės institucijos funkcijos – garantuoti, kad aviacijos subjektai tinkamai vykdytų visus tarptautinius įsipareigojimus, laikytųsi skrydžių saugos ir aviacijos saugumo normų, vykdytų kitas Aviacijos įstatymo nuostatas. Būtent

Civilinės aviacijos administracija, vykdanči visų Lietuvos civilinės aviacijos subjektų valdymą, priežiūrą ir kontrolę, tapo profesionali, tarptautinius ICAO standartus atitinkanti nacionalinės civilinės aviacijos institucija.

2.2 Europos Sąjungos teisės įgyvendinimas civilinės aviacijos reguliavimo srityje

Lietuvos narystė Europos Sąjungoje paskatino būtinybę suderinti nacionalinių teisės aktų nuostatas su naujai priimtais ES teisės aktais, nustatančiais bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą. Viršvalstybinę civilinės aviacijos priežiūrą įgyvendinanti Europos Sąjunga vadovaujasi sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo teisiniu pagrindu. „ES reguliavimo sistema apima visas oro transporto grandinės sudedamąsias dalis, galinčias turėti poveikį orlaivio ir (arba) infrastruktūros saugumui. Ši sistema apima oro uostą, orlaivį, keleivius, bagažą, krovinius, oro uosto ir skrydžio reikmenis, saugumo darbuotojus ir įrangą. ES taisyklės taikomos visiems civilinei aviacijai naudojamiems Sąjungos oro uostams, operatoriams, teikiantiems paslaugas šiuose oro uostuose, įskaitant oro vežėjus, ir visiems kitiems subjektams, „taikantiems aviacijos saugumo standartus“ ir tiekiantiems prekes arba teikiantiems paslaugas šiems oro uostams arba per juos. Nepaisant to, taikomi saugumo standartai turi būti proporcingi atitinkamam orlaiviui, operacijai ir (arba) eismui“.⁸⁹

2007 m. sausio mėnesį Lietuvos Respublikos Vyriausybė pritarė Aviacijos įstatymo pakeitimo projektui, o Seimas jį priėmė. Naujai priimtas teisinis reglamentavimas sudarė sąlygas tinkamam ES teisės aktų įgyvendinimui: „<...> nustatyta atsakomybė už aerodromų tinkamumo naudoti priežiūrą, įtvirtintos neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisės keliaujant oro transportu bei paskirta institucija, užtikrinsianti ES teisės akto vykdymo kontrolę“.⁹⁰ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo pakeitimo projektas numatė, kad oro transportu keliaujančių neįgaliųjų ir riboto judrumo asmenų teises užtikrina ES reglamentas, o šio reglamento įgyvendinimą Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose kontroliuos Civilinės aviacijos administracija.⁹¹ „Įstatyme taip pat numatyta, kad antžeminių paslaugų teikimo tarptautiniuose oro uostuose tvarką ir sąlygas tvirtins susisiekimo ministras, taip pat bus paskirta šių paslaugų teikimą kontroliuojanti institucija. Be to, bus sudarytos prielaidos teikti oro navigacijos paslaugas pagal ES teisės aktų reikalavimus“.⁹²

⁸⁹ *Oro transportas. Civilinės aviacijos saugumas*. Europos Parlamento tinklalapis [interaktyvus], [žiūrėta 2015-04-07]. <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/lt/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html>.

⁹⁰ *Aviacijos įstatymas atitiks bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą*. *Mano Vyriausybė*. Lietuvos Respublikos Vyriausybė [interaktyvus]. Vilnius, 2007-01-31 [žiūrėta 2015-04-15]. <<https://lrv.lt/lt/naujienos/aviacijos-istatymas-atitiks-bendro-europos-dangaus-sukurimo-pagrinda>>.

⁹¹ Ten pat.

⁹² Ten pat.

Nagrinėjant šią temą, pasakytina, kad civilinės aviacijos segmente kiekviena Europos Sąjungos dalyvė įsteigia vieną generalinę instituciją, kurios kompetencijai priskiriamas aviacijos saugumo teisės įgyvendinimo koordinavimas ir kontrolė, „Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos“ parengimas ir įgyvendinimas (nustatomos operatorių vykdytinos taisyklės ir pareigos). Valstybių narių kompetencijai taip pat priklauso „Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programos“ parengimas ir vykdymas (programoje numatomas subjektų atitikimo lygis, nurodomos priemonės trūkumams pašalinti), nuobaudų už pažeidimus taikymas. Be to, valstybės narės, pasitelkdamos Komisiją, patikrina ES aviacijos saugumo taisyklių laikymosi kontroliavimą.

Kaip teigiama Europos Parlamento tinklalapyje, „Atitinkami operatoriai turi parengti ir įgyvendinti Saugumo programą, kad užtikrintų atitiktį ES teisei, ir valstybės narės, kurioje jos yra, „Nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą“. Komisija, bendradarbiaudama su nacionalinėmis institucijomis, atsakingomis už aviacijos saugumą (šios institucijos irgi tikrinamos), ir siekdama kontroliuoti, kaip įgyvendinama ES teisė, atlieka oro uostų ir operatorių patikrinimus iš anksto neįspėjus“.⁹³

Pagal dabartinę Europos Sąjungos teisės aktų sistemą „<...> valstybėms narėms lieka teisė nuspręsti, kaip dengiamos aviacijos saugumo išlaidos. 2009 m. Komisija pasiūlė direktyvą, kuria siekiama užtikrinti, kad būtų taikomi pagrindiniai principai, pvz., sąsaja su sąnaudomis ir oro vežėjų ar keleivių nediskriminavimas. Tačiau šiame pasiūlyme nepareikšta pozicija dėl viešojo finansavimo ir principo „moka vartotojas“ santykio – tai, kas moka už saugumą, turi būti nustatoma pagal subsidiarumo principą“.⁹⁴ Remiantis 2015 m. vidurio informacija, teisės aktų leidėjas šio pasiūlymo dar nebuvo priėmęs.

Neteisėtų veikų prevencijos srityje Europos Sąjunga visomis teisinėmis priemonėmis bando užkirsti kelią nusikalstamiems veiksams: „<...> užtikrina, kad į orlaivius nepatektų grėsmė keliančių daiktų, pvz., ginklų ir sprogmenų“⁹⁵. Oro transporto saugumo užtikrinimas – vienas svarbiausių ES aviacijos reguliavimo tikslų. Aviacijos saugumo problematika tapo ypač aktuali po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristinių išpuolių, sukėlusių atitinkamą visuomenės reakciją. „Nuo to laiko visame pasaulyje – nacionaliniu mastu, tarptautiniais bendradarbiavimo susitarimais arba per Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją, pagal Čikagos konvencijos 17 priedą ir pasitelkiant su ja susijusią Visuotinę saugumo audito programą (USAP) – gerokai išplėsta šios srities reguliavimo sistema. Europos Sąjunga, savo ruožtu, parengė deramą politiką, kuri, siekiant atsižvelgti į įvairią besiformuojančią riziką, pavojus ir technologinius pokyčius,

⁹³ *Oro transportas. Civilinės aviacijos saugumas*. Europos Parlamento tinklalapis [interaktyvus], [žiūrėta 2015-04-17]. <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/lt/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html>.

⁹⁴ Ten pat [žiūrėta 2015-04-17].

⁹⁵ Ten pat.

nuolat atnaujinama“.⁹⁶ Civilinėje aviacijoje, kaip ir daugelyje kitų valstybinės priežiūros sričių, visoms Europos Sąjungos valstybėms narėms pirmiausia yra taikomos viršvalstybinės civilinės aviacijos reguliavimo nuostatos. Remiantis Europos Parlamento tinklalapyje išdėstyta medžiaga, ES reguliavimo sistema apima visas oro transporto grandinės sudedamąsias dalis, galinčias turėti poveikį orlaivio ir (arba) infrastruktūros saugumui.⁹⁷ Valstybės narės, taip pat ir Lietuva, įgyvendindamos civilinės aviacijos valstybinį valdymą, vadovaujasi tarptautinėmis sutartimis (žr. priedą Nr. 1), Europos Sąjungos teisės aktais, Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės) reikalavimais ir nacionalinės teisės normomis.

Remiantis ankščiau išdėstyta medžiaga, galima teigti, kad civilinės aviacijos reguliavimo srityje Lietuvai daugiausia tenka Europos Sąjungos teisės aktų įgyvendinimas. Valstybinio civilinės aviacijos valdymo kontekste Lietuvos Respublika vadovaujasi LR Seimo, LR Vyriausybės, LR susisiekimo ministerijos, Civilinės aviacijos administracijos bei kitų nacionalinių institucijų teisės aktais ir Prezidento dekretais. Pagal LR Aviacijos įstatymą, „Civilinę aviaciją reglamentuojantys Lietuvos Respublikos teisės aktai turi atitikti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos <...> reikalavimus ir, kiek tai priimtina Lietuvai, šios konvencijos prieduose pateiktus standartus, rekomenduojamą praktiką bei procedūras, taip pat atitinkamus Europos Sąjungos (EASA) bei Jungtinės aviacijos institucijos reikalavimus“.⁹⁸

Europos Sąjungos valstybių narių bendradarbiavimas civilinės aviacijos srityje naudingas visoms dalyvaujančioms šalims. Valstybės narės, įgyvendindamos ES leidžiamus reglamentus bei direktyvas gauna daugiau garantijų ir įgyja tarptautinį pasitikėjimą, o Europos Sąjunga, diegdama bendras visoms valstybėms narėms reguliavimo taisykles bei skatindama glaudesnę šalių bendradarbiavimą, dar labiau sustiprina pozicijas kiekvienos valstybės narės atžvilgiu civilinės aviacijos reguliavimo srityje.

2.3 Lietuvos ir Latvijos valstybių civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo ir raidos palyginimas

Kaip jau buvo kalbėta ankstesniuose darbo skyriuose, Lietuvos civilinė aviacija yra integruota į tarptautinę (ICAO) ir Europos Sąjungos (Europos aviacijos saugos organizacijos EASA) civilinės aviacijos reguliavimo sistemą. Įgyvendindamos civilinės aviacijos valstybinį valdymą, valstybės narės paskiria vieną bendrą instituciją (Estijoje – Estonian Civil Aviation Administration, Latvijoje – Civil Aviation Agency, Danijoje – Civil Aviation Administration, Prancūzijoje – Direction générale de l'Aviation civile, Airijoje – Irish Aviation Authority,

⁹⁶ Ten pat.

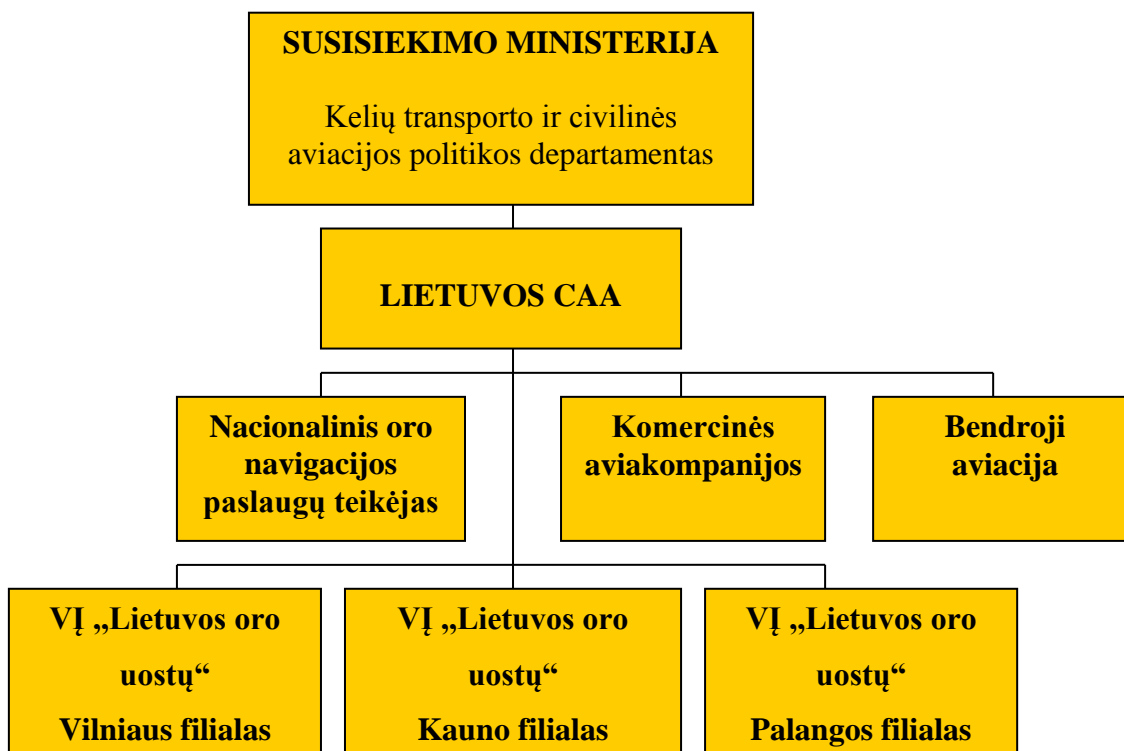
⁹⁷ Ten pat [žiūrėta 2015-04-20].

⁹⁸ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. *Žin.*, 2000, Nr. 94-2918.

Vengrijoje – National Transport Authority, Suomijoje – Civil Aviation Authority), kuri yra atsakinga už aviacijos saugumo teisės įgyvendinimo koordinavimą bei kontrolę ir parengia bei įgyvendina Nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą.⁹⁹

Europos Sąjungos civilinės aviacijos reguliavimo sistemai priklauso visos oro transporto šakos sudedamosios dalys, kurios gali turėti poveikį orlaivio ir (arba) infrastruktūros saugumui. „Ši sistema apima oro uostą, orlaivį, keleivius, bagažą, krovinius, oro uosto ir skrydžio reikmenis, saugumo darbuotojus ir įrangą. ES taisyklės taikomos visiems civilinei aviacijai naudojamiems Sąjungos oro uostams, operatoriams, teikiantiems paslaugas šiuose oro uostuose, įskaitant oro vežėjus ir visiems kitiems subjektams, „taikantiems aviacijos saugumo standartus“ ir tiekiantiems prekes arba teikiantiems paslaugas šiems oro uostams arba per juos. Nepaisant to, taikomi saugumo standartai turi būti proporcingi atitinkamam orlaiviui, operacijai ir (arba) eismui“.¹⁰⁰

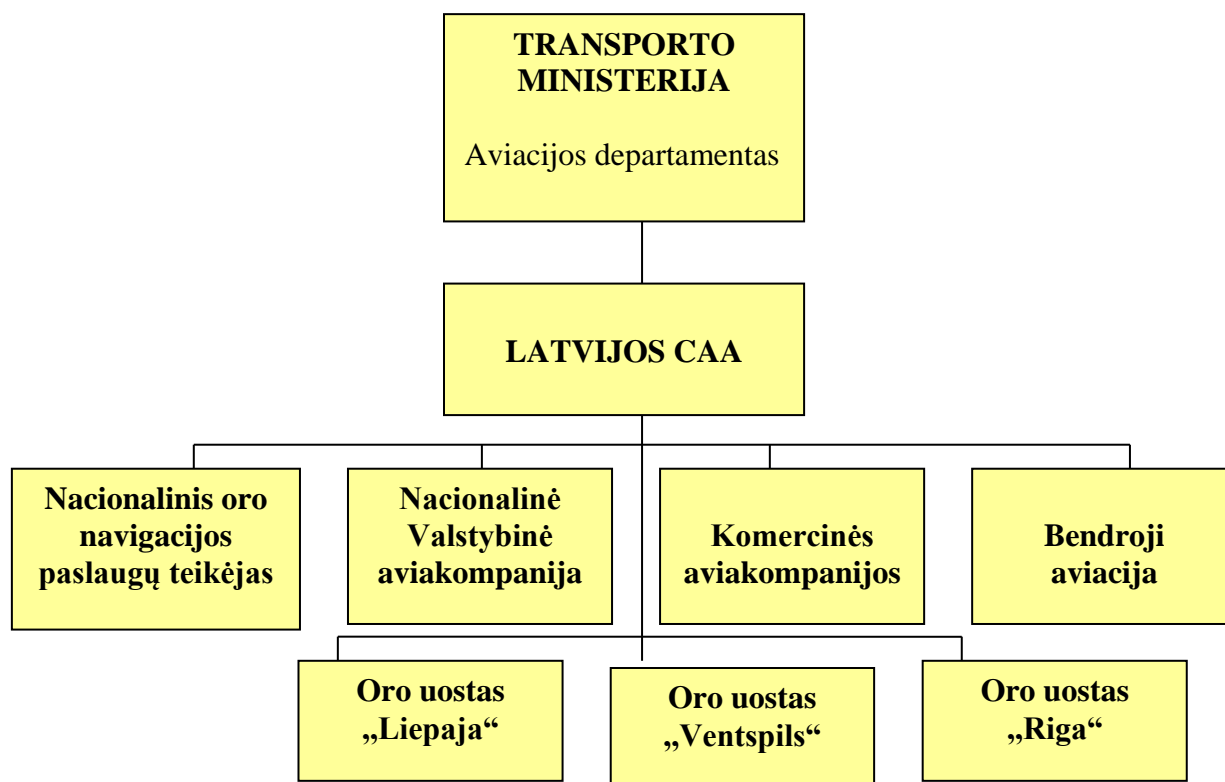
Siekiant nurodyti Europos Sąjungos valstybių narių civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo analogiją, šiame darbo etape galima palyginti dviejų kaimyninių šalių – Lietuvos ir Latvijos – civilinės aviacijos segmento struktūrinius modelius ir valdymo institucijų funkcijas (žr. 1 schemą ir 2 schemą).



1 schema. Lietuvos civilinės aviacijos segmento struktūrinis modelis ir valdymo institucijos

⁹⁹ *Užsienio šalių civilinės aviacijos institucijos*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2008-11-28 [žiūrėta 2015-04-20]. <<http://caa.lt/go.php.lt/Uzsienio-saliu-caa>>.

¹⁰⁰ *Oro transportas. Civilinės aviacijos saugumas*. Europos Parlamento tinklalapis [interaktyvus], [žiūrėta 2015-04-21]. <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/lt/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html>.



2 schema. Latvijas civilinēs aviācijas segmenta struktūrinis modelis ir valdymo institūcijas

Kaip matoma iš pateiktų schemų, tiek Lietuvos, tiek Latvijos valstybėse Civilinės aviacijos administracijos (agentūros) savininko teises ir pareigas įgyvendina svarbiausią transporto sektoriaus veiklą koordinuojanti institucija – Susisiekimo (Lietuvoje) ir Transporto (Latvijoje) ministerija. Šios institucijos formuoja šalies civilinės aviacijos politiką, prižiūri jos įgyvendinimą, dalyvauja formuojant aviacijos transporto paslaugų kainų, tarifų ir rinkliavų už naudojimąsi aviacijos transporto infrastruktūra politiką bei atlieka kitas civilinės aviacijos segmento valdymo (kontrolės) funkcijas.¹⁰¹

Latvijos transporto ministerijai priskiriamos tokios Civilinės aviacijos agentūros atliekamos funkcijos: organizuoti nacionalinės civilinės aviacijos saugumo politikos įgyvendinimą; teikti valstybinėms institucijoms informaciją, reikalingą jų funkcijoms aviacijos saugumo srityje atlikti; pagal savo kompetenciją teikti viešąsias paslaugas; pagal savo kompetenciją atstovauti Latvijos interesus Europos Sąjungos institucijose ir Tarptautinėse civilinės aviacijos organizacijose dėl aviacijos saugumo; įgyvendinti Vyriausybės programas bei

¹⁰¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-04-25]. <<http://www.transp.lt/lt/veikla?print=true>>; Latvijos Respublikos transporto ministerija (*Latvijas Republikas Satiksmes ministrija*) [interaktyvus]. Rīga, 2014-03-05 [žiūrėta 2015-04-25]. <<http://www.sam.gov.lv/sm/content/?lng=ru&cat=134>>.

projektus civilinės aviacijos srityje; vykdyti Europos Sąjungos, nacionalinių ir tarptautinių programų įgyvendinimą.¹⁰²

LR Civilinės aviacijos administracijos oficialioje svetainėje yra pateiktos tokios CAA veiklos kryptys: nustato reikalavimus civilinei aviacijai; kontroliuoja ir prižiūri, kaip laikomasi nustatytų civilinės aviacijos reikalavimų; vykdo prevencines skrydžių saugos užtikrinimo priemones; teikia siūlymus susisiekimo ministrui civilinės aviacijos skrydžių saugos ir aviacijos saugumo klausimais; pagal savo kompetenciją įgyvendina valstybės civilinės aviacijos plėtros strategiją; organizuoja „Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos“ įgyvendinimą; vykdo CAA kompetencijai priskirtų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų įgyvendinimo priežiūrą; derina nacionalinių teisės aktų nuostatas su naujai priimtais ES teisės aktais, tobulina ES teisės aktų įgyvendinimą; užtikrina kokybišką oro transporto priežiūrą pagal ICAO, ES (EASA), LR teisės aktus bei oro susisiekimo sutarčių reikalavimus ir vykdo oro susisiekimo paslaugų kokybės priežiūrą; stiprina trečiųjų šalių orlaivių, tūpiančių Lietuvos Respublikos oro uostuose, patikrą vykdant SAFA programą.¹⁰³

Vertinant išdėstytą informaciją, galima daryti išvadą, kad ir Lietuvos, ir Latvijos valstybių civilinės aviacijos valdymo ir priežiūros institucijos vienodomis sąlygomis įgyvendina viršvalstybinį civilinės aviacijos reguliavimą, tačiau abiejų šalių institucijoms yra paliekama teisė pasirinkti šio įgyvendinimo būdus ir priemones.

Abiejų valstybių civilinės aviacijos valdymo ir priežiūros institucijos vadovaujasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos, Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės) nurodymais ir rekomendacijomis. Šios organizacijos nustato konkrečius reglamentacinio ir vykdomojo pobūdžio uždavinius, rengia, koordinuoja ir planuoja trumpalaikę ir ilgalaikę visos Europos Sąjungos ir ICAO organizacijų narių strategijas ir su jomis susijusius veiklos planus, kuriems įgyvendinti pasitelkiamos nacionalinės valdžios institucijos.

Tiek Lietuvos, tiek Latvijos valstybių galios civilinės aviacijos reguliavimo srityje palaipsniui mažėja, o ICAO organizacijos ir EASA agentūros – plečiasi. Vis daugiau civilinės aviacijos sričių (skrydžiai, orlaivių įgulų licencijavimas ir leidimų išdavimas trečiųjų šalių naudotojams) yra įtraukiama į tarptautinę ir Europos Sąjungos civilinės aviacijos reguliavimo sistemą.¹⁰⁴ Lietuvos ir Latvijos valstybėms daugiausia tenka vykdomosios funkcijos įgyvendinant tarptautinius ir Europos Sąjungos teisės aktus (reglamentus, direktyvas, sprendimus) ir rekomendacijas.

¹⁰² *Veiklos funkcijos*. Latvijos Civilinės aviacijos agentūra (*Civilās aviācijas administrācija*) [interaktyvus]. Rīga, 2012-11-20 [žiūrėta 2015-04-25]. <<http://www.caa.lv/lv/civila-aviacija/par-mums/struktura>>.

¹⁰³ *Veiklos kryptys*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2013-10-16 [žiūrėta 2015-04-30]. <<http://www.caa.lt/index.php?3573145347>>.

¹⁰⁴ *Oro transportas. Civilinės aviacijos saugumas*. Europos Parlamento tinklalapis [interaktyvus], [žiūrėta 2015-04-21]. <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/lt/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html>.

ICAO organizacijos ir EASA agentūros priimtų teisės aktų negali keisti ar pildyti valstybių narių, taip pat Lietuvos ir Latvijos, įstatymų leidybos ar kitos civilinės aviacijos valstybinį valdymą (priežiūrą) vykdančios institucijos. Pagrindiniai ICAO ir EASA teisės šaltiniai, suteikiantys Lietuvai, Latvijai ir kitoms valstybėms narėms teises ir pareigas bei turintys privalomąjį pobūdį, yra Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, Europos bendrijos (EB) steigimo sutartis, reglamentai, direktyvos, sprendimai, kiti tarptautiniai ir ES teisės aktai ir sutartys.

Nagrinėjant Lietuvos ir Latvijos šalių oro navigacijos organizacijos klausimą, reikia pasakyti, kad abiejose valstybėse veikia atskiras Civilinės aviacijos administracijos (agentūros) valdomas organas, kurio priežiūra ir kontrolė taip pat priskiriamos CAA kompetencijai. Kiekvienoje nagrinėjamoje valstybėje oro navigacijos paslaugų teikėjas – tai „<...> vienintelė oro eismo paslaugų, ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugų bei oro navigacijos informacijos paslaugų teikėja civilinės aviacijos reikmėms taikos metu šalies oro erdvėje“.¹⁰⁵ Tiek Lietuvoje, tiek Latvijoje oro navigacijos paslaugas teikianti institucija organizuoja ir kuruoja paieškos ir gelbėjimo darbus įvykus ar gresiant orlaivio avarijai.

Kalbant apie Lietuvos ir Latvijos valstybių civilinių oro uostų valdymą ir jų teisinį statusą, reikia pažymėti, kad abiejose Baltijos šalyse veikia trys tarptautiniai oro uostai – vienas centrinis (įkurtas sostinėje) ir du regioniniai. Tiek Lietuvoje, tiek Latvijoje oro uostų savininko teises ir pareigas įgyvendina pati Valstybė. Skirtumas būtų tas, kad Latvijos valstybiniai oro uostai funkcionuoja kaip atskiri juridiniai subjektai (teisinis statusas – akcinė bendrovė). Lietuvoje, priešingai, nuo 2014 m. visi trys tarptautiniai oro uostai, kurių steigėja yra Susisiekimo ministerija, veikia vieno juridinio asmens vardu (VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus, Kauno ir Palangos filialai). Abiejų valstybių oro uostų veiklą koordinuoja ta pati institucija – Civilinės aviacijos administracija (agentūra).

VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo svetainėje pateikiama informacija, kad „visų trijų Baltijos valstybių pagrindinių oro uostų – Talino, Rygos ir Vilniaus – įvairių sričių specialistai susitinka kiekvienais metais ir aptaria aktualius klausimus bei susipažįsta su naujovėmis“.¹⁰⁶

2.4 Lietuvos ir Latvijos civilinės aviacijos raida

Nagrinėjant Lietuvos ir Latvijos šalių pasiekiamumo laipsnį, pažymėtina, kad tiek Lietuva, tiek Latvijos Respublika turi didelę aviacijos paslaugų teikimo patirtį. Dėl

¹⁰⁵ Apie VĮ „Oro navigacija“. VĮ „Oro navigacija“ [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-04-17]. <<http://www.ans.lt/lt/imonės-veikla/apie-vi-oro-navigacija/>>.

¹⁰⁶ Apie mus. VĮ Lietuvos oro uostai [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-04-17]. <<http://www.vilnius-airport.lt/lt/apie-mus/>>.

susiklosčiusių aplinkybių Lietuvos valstybė 2015-ųjų metų vasarą neteko vienintelės nacionalinės reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovės, vykdžiusios tiesioginius skrydžius tokiais maršrutais: Vilnius – *Berlynas, Bilundas, Miunchenas, Praha, Hamburgas, Briuselis, Amsterdamas, Paryžius, Stokholmas, Talinas*. Šiuo metu bankrutuojanti pusiau lietuviško kapitalo UAB „Air Lituanica“ visą egzistavimo laikotarpį buvo valdoma Vilniaus miesto savivaldybės (pagrindinis akcijų paketas priklausė Vilniaus miesto savivaldybės įsteigtai įmonei UAB „Start Vilnius“, o likusi akcijų dalis priklausė UAB „Air Lituanica Club“, t. y. privataus kapitalo įmonei, jungiančiai daugiau nei 40 privačių Lietuvos ir užsienio investuotojų).¹⁰⁷ Pagrindinis bendrovės oro uostas buvo – VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialas.

Kalbant apie užsienio reguliariųjų skrydžių oro linijų bendroves, įkūrusias Lietuvoje padalinius ir skraidinančias keleivius iš Lietuvos tarptautinių oro uostų, galima įvardyti tik dvi įmones: vengrų oro linijų bendrovė „Wizz Air“ (filialas Vilniuje) ir airių aviakompanija „Ryanair“ (filialas Kaune).

Be įvardytų bazinių aviakompanijų, Lietuvos keleivius aptarnauja ir kitos užsienio oro linijų bendrovės: „airBaltic“, „Aeroflot“, „Austrian“, „Belavia“, „Brussels airline“, „Finnair“, „Lot“, „Lufhansa“, „Norwegian“, „RusLine“, „SAS Scandinavian Airlines“, „Turkish airlines“, „Ukraine International Airlines“, „Utair express“, daugiausia siūlančios skrydžius į savo šalis ir tranzitinius skrydžius per savo šalis.

Siekiant parodyti bendrą skrydžių, vykdomų iš VĮ Lietuvos oro uostai, vaizdą, pateikiamas reguliariųjų skrydžių užsienio aviakompanijų vykdomų reisų į Lietuvą ir iš Lietuvos (Vilniaus, Kauno bei Palangos filialų) žemėlapis (žr. 1 paveikslą).

¹⁰⁷ *Apie mus. Valdymas*. Bankrutuojančios aviakompanijos „Air Lituanica“ tinklalapis [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-03-14]. <<https://www.airlituanica.com/lt/apie-mus/valdymas.html>>.



1 paveikslas. Reguliariųjų skrydžių užsienio aviakompanijų į / iš Vilniaus, Kauno bei Palangos filialų vykdomi reisai.¹⁰⁸

Analizuojant Latvijos valstybės reguliariųjų skrydžių oro linijų bendroves, pirmiausia galima aptarti nacionalinę (valstybinę) Latvijos aviakompaniją. AB Air Baltic Corporation („airBaltic“) – tai 1995 m. pagal Latvijos įstatymus įkurta akcinė bendrovė. Nuo 2011 m. gruodžio mėnesio didžiausia įmonės akcininkė yra Latvijos Respublika, atstovaujama Transporto ministerijos ir turinti 99,8 proc. bendrovės akcijų. Pagrindinis kompanijos oro uostas – Rygos oro uostas. Šiuo metu „airBaltic“ lėktuvų parke yra 25 orlaiviai. Aviakompanija vykdo tiesioginius reguliariusius skrydžius tokiomis kryptimis: Ryga – *Abu Dabis, Alesundas, Amsterdamas, Atėnai, Baku, Baris, Barselona, Berlynas, Bilundas, Briuselis, Budapeštas, Bukareštas, Burgasas, Ciurichas, Diuseldorfas, Dubrovnikas, Frankfurtas, Geteborgas, Hamburgas, Helsinkis, Kijevas, Kišiniovas, Kopenhaga, Larnaka, Londonas, Maljorkos Palma, Malta, Maskva, Milanas, Minskas, Miunchenas, Nica, Olbija, Olborgas, Oslas, Palanga, Paryžius, Popradas, Praha, Rijeka, Rodas, Roma, Ryga, Sankt Peterburgas, Stavangeris, Stokholmas, Talinas, Tbilisis, Tel Avivas, Salonikai, Turku, Varšuva, Venecija, Viena, Vilnius*. Taip pat aviakompanija siūlo tiesioginius skrydžius iš Talino į *Paryžių, Vieną, Berlyną,*

¹⁰⁸ *Skrydžių žemėlapis*. VĮ Lietuvos oro uostai [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-03-14]. <<http://www.vilnius-airport.lt/lt/planuoti-kelione/skrydziu-zemelapis/>>.

tiesioginius skrydžius iš Frankfurto ir Dortmundo į *Heringsdorfą* ir iš Vilniaus į *Amsterdamą, Paryžių, Berlyną, Briuselį bei Helsinkį*.¹⁰⁹

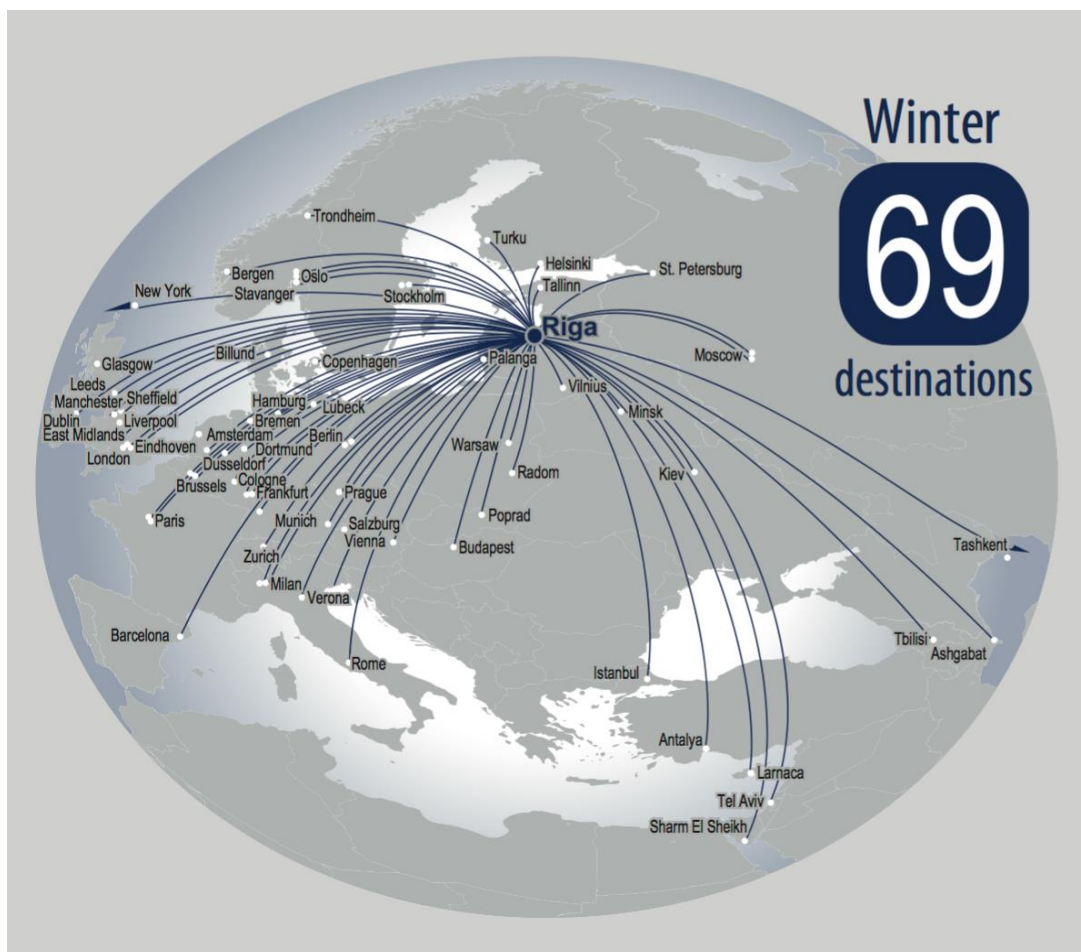
Kalbant apie užsienio reguliariųjų skrydžių oro linijų bendroves, įkūrusias Latvijoje padalinius ir teikiančias tiesioginių skrydžių iš Latvijos tarptautinių oro uostų paslaugas, galima įvardyti vienintelę įmonę – vengrų aviakompaniją „Wizz Air“, kuri skraidina keleivius iš Tarptautinio Rygos oro uosto.

Nagrinėjant kitas (ne bazines) Latvijoje veikiančias užsienio reguliariųjų skrydžių oro linijų bendroves, daugiausia siūlančias skrydžius į savo šalis ir tranzitinius skrydžius per savo šalis, reikėtų įvardyti šias bendroves: „Aeroflot“, „Air cairo“, „Belavia“, „Brussels Airlines“, „Corendon Airlines“, „Finnair“, „LOT“, „Lufhansa“, „Norwegian“, „Onur Air“, „Ryanair“, „SAS Scandinavian Airlines“, „Swiss international Air Lines“, „Transaero“, „Turkish airlines“, „Ukraine International Airlines“, „Uzbekistan Airways“, „Wizz Air“.¹¹⁰

Siekiant parodyti bendrą skrydžių, vykdomų iš Tarptautinio Rygos oro uosto, vaizdą, pateikiamas reguliariųjų skrydžių užsienio aviakompanijų vykdomų reisų į Latviją ir iš jos sostinės žemėlapis (žr. 2 paveikslą).

¹⁰⁹ *Faktai ir skaičiai*. AB Air Baltic Corporation („airBaltic“) tinklalapis [interaktyvus], [žiūrėta 2015-03-16]. <<https://www.airbaltic.com/lt/fakti-skaiciai>>.

¹¹⁰ *Airlines*. Tarptautinio Rygos oro uosto tinklalapis (*Riga International airport*) [interaktyvus], [žiūrėta 2015-10-12]. <<http://www.riga-airport.com/en/main/flights/airlines>>.



2 paveikslas. Reguliariųjų skrydžių užsienio aviakompanijų į / iš Latvijos sostinę (-ės) vykdomi reisai.¹¹¹

Apibendrinant ankščiau išdėstytą medžiagą, reikia pasakyti, kad tiek Lietuvos, tiek Latvijos valstybių civilinės aviacijos valdymo subjektų pareigos, teisių apimtis bei organizacinė struktūra iš esmės nesiskiria. Tiek Lietuvoje, tiek Latvijoje Civilinės aviacijos administracija (Latvijoje – agentūra) yra iš šalies biudžeto lėšų išlaikoma įstaiga, kurios savininkė yra valstybė. Civilinės aviacijos administracijos (Latvijoje – agentūros) savininko teises ir pareigas (išskyrus sprendimų dėl CAA reorganizavimo ir likvidavimo priėmimą) įgyvendinanti institucija abiejose valstybėse yra Susisiekimo (Latvijoje – Transporto) ministerija.

Reziumuojant, reikia dar kartą pasakyti, kad integruotos į tarptautinę ir Europos Sąjungos civilinės aviacijos reguliavimo sistemą, Lietuvos ir Latvijos valstybių CAA vadovaujasi Europos Sąjungos ir tarptautinių organizacijų – pirmiausia ICAO – patirtimi ir vienodomis sąlygomis įgyvendina civilinės aviacijos valstybinį valdymą, priežiūrą ir kontrolę. Nors Lietuvos ir Latvijos valstybių civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros institucijų civilinės aviacijos

¹¹¹ Skrydžių žemėlapis. Tarptautinio Rygos oro uosto tinklalapis (*Riga International airport*) [interaktyvus], [žiūrėta 2015-10-12].
<http://www.riga-airport.com/uploads/files/69%20winter%20destinations%20ONLY_final_21%20okt%20DRUKA%20vakara%CC%84%20plkst%2016_42.pdf>.

viršvalstybinis valdymas yra įgyvendinamas lyginėmis sąlygomis, tačiau abiejų šalių institucijoms yra suteikta teisė pasirinkti šio įgyvendinimo būdus ir priemones.

Lyginant nagrinėjamų valstybių tarptautinį pasiekiamumą oru, reikia pripažinti, kad Lietuva šiuo atveju ženkliai atsilieka. Lietuva – ambicinga ir imli naujovėms šalis, tačiau, jeigu kažkas nesiseka, valdžia linkusi viską labai greitai nutraukti – „Air Lituania“ – geras pavyzdys. Latvijos nacionalinė aviakompanija „airBaltic“ ilgą laikotarpį taip pat buvo nuostolinga ir buvo atsidūrusi ant bankroto slenksčio, tačiau kaimyninės šalies nacionalinę aviakompaniją išgelbėjo Latvijos valdžia, parėmusi finansinius sunkumus patiriančią skrydžių bendrovę. Kaip teigia visuomenės informavimo priemonės¹¹², daugiau kaip septynerius metus aviakompanija „airBaltic“ nedavė jokio pelno ir, kaip ir Lietuvos UAB „Air Lituania“, buvo nuostolinga, tačiau dabar situacija kardinaliai pasikeitė – latvių bendrovė kiekvienais metais skaičiuoja didžiules pajamas.

Autorės nuomone, Lietuvos aviakompanijos „Air Lituania“ vadovybei taip pat reikėjo palaukti, išsiplėsti ir organizuoti daugiau krypčių. Eksploatuojant vieną lėktuvą rezultatų pasiekti neįmanoma, puikus to pavyzdys – dar viena 2010 m. bankrutavusi privataus kapitalo reguliariųjų ir užsakomųjų skrydžių lietuviška oro linijų bendrovė „Star1 Airlines“.

Reziumuojant nagrinėjamų valstybių orinio pasiekiamumo klausimą, reikia pasakyti, kad nacionalinės avialinijos – tai ne tik šalies pasiekiamumo garantas, bet ir dalis pridėtinės vertės mokesčio. Remiantis Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) duomenimis, „Vienas euras, išleistas aviacijos industrijoje, sukuria 3,25 eurų vertės pajamas kituose ekonomikos segmentuose. Viena papildoma darbo vieta aviacijoje sukuria 6,2 darbo vietas kitose verslo srityse“.¹¹³ Autorės nuomone, nacionalinė reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovė – tai būtinas kiekvienos valstybės transporto infrastruktūros elementas. Šalis, kokia maža ir ekonomiškai silpna bebūtų, turi remti civilinės aviacijos segmento vystymąsi, tokiu būdu gerindama turizmo plėtrą, didindama gyventojų užimtumą bei kurdama valstybinį šalies įvaizdį tarptautinėje pasaulio arenoje.

¹¹² Jemberga, S. „airBaltic“ mirties kilpa. „IQ“ [interaktyvus]. Vilnius, 2011-09-30 [žiūrėta 2015-10-07]. <<http://iq.lt/ekonomika/airbaltic-mirties-kilpa>>.

¹¹³ Žiemelis, G. „FlyLAL“ patirtis: skrydžių verslas nepelningas, bet reikalingas. „Lrytas.lt“ [interaktyvus]. Vilnius, 2014-11-12 [žiūrėta 2015-03-27]. <<http://verslas.lrytas.lt/izvalgos-ir-nuomones/flylal-patirtis-skrydziu-verslas-nepelningas-bet-reikalingas.htm>>.

3 CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRACINIO TEISINIO REGULIAVIMO TYRIMO REZULTATAI

3.1 Tyrimo metodologinė dalis

Siekiant išanalizuoti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo problemas ir pateikti jų sprendimų būdus, buvo atliktas empirinis civilinės aviacijos ekspertų ir aviacijos segmento paslaugų vartotojų nuostatų tyrimas taikant kokybinį (interviu) ir kiekybinį (anoniminės vartotojų apklausos) metodus.

Tyrimo objektas

Tyrimo objektas – civilinės aviacijos ekspertų ir aviacijos segmento paslaugų vartotojų (keleivių) nuostatos dėl civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros institucijų bei kitų civilinės aviacijos subjektų veiklos efektyvumo. Lyginant ir analizuojant gautus duomenis siekiama nustatyti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo trūkumus (jei tokių yra), išnagrinėti problemų priežastis, pateikti galimus jų sprendimų būdus.

Tyrimo metodai

- Dokumentų analizės metodas
- Lyginamoji analizė
- Interviu metodas
- Anketinė vartotojų apklausa

Metodų pagrindimas

Pagrindinis darbe naudojamas metodas yra interviu, kurio metu buvo kalbinami civilinės aviacijos ekspertai (patirtis ne mažesnė kaip 6 m.). Šis metodas pasirinktas siekiant gauti tikslią, detalią ir patikimą informaciją apie Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos administracinį teisinį reguliavimą, įvertinti jo efektyvumą, nustatyti galimus trūkumus. Interviu metodo pasirinkimą lėmė ir tai, kad jo metu yra gaunama platesnė, išsamesnė informacija nei, pavyzdžiui, naudojant anketinės apklausos metodą, kuriame klausimai būna daugiausia uždaro tipo. Kadangi tyrime dalyvavo skirtingų civilinės aviacijos institucijų atstovai, o interviu buvo anoniminis, galima daryti prielaidą, kad specialistų pateikta informacija yra pakankamai

objektyvi ir nešališka. Individualaus pokalbio metodas buvo pasirinktas ir tam, kad ekspertai galėtų tiksliai atsakyti į pateiktus klausimus, o kilus neaiškumams, tiriamiesiems būtų užduota papildomų klausimų, patikslinta informacija. Anot Rimanto Tidikio, „<...> sumaniai šiuo metodu naudojantis gaunama gili ir patikima informacija“.¹¹⁴

Kitas darbe naudojamas metodas yra anketinė apklausa raštu. Tai kiekybinis metodas, skirtas atskleisti tiriamųjų požiūrį į civilinės aviacijos segmente veikiančių subjektų (tarptautinių oro uostų, skrydžių bendrovių ir kt.) teikiamas viešąsias paslaugas ir jų kokybę. Kadangi interviu buvo koncentruojamas labiau į profesinę ekspertų patirtį, anketinė apklausa buvo skirta viešųjų paslaugų vartotojams, neturintiems tiesioginių sąsajų su civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros institucijomis. Anketoje buvo pateikti klausimai, kurie iš dalies susiję su interviu metu ekspertų pateikta informacija. Tokiu būdu buvo siekiama sužinoti ne tik specialistų, bet ir profesiniais santykiais su aviacija nesusijusių asmenų nuomonę apie civilinės aviacijos subjektų teikiamas viešąsias paslaugas. Anketavimo metodo pasirinkimą lėmė aiškios, nedviprasmiškos ir patikimos informacijos gavimo poreikis.¹¹⁵

Apibendrinant, pasakytina, kad taikomi metodai buvo pasirinkti siekiant atskleisti tiek patyrusių civilinės aviacijos specialistų, tiek nieko bendro su civilinės aviacijos reguliavimu neturinčių asmenų požiūrį į analizuojamus klausimus.

Tyrimo instrumentas

Pagrindinis darbe naudojamas metodas yra anoniminis interviu. Jo klausimai sudaryti darbo autorės.

Interviu atliktas naudojant struktūrizuotą tipą. Klausimų eiliškumas individualių pokalbių metu buvo iš anksto parengtas, visiems ekspertams buvo pateikti tapatūs klausimai tokia pačia eilės tvarka. Pokalbio metu nei vienas klausimas nebuvo pakeistas, visas dėmesys buvo skiriamas gauti preciziškus atsakymus į iš anksto paruoštus atviro tipo klausimus, reikalaujančius motyvuotų ir išsamių atsakymų. Buvo laikomasi griežtos tvarkos, kad visi interviu dalyviai turėtų vienodas galimybes pateikti atsakymus į užduodamus klausimus ir atskleisti savo nuomonę apie civilinės aviacijos reguliavimą kiek galima detaliau, o ekspertų pateikta informacija būtų kruopščiai gretinama ir analizuojama.

Interviu sudaro 11 klausimų (žr. priedą Nr. 2). Pokalbio metu buvo apklausti 7 asmenys, kurių patirtis civilinės aviacijos segmente yra ne mažiau kaip šešeri metai: Civilinės aviacijos administracijos atstovas, trys skirtingų oro linijų bendrovių atstovai, du VĮ „Oro navigacija“

¹¹⁴ Tidikis, R. *Socialinių tyrimų metodologija*. Vilnius: LTU, 2003, p. 457.

¹¹⁵ Kardelis, K. *Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai*. Šiauliai, 2002, p. 73.

reprezentantai, VĮ Lietuvos oro uostai atstovas. Individualūs pokalbiai truko 10–15 min. Pirmieji interviu klausimai buvo skirti specialistų nuomonei apie dabartinę civilinės aviacijos teisinę aplinką ir aviacijos administracinio teisinio reguliavimo spragoms nustatyti. Kiti interviu klausimai buvo skirti įvertinti VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo teikiamas viešąsias paslaugas, nustatyti civilinės aviacijos plėtros trikdžius, įvardyti aviacijos sektoriaus būtinus pertvarkymus, įvertinti Lietuvos tarptautinių oro uostų centralizavimo efektyvumą, nustatyti civilinės aviacijos specialistų trūkumą, išnagrinėti sportinės aviacijos problematiką, atskleisti nacionalinio (valstybinio) vežėjo poreikį ir kt. Visi pokalbiai buvo įrašinėjami, todėl buvo patogu analizuoti ekspertų atsakymus.

Kitas tyrime naudojamas metodas yra anketinė apklausa raštu (žr. priedą Nr. 3). Anketos respondentams pateiktos atspausdintos. Visi anketos klausimai buvo sudaryti pačios darbo autorės, remiantis analizuota ir darbe nurodyta visuomenės informavimo priemonių skleidžiama informacija. Kiekvienas anketos klausimas buvo sudarytas atsižvelgiant į dabartines civilinės aviacijos aktualijas, į dažniausiai viešojoje erdvėje nagrinėjamas civilinės aviacijos problemas (nacionalinio vežėjo problematika, šalies pasiekiamumo klausimas ir kt.).

Taikant anketinės apklausos metodą, respondentai į pateiktus klausimus atsakė raštu pagal nurodytus reikalavimus. Kadangi anketa yra anoniminė, respondentai liko nežinomi. Dviejų dalių anketą sudaro 9 klausimai. Pirmojoje anketos dalyje yra pateikiamas darbo autorės prisistatymas, paaiškinama, koku tikslu atliekama apklausa, pateikiama anketos pildymo instrukcija. Pagrindinę anketos dalį sudaro klausimai, skirti išsiaiškinti vartotojų nuomonę apie Lietuvos civilinės aviacijos subjektų (oro uosto, aviakopanių) teikiamas paslaugas. Tyrimo dalyviai taip pat buvo prašomi pateikti siūlymų ir (arba) pastabų dėl civilinės aviacijos segmento teikiamų paslaugų gerinimo. Dauguma anketoje pateiktų klausimų buvo uždaro tipo, vartotojai turėjo pažymėti tik vieną atsakymo variantą.

Anketinė vartotojų apklausa buvo atlikta su Lietuvos piliečiais, kurių nuolatinė gyvenamoji vieta yra Lietuvos valstybė. Kadangi tiriamasis darbas skirtas atskleisti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo problemas, į klausimus atsakė tik tie vartotojai, kurie nors kartą per pastaruosius dvejus metus naudojos oro linijų bendrovių paslaugomis ir turi tam tikrą nuomonę apie Lietuvos civilinės aviacijos segmento teikiamas viešojo pobūdžio paslaugas.

Pasiruošimas tyrimui ir jo atlikimas

Visų pirma, buvo atrinkti respondentai, kurie sutiko dalyvauti tyrime. Aviacijos ekspertai buvo atrinkti atsižvelgiant į profesiją, patirtį civilinės aviacijos srityje, institucijų, kuriose dirba,

veiklos pobūdį ir einamų pareigų specifiką. Tyrime (interviu) dalyvavo tik kvalifikuoti specialistai, kurių patirtis civilinės aviacijos srityje yra nuo šešerių iki dvidešimties metų, ir (ar) einantys vadovaujančias pareigas.

Civilinės aviacijos administraciniam teisiniam reguliavimui tirti buvo pasirinkti privatus ir viešojo sektorių institucijų atstovai, nes kiekvienas civilinės aviacijos subjektas susiduria su skirtingomis, tik tam tikrai civilinės aviacijos sričiai būdingomis problemomis.

Ruošiantis pokalbiui, klausimai buvo rengiami atsižvelgiant į kandidatų profesinę kompetenciją ir turimas žinias. Su tiriamaisiais buvo sutarta susitikimo vieta ir laikas. Interviu dalyviai buvo supažindinti su tyrimo tema, tikslu bei uždaviniais. Tiriamųjų prašymu, jiems buvo duota 1 diena pasiruošti pokalbiui, peržiūrėti interviu klausimus. Pokalbio metu dalyvavo 2 žmonės – civilinės aviacijos segmento atstovas ir darbo autorė, pateikianti interviu klausimus. Siekiant atgaminti ir tiksliai perteikti interviu metu surinktą informaciją, pokalbis buvo įrašinėjamas. Visi pokalbiai buvo perrašyti tiksliai taip, kaip pasisakė tiriamieji specialistai¹¹⁶.

3.2 Civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo efektyvumo įvertinimas: ekspertų nuostatos

Pagrindinių civilinės aviacijos valdymo problemų identifikacija

Pirmasis ir vienas svarbiausių interviu klausimų buvo skirtas išsiaiškinti, kaip tiriamieji aviacijos specialistai vertina dabartinę civilinės aviacijos teisinę aplinką.

Civilinės aviacijos administracijos (CAA) atstovas, į klausimą atsakydamas teigiamai, pažymėjo, kad teisinė aviacijos aplinka šiuo metu tokia pati, išskyrus detales, kaip ir kitose Europos Sąjungos šalyse.

Anot aviakompanijos X specialisto, bendrosios (mažosios) aviacijos orlaivių ir specialistų reglamentavimas yra pernelyg griežtas.

Remiantis aviakompanijos Y atstovo nuomone, dabartinė civilinės aviacijos teisinė aplinka yra palanki skaidriam darbui aviacijos srityje.

Kiti aviacijos ekspertai teisinę civilinės aviacijos aplinką (kiek ji yra susijusi su tiesioginėmis šių specialistų funkcijomis) įvertino teigiamai ir pastabų nepateikė.

Palyginus respondentų pateiktus atsakymus, pastebėta, kad beveik visų kandidatų nuomonės šiuo klausimu sutapo – 6 aviacijos srities specialistai dabartinę civilinės aviacijos teisinę aplinką vertina teigiamai. Reikia pažymėti, kad Civilinės aviacijos administracijos ekspertas, kaip pagrindinės Lietuvos civilinės aviacijos valdymo ir priežiūros institucijos

¹¹⁶ Respondentų atsakymai netaisyti siekiant išlaikyti nuomonės autentiškumą.

atstovas, teisinę aviacijos aplinką, taip pat ir CAA institucijos vykdomą administracinį teisinį reguliavimą, vertina palankiai.

Antrasis interviu klausimas buvo pateiktas siekiant sužinoti respondentų nuomonę apie civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo spragas.

Civilinės aviacijos administracijos atstovas, kaip vienintelės Lietuvos civilinės aviacijos valdymo, reguliavimo ir priežiūros institucijos reprezentantas, civilinės aviacijos administraciniame teisiniame reguliavime pabrėžtinių trūkumų neįžvelgia:

Kadangi pats esu administracinio regulatoriaus atstovas, mano subjektyvia nuomone, teisiniame CAA veiklos reguliavime ypatingų spragų nematau.

Respondentas pabrėžia, kad teisinis civilinės aviacijos reguliavimas, grindžiamas Europos Sąjungos teise, faktiškai paremtas privalomais viršvalstybiniais reglamentais, kurių šiandien yra daugiau kaip 100. Anot specialisto, Lietuvai tenka tik teisinio reguliavimo įgyvendinimas.

Aviakompanijos X ekspertas, atsakydamas į antrą klausimą, akcentavo, kad aviacijos saugumas valstybės įmonėje Lietuvos oro uostai turi rimtų spragų. Anot respondento, vienos patikros yra „perdėtos“, kitos – nepakankamos:

Vilniaus oro uoste saugumo darbuotojai netikrina bendrosios aviacijos orlaivių, kurie nebūtinai pakyla iš tarptautinių oro uostų, kur žmonės ir bagažas yra tikrinami.

Aviakompanijos Y atstovo teigimu, Civilinės aviacijos administracijos institucijoje turėtų būti paskirta daugiau žmogiškųjų išteklių.

Valstybės įmonės „Oro navigacija“ X reprezentanto nuomone, šalyje yra nepakankamas mėgėjiškos aviacijos (pvz., motorizuotų skraidyklių) reguliavimas ir priežiūra. Anot respondento, siekiant sumažinti nelaimingų atsitikimų skaičių ir potencialų pavojų kitiems oro erdvės naudotojams, būtų tikslinga papildyti saugos barjerus (pvz., licencijavimo, techninių charakteristikų srityje). Be to, pašnekovas pažymi, kad yra nepakankamas civilinių bepiločių orlaivių naudojimo teisinis reglamentavimas:

Būtų tikslinga įvesti tam tikrų techninių charakteristikų (svorio, gabaritų, skrydžio greičio, aukščio ir t. t.) bepiločių orlaivių registraciją, siekiant nustatyti ir padidinti jų naudotojų atsakomybę.

Aviakompanijos Z atstovas mato kitokių civilinės aviacijos teisinio reguliavimo spragų:

Labai painioti, neaiškūs ES išleidžiami teisės aktai (reglamentai) ir EASA direktyvos. Didelė dalis įstatyminių reikalavimų apibrėžta nepakankamai tiksliai.

Kiti interviu dalyviai dabartiniame civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo procese ypatingų spragų neįžvelgia.

Kaip matyti, analizuodami civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo trūkumus, specialistai laikėsi skirtingos pozicijos. Akcentuotina, kad tiriamųjų ekspertų įvardinti trūkumai apima labai įvairias civilinės aviacijos sritis: oro uostų saugumo problematiką, žmogiškųjų išteklių CAA institucijoje nepakankamumą, mėgėjiškos aviacijos netinkamą reguliavimą, Europos Sąjungos leidžiamų teisės aktų netikslumą.

Pagrindinės Lietuvos civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros institucijos ekspertas civilinės aviacijos administraciniame teisiniame reguliavime žymesnių spragų neįžvelgia.

Kitu klausimu buvo siekiama išsiaiškinti tiriamųjų nuomonę apie tai, kokie civilinės aviacijos sektoriaus administraciniai teisiniai pertvarkymai būtini šiandien ir artimiausius dešimt metų.

Civilinės aviacijos administracijos atstovas, atsakydamas į klausimą, dar kartą pabrėžė Europos Sąjungos teisės aktų pirmenybę įgyvendinant civilinės aviacijos reguliavimą:

Kaip jau minėjau, šiandien apie 80 % teisinio aviacijos veiklos reguliavimo tenka, figuliariai kalbant, Briuseliui. Lietuvai belieka tik šių teisinių reguliavimų įgyvendinimas. ES valstybei narei, tame tarpe [taip pat – aut.] ir Lietuvai, vidinio teisinio reguliavimo apimtis kasmet mažėja.

Aviakompanijos X ekspertas pirmoje vietoje pažymėjo Civilinės aviacijos administracijos finansavimo modelio keitimo būtinybę. Antroje vietoje respondentas įvardijo mažosios aviacijos specialistų reglamentavimo supaprastinimo būtinybę. Pasak pašnekovo, tokiu būdu būtų skatinamas aviacijos bendruomenės augimas.

Remiantis aviakompanijos Y atstovo nuomone, būtina tobulinti aviatorių studijų programą:

Kai mokiausi prieš ketverius metus, buvo daug pasenusios, nereikalingos literatūros (teorinėje dalyje). Reikėjo tobulinti mokymo programas. Specialistų paruošimas reikalauja daugiau praktinių žinių.

Pasak aviakompanijos Z eksperto, visus aviacijos srities Europos Sąjungos teisės aktus galėtų leisti vienas organas (kaip EASA). Respondento teigimu, teisės aktai turi būti aiškiai struktūrizuoti. Pašnekovas taip pat pažymi, kad prie teisinių reikalavimų turėtų būti daugiau aiškinamosios medžiagos.

Valstybės įmonės „Oro navigacija“ X ir Y specialistai bei valstybės įmonės Lietuvos oro uostai atstovas esminių civilinės aviacijos segmento pertvarkymų būtinybės nemato.

Kaip matyti iš interviu metu pateiktų atsakymų, respondentų požiūris šiuo klausimu nesutampa. Kadangi tiriamieji specialistai atstovauja skirtingo juridinio asmens statuso civilinės aviacijos institucijas (tiek privačias, tiek valstybines), kandidatų išreikšta pozicija ypač svarbi – visų pirma dėl skirtingų ekspertų profesijų. Pateiktuose tiriamųjų atsakymuose išryškėjo trys

civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo reformų vizijos: CAA finansavimo modelio pertvarkymo perspektyva, aviatorių švietimo programos atnaujinimas, ES leidžiamų teisės aktų struktūrizavimas. Nagrinėjant aviacijos specialistų švietimo programos atnaujinimo poreikį, kreiptasi į Antano Gustaičio aviacijos instituto direktoriaus pavaduotoją, kuris informavo, kad programos yra nuolat atnaujinamos. Taip pat pavyko sužinoti, kad šiuo metu yra atliekama visų programų peržiūra ir jau nuo 2016 m. planuojama vykdyti atnaujintas programas.

Finansavimo problematika

Toliau respondentų buvo klausama, kokios priežastys trukdo civilinės aviacijos plėtrai. Šiuo klausimu atsakančiųjų nuomonės sutapo.

Civilinės aviacijos administracijos atstovas, atsakydamas į klausimą, išskyrė dvi reikšmines problemas:

Pagrindinis ir esminis trukdis plėtrai yra finansų trūkumas. Aviacija yra labai brangi veiklos sritis. Antroje vietoje matyčiau vidurinės grandies aviacijos specialistų (mechanikų) bei patyrusių vadybininkų trūkumą.

Aviakompanijos X atstovo teigimu, aviacijos plėtrai trukdo nedideli, „neeuropietiški“ atlyginimai. Respondentas atkreipia dėmesį, kad dažnai po mokslų baigimo įsidarbindami Civilinės aviacijos administracijos institucijoje, specialistai dėl mažo darbo užmokesčio palieka savo postus. Taigi – vienintelėje šalies civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros įstaigoje trūksta kvalifikuotų specialistų.

Aviakompanijos Y eksperto nuomone, svarbiausios priežastys, stabdančios aviacijos plėtrą, yra jaunų, energingų specialistų stoka ir nepakankamas finansavimas daugelyje aviacijos priežiūros sričių. Respondentas pabrėžia, kad aviacija yra labai brangi veiklos sritis.

Aviakompanijos Z specialisto požiūriu, pagrindinės priežastys, kurios trukdo aviacijos plėtrai, yra maža rinka ir bendri ekonominiai veiksniai.

VĮ „Oro navigacija“ atstovo X teigimu, aviacijos plėtra ir tobulėjimas Lietuvoje vyksta, bet spartesniam tempui trukdo sistemos inertiškumas.

VĮ „Oro navigacija“ specialisto Y nuomone, aviacijos plėtrai trukdo naujų nišų neįsisavinimas ir lėšų stoka.

Remiantis atstovaujančio valstybės įmonę Lietuvos oro uostai interviu dalyvio nuomone, civilinės aviacijos plėtrai Lietuvoje kliudo rinkos ribotumas.

Apibendrinant respondentų pateiktas nuomones reikia pažymėti, kad beveik visi tiriamieji civilinės aviacijos specialistai pritaria, kad pagrindinės priežastys, stabdančios Lietuvos civilinės aviacijos plėtrą, yra nepakankamas valstybinis finansavimas ir patyrusių

specialistų stoka. Svarbia problema priežastimi taip pat buvo įvardintas nepatrauklus Civilinės aviacijos administracijoje dirbančių valstybės tarnautojų darbo užmokestis, lemiantis ekspertų „nutekėjimą“ iš valstybinės civilinės aviacijos reguliavimo institucijos į privatų sektorių. Reikia pasakyti, kad 2014 m. Susisiekimo ministerijos atstovai jau kėlė siūlymą pakeisti CAA statusą iš biudžetinės įstaigos į „viešojo administravimo įgaliojimus turinčią viešąją įstaigą“, tačiau nagrinėjama koncepcija negavo viešojo valdymo tobulinimo komisijos pritarimo.¹¹⁷

Dabartinis Lietuvos susisiekimo viceministras Arijandas Šliupas 2014 m. interviu verslo naujienų portalui „Verslo žinios“ pranešė: „Dėl biudžeto apribojimų ir statuso, kuris įpareigoja, kad dirbti tokiose institucijose gali tik valstybės tarnautojai, turime labai žemas lubas. Žmonės tik baigę universitetus čia padirba, įgyja praktikos ir tampa geru saldainiu, puikiu darbuotoju privačiam sektoriui. Atlyginimai aviacijoje lyginami ne Lietuvos, o tarptautiniu lygmeniu“.¹¹⁸

Susisiekimo viceministras A. Šliupas Viešojo valdymo tobulinimo komisijai 2014 m. lapkričio mėnesį vykusio posėdžio metu taip pat teikė siūlymą dėl biudžetinės įstaigos Civilinės aviacijos administracija finansavimo modelio pertvarkymo. Po oficialaus komisijos svarstymo buvo nutarta, kad Susisiekimo ministerija įvertins ir Vyriausybei pristatys galimas ir kitas CAA finansavimo alternatyvas (ne tik aviacijos įmokos įvedimą), jų galimą poveikį, teigiamus ir neigiamus padarinius. Taip pat buvo nutarta, kad tikslinga kartu pateikti palyginamąją analizę, kokios keleivio rinkliavos įtraukiamos į bilieto kainą Lietuvoje ir kitose Europos Sąjungos valstybėse. Pateikiama Viešojo valdymo tobulinimo komisijos posėdžio protokolo ištrauka:

VIEŠOJO VALDYMO TOBULINIMO KOMISIJOS POSĖDŽIO PROTOKOLAS

2014 m. lapkričio 13 d. Nr. 63-10

Vilnius

SVARSTYTA.

<...> pakeisti CAA veiklos finansavimo modelį, paliekant galimybę įstaigą finansuoti atskaitymais nuo oro navigacijos rinkliavų ir įstatymu nustatant naują CAA finansavimo šaltinį (aviacijos įmoką). Siekiama rasti kitą finansavimo šaltinį (šiuo metu CAA daugiausia išlaikoma iš oro uostų surenkamų rinkliavų ir atskaitymų) atsisakant CAA išlaikyti skirtų valstybės biudžeto lėšų ir padidinti CAA skiriamų lėšų dydį. Atsižvelgiant į tai, kad oro uostų įmoka už

¹¹⁷ Viešojo valdymo tobulinimo komisijos posėdžio 2014 m. lapkričio 13 d. Nr. 63-10 protokolas.

¹¹⁸ Šerėnaitė, A. *Už skrydžių saugą – 2 Eur iš kiekvieno išskrendančio keleivio*. „Verslo žinios“ [interaktyvus]. Vilnius, 2014-12-15 [žiūrėta 2015-03-21]. <<http://manojaunasverslas.vz.lt/straipsnis/F04EBF01-A671-44E6-8EF8-CF7F37617D63/U%C5%BE-skryd%C5%BEi%C5%B3-saug%C4%85-%E2%80%93-2-Eur-i%C5%A1-kiekvieno-i%C5%A1skrendan%C4%8Dio-keleivio>>.

*CAA teikiamas paslaugas yra neproporcinga, siūloma, be jau įteisinto išvykstančio keleivio mokesčio už naudojimąsi infrastruktūra, įteisinti civilinės aviacijos skrydžių saugos priežiūros įmoką (2 eurai), t. y. įtvirtinti principą, kad moka galutinis naudotojas – išvykstantis keleivis. Atleidus oro uostus nuo įmokų už CAA išlaikymą, apie 3 mln. litų galėtų būti skirta Lietuvos pasiekiamumui gerinti.*¹¹⁹

Analizuojant Susisiekimo ministerijos siūlomą naują CAA finansavimo būdą (šiuo metu institucijos finansavimas iš dalies yra biudžetinis), reikia pažymėti, kad analogiškas aviacijos mokestis šiuo metu yra taikomas daugelyje pasaulio šalių (pvz., Latvijoje, Estijoje ir kt.). Jeigu komisija pritaris viceministro siūlymui įvesti saugos ir saugumo priežiūros mokestį, papildomos lėšos bus skirtos Civilinės aviacijos administracijos išlaikymui. Anot CAA direktoriaus pareigas einančio Jorio Gintilo, „tokio mokesčio pakaktų tam, kad šiuo metu deficitinis pagrindinės saugia aviacija Lietuvos oro uostuose besirūpinančios institucijos biudžetas būtų subalansuotas – į CAA valdomą fondą surinktos lėšos būtų skiriamos konkrečioms CAA tikslams ir uždaviniams spręsti ir bei CAA veiklai, susijusiai tik su valstybine aviacijos priežiūra, finansuoti“.¹²⁰ CAA vadovo manymu, tai leistų ne tik užtikrinti, bet ir modernizuoti Civilinės aviacijos administracijos darbą.

Darbo autorės nuomone, nors naujų mokesčių įvedimas visuomet sukelia neigiamą visuomenės reakciją, tačiau parama tokiai strategiškai svarbiai institucijai kaip Civilinės aviacijos administracija, kuri vykdo viso civilinės aviacijos segmento valstybinę priežiūrą, ne tik sąlygoja kvalifikuotų darbuotojų (valstybės tarnautojų) išlaikymą, bet kartu lemia pagrindinės civilinės aviacijos valdymo ir priežiūros institucijos specialistų veiklos kokybę.

Personalo trūkumo klausimas

Septintasis interviu klausimas buvo skirtas išsiaiškinti, kokių civilinės aviacijos srities specialistų trūksta ir ar šios šakos specialistų trūkumas turi neigiamos įtakos aviacijos sektoriui kaip svarbiai infrastruktūros sričiai.

Civilinės aviacijos administracijos atstovo teigimu, šiuo metu trūksta aukštos kvalifikacijos aviacijos vadybos specialistų bei vidurinėsios grandies aviacijos mechanikų. Anot respondento, mechanikų trūkumas neleidžia plėstis techninei priežiūros organizacijų veiklai, o vadybininkų stoka – visam aviacijos sektoriui.

¹¹⁹ Viešojo valdymo tobulinimo komisijos posėdžio 2014 m. lapkričio 13 d. Nr. 63-10 protokololas.

¹²⁰ BNS informacija. *Už skrydžių saugą – iš keleivių kišenės*. „Kauno diena“ [interaktyvus]. Kaunas, 2015-02-25 [žiūrėta 2015-03-22]. <<http://m.kauno.diena.lt/naujienos/verslas/ekonomika/uz-skrydziu-sauga-keleiviu-kisenes-677229>>.

Pasak aviakompanijos Y eksperto, trūksta aviacijos patyrusių vadybininkų bei skrydžių operacijų vadovų. Pašnekovo požiūriu, aviacijos priežiūros specialistams turėtų būti suteiktos geresnės stažavimosi ir profesinės kvalifikacijos tobulinimo kursų galimybės.

Remiantis aviakompanijos Z atstovo atsakymu, daugiausia trūksta inžinierių mechanikų, skrydžių vadovų, skrydžių operacijų vadovų, antžeminių operacijų specialistų. Respondentas pažymi, kad be šių sričių specialistų neįmanoma teikti aukštos kokybės aviacijos paslaugų.

VĮ „Oro navigacija“ X eksperto teigimu, šiuo metu labiausiai trūksta aukštos kvalifikacijos techninio personalo.

VĮ Lietuvos oro uostai atstovo požiūriu, paruošiamų specialistų pasiūla atitinka paklausą. Ekspertas daro prielaidą, kad ateityje galimas aukštos kvalifikacijos aviacijos mechanikų trūkumas.

Remiantis aviakompanijos X ir VĮ „Oro navigacija“ Y atstovų atsakymais, daugiausia trūksta aviacijos inžinierių mechanikų.

Beveik visi tiriamieji aviacijos ekspertai vienbalsiai pažymėjo, kad daugiausia Lietuvoje trūksta aviacijos mechanikų (inžinierių mechanikų). Antroje vietoje buvo įvardintas aviacijos vadybos specialistų, skrydžių operacijų vadovų ir antžeminių operacijų specialistų trūkumas.

Analizuodama dabartinę civilinės aviacijos specialistų pasiūlos ir paklausos padėtį, autorė nustatė, kad VGTU Antano Gustaičio aviacijos institute (vienintelė aukštoji aviacijos mokykla Lietuvoje) nuo 2013 m. mažėjo aviacinės elektronikos ir aviacijos mechanikos inžinerijos studijų programų valstybės finansuojamos vietos (žr. priedą Nr. 4). Tačiau toks studijų fondo sprendimas nebuvo visapusiškai pagrįstas, kadangi paskatino tam tikrų aviacijos sričių specialistų deficitą, todėl Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministerija įtraukė kelias aviacijos srities studijų programas į tikslinių studijų 2014 m. pradėto finansavimo sąrašą.¹²¹

Remiantis VGTU pateiktais duomenimis, LR Švietimo ir mokslo ministerija siekia, kad valstybei svarbiose srityse dirbtų išsilavinę specialistai, todėl 2015 m. švietimo ir mokslo ministras antrus metus iš eilės patvirtino tiksliniu būdu valstybės finansuojamų studijų vietų skaičių: „Į tokią vietą priimtas studentas turės trejus metus atidirbti pagal baigtą studijų programą, o darbdavys – prisidėti finansuojant būsimo darbuotojo studijas. Studijų programos, kurioms yra skiriamas tikslinis finansavimas, gauna tam tikrą garantuotą studijų krepšelių skaičių“.¹²²

¹²¹ Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministro 2015 m. gegužės 8 d. įsakymas Nr. V-468 „Dėl preliminarių tiksliniu būdu valstybės finansuojamų studijų vietų skaičių paskirstymo 2015 metais pagal aukštąsias mokyklas, studijų programas ir studijų kursus“. *Teisės aktų registras*, 2015-05-08, Nr. 2015-06959.

¹²² *Tikslinis studijų finansavimas*. Vilniaus Gedimino technikos universitetas [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-11-02].

<<http://www.vgtu.lt/norintiems-studijuoti/bakalauro-ir-vientisosios-studijos/tikslinis-studiju-finansavimas/95935>>.

Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos duomenimis, „Vykdant Vidaus reikalų ministerijos užsakymą, dalis studentų bus priimti į tokias tiksliniu būdu valstybės finansuojamas studijų vietas Vilniaus Gedimino technikos universitete:

1. Orlaivių pilotavimo studijų programa (vientisosios studijos) – 2 vietos;
2. Aviacijos mechanikos inžinerijos studijų programa (bakaluro studijos) – 2 vietos“.¹²³

Tikslines studijas pasirinkę ir jas baigę studentai pasirašys darbo sutartis ir su būsimais darbdaviais¹²⁴.

Be to, aviacijos mechanikos studijų krypties valstybės finansuojamų vietų skaičius 2015 m. vėl buvo padidintas (2015 m. VF vietų skaičius lyginant su 2014 m. padidėjo nuo 126 iki 144 vietų) (žr. priedą Nr. 4)¹²⁵.

Kaip matyti, valstybė neatsisako visiško nagrinėjamos aviacijos srities studijų programų finansavimo, bet ieško būdų ir priemonių, kurie leistų optimaliai paskirstyti Lietuvos valstybinio mokslo ir studijų fondo išteklius, proporcingai panaudojant ribotas lėšas valstybei svarbių sričių specialistų paruošimui.

Dar vienas pokalbio metu pateiktas klausimas buvo: „Su kokiomis kliūtimis dažniausiai susiduria naujai besikuriančios oro linijų bendrovės, siekiančios gauti oro vežėjo pažymėjimą ir pradėti veiklą Lietuvoje?“ Civilinės aviacijos administracijos atstovas mato vienintelę problemą – kvalifikuotų vadybininkų trūkumą. Pasak respondento, antroji problema (ne kliūtis) – tai maža rinka, kurioje sunku rasti savo nišą. Ekspertas atkreipia dėmesį, kad dauguma Lietuvoje registruotų aviakompanijų dirba už valstybės ribų arba su užsienio užsakovais.

Aviakompanijos X atstovas išvelgia kitokių problemų. Anot specialisto, svarbiausia kliūtis yra biurokratija (dažniausiai vykdoma CAA institucijos). Tiriamasis piktinasi, kad valdininkai neretai sugalvoja „specifinių reikalavimų“, kurių nėra oficialiuose dokumentuose (reglamentuose). Pašnekovas priduria, kad prieštarauti paprastai nedrįstama, kadangi gali kilti nesklandumų, t. y. „išryškėti naujų trūkumų, bus keliami papildomi reikalavimai“.

Pasak aviakompanijos Y specialisto, pagrindinė problema – tai aukštos kvalifikacijos skrydžių vadybininkų bei vadovų trūkumas.

Aviakompanijos Z atstovas yra įsitikinęs, kad pagrindinė kliūtis, trukdanti oro vežėjo licencijai įgyti, yra teisinio proceso, gaunant pažymėjimą, neišmanymas.

¹²³ *VSAT kviečia rinktis valstybės finansuojamas studijų vietas*. Valstybės sienos apsaugos tarnyba [interaktyvus]. Vilnius 2014-05-23 [žiūrėta 2015-11-02].

<http://www.pasienis.lt/popup2.php?m_news_id=7361&tmpl_name=m_news_print_form>.

¹²⁴ *Tikslinis studijų finansavimas*. Vilniaus Gedimino technikos universitetas [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-11-02].

<<http://www.vgtu.lt/norintiems-studijuoti/bakaluro-ir-vientisosios-studijos/tikslinis-studiju-finansavimas/95935>>.

¹²⁵ Informacija iš VGTU Antano Gustaičio aviacijos instituto direktoriaus pavaduotojo D. Rudinsko atsiųsto laiško darbo autoriui 2015-11-17.

Kiti tiriamieji respondentai šiuo klausimu informacijos nepateikė.

Atsižvelgiant į gautus atsakymus, galima padaryti išvadą, kad vieningo šios problemos vertinimo tarp kalbintų aviacijos specialistų nėra. Vis dėlto tarp tiriamųjų pateiktų atsakymų dominuoja požiūris, kad pagrindinė kliūtis, su kuria susiduria naujai besikuriančios aviakompanijos, siekiančios gauti oro vežėjo pažymėjimą, yra kvalifikuotų vadybininkų stoka.

Nagrinėjant civilinės aviacijos personalo klausimą, pabrėžtina, kad aviacijos vadyba yra grindžiama įvairių kompetencijų ir apima bendrąsias ir specialiąsias sritis.

Tyrimo dalyviai taip pat buvo kalbinami aviacijos sporto tema: „Kaip Jūs manote, ar reikia steigti daugiau aviacijos klubų savivaldybėse, kad aviacijos sportas sudomintų jaunimą?“ Civilinės aviacijos administracijos atstovas teigė, kad „<...> šiuo metu ir taip yra daug aviacijos klubų, kurie vos vos gyvuoja, todėl nemanau, kad dar reikėtų jų steigti daugiau“. Respondentas pabrėžė, kad pagrindinis klausimas yra kaip užtikrinti jau esančių aviaklubų minimalų finansavimą. Pašnekovo nuomone, svarbų indėlį galėtų įnešti Vyriausybė. Anot CAA specialisto, valstybės lygmeniu reikia išspręsti buvusio DOSAAF (Savanoriška draugija armijai, aviacijai ir laivynui remti) turto (orlaivių, statinių) nuosavybės klausimą, perleidžiant jį aviacijos klubams arba savivaldybėms.

Aviakompanijos X specialistas atsakė, kad: „<...> gal steigti daugiau ir nereikia, jų yra pakankamai (12 federacijų), bet savivaldybės turėtų jiems skirti daugiau dėmesio“.

Aviakompanijos Z atstovas atsakė taip:

Aviacijos klubų, mano nuomone, yra pakankamai, bet tik reikia padaryti prielaimesne informaciją apie juos bei sudaryti palankias vystymosi sąlygas. Jaunimui sudominti galėtų būti paskleista daugiau informacijos viešojoje erdvėje, panaudojant socialinę reklamą.

VĮ „Oro navigacija“ Y atstovo nuomone, aviacijos klubų steigimas yra reikalingas, tačiau pirmiausia turi būti siekiama ugdyti visapusiškai atsakingus aviatorius.

Remiantis VĮ Lietuvos oro uostai atstovo nuomone, turi būti skatinamas domėjimasis, nebūtinai steigiant klubus.

Kiti tiriamieji specialistai taip pat laikėsi pozicijos, kad aviacijos klubų šalyje užtenka, tačiau jiems būtina skirti pakankamai dėmesio (finansavimo).

Iš interviu metu gautų atsakymų galima spręsti, kad naujų aviacijos klubų steigimas iš tiesų nėra būtinas. Pasak ekspertų, kur kas svarbiau yra pagerinti jau egzistuojančių klubų būklę, užtikrinant savivaldybių finansinę paramą (už aviacijos sporto plėtrą Lietuvoje yra atsakingas Lietuvos aeroklubas (toliau – ir LAK)).

Nagrinėjama sportinės aviacijos problema ypač susirūpinęs Lietuvos aeroklubo prezidentas Jonas Mažintas: „[Iš – aut.] viso iš valstybės ir savivaldybių biudžeto daliniam aviacijos sporto finansavimui reikėtų apie 2,5–3 mln. Lt per metus. Valstybės ir savivaldybių

biudžete tai lašelis jūroje. Toks finansavimas galėtų būti trumpalaikis (3–5 metai). Per šį laikotarpį regioniniai aeroklubai ir LAK (Aviacijos sporto administracija), efektyviau naudodami valstybės turtą, rengdami ir įgyvendindami konkrečius aerodromų infrastruktūros ir aviacijos technikos modernizavimo projektus, pasiruoštų aviacijos sporto komercializacijai ir ateityje galėtų plėtoti aviacijos sportą su minimalia valstybės parama, o gal ir be jos.¹²⁶

Kaip matyti, sportinės aviacijos finansavimo problematika yra žinoma ne tik aeroklubo prezidentui, kuris ragina valstybę ir savivaldybes skirti papildomų lėšų. Tiek LAK prezidentas, tiek tiriamieji aviacijos ekspertai vieningai pritaria, kad Lietuvos aeroklubo turto išsaugojimas, čempionatų bei varžybų rėmimas ir kita veikla, nukreipta aviacijos sporto tradicijoms išsaugoti (tęsti), reikalauja didesnių valstybės dotacijų, negu yra skiriamos šiandien.

Reikia pažymėti, kad 2014 m. ES gairės dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms ir 2013 m. pabaigos ES reglamentai dėl ES fondų panaudojimo transporto infrastruktūros vystymui neteikia galimybių per Susisiekimo ministeriją skirti lėšų bendrosios aviacijos aerodromų infrastruktūros vystymui (ES struktūrinė parama skiriama tik pagrindiniams transeuropiniam transporto tinklui (TEN-T) priklausantiems oro uostams ir tik projektams, susijusiems su poveikio aplinkai mažinimu). Taigi, Susisiekimo ministerija aerodromams ir mėgėjiškai aviacijai nurodytu laikotarpiu – 2012, 2013, 2014 m. – finansavimo numaćiusi nebuvo ir jo neskyrė.

Valstybės paramą aviacijos sportui reglamentuoja, visų pirma, Lietuvos Respublikos aviacijos sporto įstatymo projektas: „Valstybė finansinėmis ir ekonominėmis priemonėmis remia gyventojų norą užsiimti aviacijos sportu įstatymų nustatyta tvarka“.¹²⁷ Aviacijos sporto įstatymo projekto 2 straipsnio 11 punkto nuostata skelbia: „Lietuvos aeroklubas yra tautos istorijos, kultūros ir mentaliteto dalis, nuo 1927 metų vienijanti aviatorius, vystanti ir koordinuojanti aviacijos sporto šakų veiklą“.¹²⁸ Kaip matyti, Lietuvos valstybė iki šiol įstatymiškai neįsipareigojo remti aviacijos sporto. Pasak Lietuvos aeroklubo prezidento, garbingo dviejų iš eilės kadencijų LAK vadovo, „<...> aviacijos sportas laikosi tik entuziazmo dėka. Iš „aviacinės respublikos“ liko tik prisiminimai“.¹²⁹

Ilgamečio Lietuvos aeroklubo prezidento J. Mažinto, kaip visuomeninio veikėjo ir oreivystės eksperto, kuriam yra gerai žinomi aviacijos sporto sunkumai, nuomonė ir patirtis yra ypač svarbi. Nagrinėdama sportinės aviacijos finansavimo problematiką, darbo autorė tiesiogiai

¹²⁶ Mažintas, J. *Pratęskime diskusiją apie LAK nūdieną ir galimas ateities perspektyvas*. Lietuvos aeroklubas [interaktyvus]. Vilnius 2015 [žiūrėta 2015-03-12]. <<http://www.aeroclub.lt/en/component/content/article/5-naujienos/119-o-kas-toliau-tesinys>>.

¹²⁷ Lietuvos Respublikos aviacijos sporto įstatymo projektas. 2012-09-01, 19 str.

¹²⁸ Ten pat, 2 str.

¹²⁹ Mažintas, J. *Pratęskime diskusiją apie LAK nūdieną ir galimas ateities perspektyvas*. Lietuvos aeroklubas [interaktyvus]. Vilnius 2015 [žiūrėta 2015-03-12]. <<http://www.aeroclub.lt/en/component/content/article/5-naujienos/119-o-kas-toliau-tesinys>>.

kreipėsi į Lietuvos aeroklubo prezidentą ir sužinojo tikslų valstybės skiriamų dotacijų skaičių bei įvertino problemos mastą.

Pagal LAK prezidento suteiktą informaciją, 2013, 2014, 2015 m. ir keleriais ankstesniais metais sportinės aviacijos ir kitos bendrosios aviacijos iš anksto žinomo ir planuojamo valstybės finansavimo nebuvo. LAK prezidentas pažymi, kad Lietuvos aeroklubas dalyvaudavo Kūno kultūros ir sporto rėmimo fondo (KKSRLF) projektuose.

Atsižvelgęs į Lietuvos aeroklubui priklausančių 12 aviacijos sporto federacijų bei Kūno kultūros ir sporto departamento (KKSD) rekomendacijas, LAK pateikė minėtam fondui paraišką dalyvauti didelio sportinio meistriškumo ugdymo konkursuose.

Iš aeroklubo prezidento atviro laiško autorei sužinoma, kad LAK sudėtyje esančios aviacijos sporto federacijos savarankiškai dalyvaudavo kituose KKSRLF projektuose, tačiau nelabai sėkmingai. J. Mažintas atskleidžia, kad aviacijos sporto federacijų vadovų ir Lietuvos Respublikos rinktinės narių teigimu, KKSRLF didelio sportinio meistriškumo ugdymui skirtų lėšų pakakdavo padengti 35–40 % išlaidų, kilusių dėl tiesioginio dalyvavimo Lietuvos, Pasaulio ir Europos čempionatuose ir (arba) taurės varžybose:

Visas kitas išlaidas, tokias kaip pasiruošimo čempionatams, aviacijos technikos įsigijimo, jos draudimo, priežiūros, renovavimo, aerodromų infrastruktūros priežiūros, skrydžių organizavimo ir t. t. padengdavo patys sportininkai, regioniniai aeroklubai, kuriuose jie sportuoja, pagal galimybes aviacijos sporto federacijos ir LAK. Trumpai kalbant, aviacijos sportas (sportinė aviacija) gyvuoja tik didžiulio entuziazmo, jaunimo ir patyrusių aviacijos sportininkų begalinio noro skraidyti dėka. Vaikai ir jaunimas, išskyrus Kėdainių B. Oškinio vaikų sklandymo mokyklą, kultivuoja pasirinktą aviacijos sporto šaką už savo lėšas.¹³⁰

Lyginant sporto aviacijos finansavimo galimybes su kitomis prioritetinėmis ar strateginėmis sporto šakomis, pavyzdžiui, krepšiniu, lengvąja atletika, plaukimu, irklavimu, rankiniu, tinkliniu ir kt., sudėtinga įsivaizduoti, kad LR krepšinio, lengvosios atletikos, plaukimo ir kt. rinktinėlių nariai neturėtų apmokamų trenerių, patys prižiūrėtų sporto bazes ir dalinai už savo lėšas dalyvautų Europos ar Pasaulio čempionate gindami Lietuvos garbę.

Taip pat atvirame laiške LAK prezidentas rašo:

Iš kai kurių oficialių Lietuvos sporto vedlių teko girdėti, kad sportui, per kelias valstybinio reguliavimo institucijas, skiriama apie 400 mln. litų (apie 116 mln. Eur). Nežinau ar tikslus šis skaičius, tačiau, bet kuriuo atveju, jo palyginimas su aviacijos sportui skirtomis „katino ašaromis“, daug ką pasako. Paradoksas yra tai, kad buvusi „aviacinė respublika“, jos aviacijos sportas ir kita bendroji aviacija iš esmės liko be valstybės dėmesio ir paramos.

LAK (sporto aviacijos) finansavimas iš KKSRLF:

¹³⁰ Iš Lietuvos aeroklubo prezidento J. Mažinto atviro laiško darbo autorei, Vilnius, 2015-04-12.

2013 m. – 520 000 Lt skirta didelio sportinio meistriskumo ugdymui, plus 5 000 Lt Dariaus ir Girėno aeroklubui Lakūnų gelbėjimosi parašutų įsigijimui.

2014 m. – 600 075 Lt skirta didelio sportinio meistriskumo ugdymui, plus Lietuvos skraidyklių ir parasparnių sporto federacijai 30 000 Lt parasparnių tikrinimo laboratorijai ir Kauno apskrities aviacijos sklandymo klubui 55 000 Lt lėktuvo W-35A remontui.

2015 m. – 173 772 Eur (599 999,96 Lt) skirta didelio sportinio meistriskumo ugdymui.¹³¹

Apibendrinant pasakytina, kad Kūno kultūros ir sporto departamento (KKSD) generalinio direktoriaus 2013 vasario 8 d. įsakymu Nr. V-50 „Dėl prioritetinių valstybės sporto šakų ir strateginių sporto šakų 2013–2016 metų sąrašų patvirtinimo“ yra įvardyta 18 prioritetinių sporto šakų, iš jų 11 yra strateginių. Nei viena aviacijos sporto šaka į šį sąrašą nepateko¹³². Gal tai ir yra atsakymas į klausimą dėl menko aviacijos sporto finansavimo, kurį patvirtina Kūno kultūros ir sporto įstatymas ir valstybės sporto strategija iki 2020 m.

Nacionalinio vežėjo klausimas

Dešimtojo interviu klausimo tikslas buvo atskleisti aviacijos ekspertų nuomonę apie valstybės valdomo nacionalinio vežėjo poreikį.

Civilinės aviacijos administracijos atstovas atsakė taip:

Iš esmės būtų reikalingas ir tam puikiai tiko dabar jau bankrutavusios „Lietuvos avialinijos“.

Respondento teigimu, šiuo metu steigti valstybės valdomą aviakompaniją nuo nulio būtų neracionalu finansine prasme:

Sukurti naują reguliariųjų skrydžių kompaniją yra be galo brangu, o šiuo metu valstybė neturi laisvų pinigų.

CAA atstovo nuomone, Lietuvoje yra ženkliai svarbesnių sričių, reikalaujančių finansavimo.

Aviakompanijos X atstovas, į klausimą atsakęs teigiamai, pateikė keletą argumentų:

a) *valstybė turi turėti savo vėliavos nešėją;*

b) *susisiekimas su šalimi išliktų net ir pasitraukus kitiems [užsienio – aut.] vežėjams, kaip buvo per paskutinę „krizę“;*

c) *steigiant aviakompaniją yra sukuriama šimtai kvalifikuotų darbo vietų (ne tik pačioje įmonėje);*

¹³¹ Ten pat.

¹³² Kūno kultūros ir sporto departamento (KKSD) generalinio direktoriaus 2013 vasario 8 d. įsakymas Nr. V-50 „Dėl prioritetinių valstybės sporto šakų ir strateginių sporto šakų 2013–2016 metų sąrašų patvirtinimo“. *Žin.*, 2013-02-14, Nr. 17-878.

d) skatinamas turizmas;

e) nacionalinė aviakompanija – tai didelę pridėtinę vertę kurianti įmonė (Lietuvai, bet ne užsieniui).

Aviakompanijos Y specialistas mano, kad Lietuvai valstybės valdomas vežėjas nereikalingas:

Lietuvos aviacijos rinka yra užpildyta. Vežėjo steigimas ir išlaikymas pernelyg brangus ir neefektyvus ekonomine prasme sprendimas.

Aviakompanijos Z atstovas į klausimą atsakė teigiamai:

Vienareikšmiškai taip. Nacionalinis vežėjas – tai dalis kiekvienos valstybės prestižo. Be to, tai dar motyvacija jaunimui domėtis aviacija ir norėti būti nacionalinio vežėjo dalimi, jei tai stipri, didelė ir stabili kompanija.

VĮ „Oro navigacija“ X atstovas šiuo klausimu nuomonės neturėjo.

VĮ „Oro navigacija“ Y atstovo nuomone, Lietuvai valstybės valdomas vežėjas nereikalingas. Pašnekovo teigimu, valstybinis oro vežėjas „iškraipo“ rinką. Kaip alternatyvą respondentas siūlytų skatinti privačias aviakompanijas, lengvinant procedūras ir apribojimus.

VĮ Lietuvos oro uostai reprezentanto nuomone, Lietuvai valstybinis vežėjas reikalingas, nes gerina šalies pasiekiamumą ir skatina sveiką konkurenciją.

Remiantis specialistų pateiktais atsakymais, pastebima, kad ne visi respondentai aviacinės bendruomenės atstovai pritaria nacionalinio (valstybinio) vežėjo steigimui. Valstybinės aviakompanijos strategiją palaiko trys apklaustieji aviacijos specialistai (iš jų – CAA atstovas). Likusieji ekspertai laikosi priešingos pozicijos, savo požiūrį argumentuodami ekonominiais veiksniais. Vienas kandidatas nuomonės neturėjo.

Lietuvos nacionalinio vežėjo potencialo klausimas buvo svarstomas jau 2009 metais, iš karto po reguliariųjų skrydžių bendrovės „flyLAL“ bankroto. Ieškodama naujų būdų ir priemonių šalies oriniam susisiekimui gerinti, Susisiekimo ministerija kreipėsi į danų inžinerinio konsultavimo įmonių grupės „Ramboll Denmark A/S“ specialistus, kurie po išsamios Lietuvos Respublikos oro transporto rinkos analizės išleido „Lietuvos oro transporto plėtros studiją“, kurios strateginės gairės buvo skirtos Lietuvos oro transporto programai parengti.

Lietuvos susisiekimo ministerijai adresuota studija apėmė tokius aspektus: oro transporto vystymo tendencijas, oro uostų tolesnio vystymo(si) scenarijus, santykius su vežėjais ir maršrutų plėtra, oro uostų veiklos optimizavimą bei kitus klausimus. Studijos skyriuje „Santykiai su vežėjais“ buvo nagrinėjamas svarbus, ligi šiol diskutuojamas nacionalinio vežėjo steigimo perspektyvos klausimas:

Vežėjo studija nustatė visą eilę praktinio pobūdžio problemų, iškilsiančių steigiant naują oro linijų bendrovę. Tokia pasirinktis būtų susijusi su aukšta rizika, o garantijų, kad bus gauta

nauda, nėra. Teigiama, kad žymiai praktiškesnis žingsnis būtų steigti Pan Baltic (jungtinė Baltijos šalių) oro linijų bendrovę. Pan Baltic oro linijų bendrovė vykdytų skrydžius daugeliu patrauklių maršrutų, kuriuose ji intensyviai konkuruotų su kitomis skraidančiomis bendrovėmis. Pasirinkties privalumai susiję su tuo, kad toks vežėjas turėtų didesnes apimtis, sumažintų tarpregioninę konkurenciją ir gautų masto bei apimčių ekonomiją. Vis dėlto manoma, kad tokia pasirinktis būtų sunkiai įgyvendinama dėl politinių, nacionalinių ir teisinių aspektų. Investicijų dydis, kuris reikalingas tokiam projektui, sunkiai pateisinamas atsižvelgiant į Lietuvos makroekonomikos prognozes.¹³³

Studijos autoriai apibendrina nacionalinių avialinijų įkūrimo (t. y. jo racionalumo) klausimą ir priėjo prie išvados, kad „<...> naujos oro linijų bendrovės steigimas yra susijęs su didelėmis praktinio pobūdžio problemomis ir aukšta rizika, o garantijų, kad bus gauta nauda, nėra.“¹³⁴ Studijos kūrėjų teigimu, sėkmingi mažų valstybių nacionaliniai vežėjai yra retos išimtys liberalizuotoje oro transporto rinkoje. Darbo autorės nuomone, Lietuva galėtų tapti tokia išimtimi. Per daugelį metų sukaupta aviacinė patirtis, įgudę vadybininkai, praeities klaidų analizė (UAB „Air Lituanica“ netinkamas valdymas) bei Europos Sąjungos parama galėtų tapti įrankiu „reabilituoti“ nacionalinę aviaciją. Tačiau reikėtų sukurti naują, šiuolaikinę rinką atitinkančią oro transporto plėtros strategiją, kuri ne tik atspindėtų valstybinės aviakompanijos naudą Lietuvos pasiekiamumui, bet ir išnagrinėtų tiesioginę įtaką šalies ekonomikai.

Kitas interviu dalyviams pateiktas klausimas: „Kaip Jūs manote, LR teisės aktai trukdo ar padeda kurti nacionalinį vežėją?“

Civilinės aviacijos administracijos atstovas teigė, kad LR teisės aktai nei trukdo, nei padeda kurti aviakompaniją:

Tai yra standartiniai reikalavimai, numatyti atitinkamuose ES teisės aktuose ir kurie tiesiogiai galioja Lietuvoje.

Atsakydamas, specialistas dar kartą pabrėžė, kad pagrindinis trikdys yra finansai.

Aviakompanijos Z atstovo nuomone, LR teisės aktai neturi įtakos nacionalinio vežėjo buvimui. Respondentas akcentavo, kad įtakos turi politinė bei ekonominė situacija.

VĮ „Oro navigacija“ X eksperto teigimu, „Teisės aktai nei padeda, nei trukdo – tam neskiriamas didelis dėmesys“. Pašnekovas pridūrė, kad trūksta tinkamos iniciatyvos.

Likusieji aviacijos specialistai taip pat pažymėjo, kad dabartiniai LR teisės aktai nacionalinio oro vežėjo buvimui poveikio neturi.

¹³³ Lietuvos oro transporto plėtros studija Lietuvos oro transporto programai parengti. Ramboll Denmark A/S Ramboll Group A/S [interaktyvus]. Danija, 2010, p. 50 [žiūrėta 2015-04-15]. <http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Teisine_informacija/Tyrimai_ir_analizes/Oro_transporto_pletros_studija_10_08_23.pdf>.

¹³⁴ Ten pat, p. 59.

Atsižvelgiant į gautus tiriamųjų atsakymus, galima daryti prielaidą, kad LR aviacijos srities teisės aktai yra palankūs nacionalinio vežėjo kūrimui. Nei vienas pokalbyje dalyvavęs aviacijos specialistas oro vežėjo steigimo procese ypatingų kliūčių Lietuvos teisinėje sistemoje neišvelgia.

Lietuvos tarptautinių oro uostų sujungimo klausimas

Valdymo problematika

Tiriamųjų buvo klausiama, ar centralizavus visus tris šalies oro uostus, jų valdymas tapo paprastesnis ir efektyvus?

Civilinės aviacijos administracijos atstovas samprotavo:

Sunku pasakyti žvelgiant iš šalies, parodys ateitis, o tam reikia bent kelių [kelerių – aut.] metų. Tai nėra tiesiogiai susiję su oro susisiekimo gerinimu, o daugiau su valdymo efektyvumu. Daug priemonių gerinti oro susisiekimą, deja, nėra. Šalis turi tapti patraukli keleivių srautams atsirasti.

Aviakompanijos X atstovo požiūriu, atlikus oro uostų centralizavimą, jų valdymas tapo paprastesnis, vadinasi – efektyvus. Respondentas taip pat paminėjo, kad nacionalinio vežėjo rėmimas galėtų pagerinti oro susisiekimą, padidinti keleivių srautus (pvz., kaip kaimyninėje Latvijoje).

Aviakompanijos Y atstovas pateikė kitokią nuomonę. Eksperto teigimu, centralizuoti visus tris oro uostus buvo prastas sprendimas:

Oro uostai turi veikti kaip atskiri komerciniai objektai, su konkurencijos galimybe.

Aviakompanijos Z specialisto požiūriu, po centralizavimo oro uostų valdymas tapo paprastesnis, tačiau ekonominių plėtros sprendimų priėmimo prasme, valdymas prarado lankstumą.

Tokios pačios nuomonės laikėsi VĮ „Oro navigacija“ X atstovas:

Valdymas gal ir tapo paprastesnis, bet vargu ar efektyvesnis. Manau, kai valdymas nėra centralizuotas, tai yra geresnė, efektyvesnė (ekonomine prasme) kiekvieno oro uosto veiklos kontrolė.

VĮ „Oro navigacija“ Y eksperto teigimu, valdymas netapo efektyvus. Respondentas pažymėjo:

Vienintelė nauda, kad sumažėjo oro uostų tarpusavio konkurencija.

Likusieji interviu dalyviai laikėsi neutralios nuomonės arba atsakymo nepateikė.

Kaip rodo interviu metu gauti duomenys, dalis apklaustųjų specialistų yra įsitikinę, kad civilinių oro uostų centralizavimas padėjo optimizuoti jų valdymą, tačiau ekonominio efektyvumo prasme, anot ekspertų, buvo priimtas neracionalus sprendimas. Kiti tiriamieji respondentai pritaria trijų oro uostų sujungimui, pabrėždami jo naudą strateginio valdymo atžvilgiu. Tačiau vienas ekspertas išvelgia visiškai priešingą privalumą – konkurencijos tarp tarptautinių oro uostų sumažėjimą. Šiuo klausimu darbo autorė pritaria respondento požiūriui. Kai VĮ Lietuvos oro uostai veikė kaip atskiri juridiniai subjektai, tarp valstybės įmonių neretai kildavo ginčų. Oro uostai varžėsi tiek dėl valstybės skiriamų lėšų, tiek dėl skrydžių kryptių.

Galima pateikti pavyzdį, įrodantį egzistuojančią problemą. 2013 m. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo teisėjų kolegija išnagrinėjo administracinę bylą pagal pareiškėjo Kauno miesto savivaldybės apeliacinį skundą dėl Vilniaus apygardos administracinio teismo 2013 m. vasario 28 d. sprendimo administracinėje byloje pagal pareiškėjo Kauno miesto savivaldybės prašymą atsakovui Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybai ir tretiesiems suinteresuotiems asmenims – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai, VĮ Tarptautiniam Vilniaus oro uostui ir VĮ „Kauno aerouostui“ dėl nutarimo panaikinimo.

Siekiant atskleisti nagrinėjamos problemos esmę, pateikiama Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo bylos ištrauka:

Pareiškėjas Kauno miesto savivaldybė kreipėsi į teismą su prašymu panaikinti Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos (toliau – ir Taryba, atsakovas) 2012 m. spalio 31 d. nutarimą Nr. 1S-149 „Dėl atsisakymo pradėti tyrimą dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro sprendimų, susijusių su Lietuvos oro transporto politikos įgyvendinimu, atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams“ (toliau – ir Nutarimas Nr. 1S-149) ir įpareigoti atsakovą pradėti tyrimą pagal pareiškėjo pareiškimą dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – ir Susisiekimo ministerija) veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo (toliau – ir Konkurencijos įstatymas) 4 straipsnio reikalavimams (b. l. 1–5).

Pareiškėjas paaiškino, kad pagal Lietuvos pasiekiamumo oro transportu gerinimo 2010–2012 metų programos (toliau – ir Programa), patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. birželio 23 d. įsakymu Nr. 3-400, taip pat Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. gruodžio 1 d. įsakymo Nr. 3-615 bei 2012 m. vasario 27 d. įsakymo Nr. 3-154 „Dėl valstybei svarbių tiesioginio reguliariojo oro susisiekimo kryptių patvirtinimo“ turinį yra pagrindas teigti, jog išskirtinis dėmesys ir valstybės parama yra skiriama VĮ Tarptautiniam Vilniaus oro uostui (toliau – ir Vilniaus oro uostas), nes iš valstybės finansavimo, skirto Programai įgyvendinti, lėšų VĮ Kauno aerouostui (toliau – ir Kauno aerouostas) nebuvo skirta, Programos įgyvendinimas siejamas tik su Vilniaus oro uosto plėtra ir jo konkurencingumo

didinimu. Pareiškėjas taip pat pažymėjo, kad valstybei svarbios tiesioginio reguliariojo oro susisiekimo kryptys, kuriomis vykdomi tiesioginiai reguliariojo oro susisiekimo skrydžiai, numatytos taip pat tik iš Vilniaus oro uosto. Pareiškėjo įsitikinimu, nurodyti faktai leidžia pagrįstai teigti, kad egzistuoja aplinkybės, atitinkančios Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies pažeidimo kriterijus, todėl tai gali būti pakankamas pagrindas atsakovui pradėti tyrimą.¹³⁵

Vilniaus apygardos administracinis teismas 2013 m. vasario 28 d. sprendimu pareiškėjo prašymą atmetė kaip nepagrįstą. Pirmosios instancijos teismas nustatė, kad atsakovas atsisakė pradėti tyrimą pagal Konkurencijos įstatymo 24 straipsnio 4 dalies 8 punktą, t. y. nustatęs, kad pareiškime nurodytų faktinių aplinkybių tyrimas neatitinka Tarybos veiklos prioritetų. Remiantis Apeliacinio teismo nutartimi, atsakovas vadovavosi veiksmingai konkurencijai ir vartotojų gerovei bei racionalaus išteklių naudojimui įtaką darančiais principais. Neatitikimas šiems principams, anot Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo teisėjų kolegijos, buvo konstatuotas todėl, kad pareiškėjo skundžiamų teisės aktų galiojimas buvo laikinas.¹³⁶

Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo teisėjų kolegija, atsakydama į pareiškėjo Kauno miesto savivaldybės skundą, konstatavo:

Atsakovas pagrįstai atsisakė pradėti tyrimą dėl Susisiekimo ministerijos veiksmų, t. y. dėl minėtų teisės aktų poveikio konkurencijai, nes nebegaliojančių / tuoj baigiančių galioti teisės aktų vertinimas neatitiktų Tarybos veiklos prioriteto, t. y. negalėtų reikšmingai prisidėti prie veiksmingos konkurencijos apsaugos. Teismas pažymi, kad pripažinimas / nepripažinimas, kad tam tikri Susisiekimo ministerijos veiksmai, siejami su nebegaliojančiais teisės aktais, neturėtų prasmės, nes neturėtų poveikio visuomeniniams santykiams ir tuo pačiu toks tyrimas naudotų ribotus Tarybos išteklius, kas prieštarautų racionalaus išteklių panaudojimo principui.¹³⁷

Kaip matyti iš nagrinėjamos bylos teksto išvados, ginčijamas Konkurencijos tarybos 2012 m. spalio 31 d. nutarimas Nr. 1S-149 bei pirmosios instancijos teismo sprendimas yra teisėti ir pagrįsti. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas nustatė, kad pirmosios instancijos teismas tinkamai taikė procesinės ir materialinės teisės nuostatas, pagrindo jo naikinti nėra, todėl apeliacinis skundas buvo atmetamas kaip nepagrįstas.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, galima prieiti prie išvados, kad pirminis (iki 2014 m.) trijų atskirų juridinių subjektų – Lietuvos tarptautinių oro uostų – valdymas skatino savotiškas ir komplikuotas civilinių oro uostų lenktynes, kuriose, remiantis teismų praktika, „nugalėtoju“ paprastai tapdavo sostinės oro uostas. Oro uostų, kaip atskirų juridinių subjektų, valdymą paskutiniu metu ypač apsunkindavo Kauno miesto savivaldybė, kuri nepritarė Susisiekimo

¹³⁵ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo trijų teisėjų kolegijos 2013 m. gruodžio 17 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A822-1556/2013.

¹³⁶ Ten pat [žiūrėta 2015-04-17].

¹³⁷ Ten pat.

ministerijos vykdomai oro uostų finansavimo bei plėtros politikai, todėl savo miesto interesus gynė teismine tvarka.

Nagrinėjant trijų valstybės įmonių sujungimo klausimą taip pat reikia pasakyti, kad iki oro uostų centralizavimo kiekviena Vyriausybė, siekdama vienodo tikslo, įgyvendindavo skirtingą valdymo strategiją. Svarbiausias neigiamas reiškinys, kuris turėjo išnykti inicijavus oro uostų centralizavimą – konkurencija dėl valstybės investicijų. Kiti reorganizavimo tikslai, kurių buvo siekiama atlikus oro uostų centralizaciją, yra valstybės įmonės Tarptautinis Vilniaus oro uostas, valstybės įmonės „Kauno aerouostas“ ir valstybės įmonės Tarptautinis Palangos oro uostas valdymo optimizavimas ir išlaidų sumažinimas, efektyvus oro uostų valdymo modelio sukūrimas, kurie leistų darniai plėsti tarptautinius Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostus. Remiantis jungtinės įmonės VĮ Lietuvos oro uostai pateiktais duomenimis, 2014 m. trečiojo ketvirčio bendrovės pajamos sudarė 21,5 mln. litų (6,23 mln. eurų) ir 6,4 proc. viršijo planuotą sumą bei 9,7 proc. 2013 m. rezultata (vertinant visų trijų įmonių atskirus rezultatus konsoliduotai). Aviacinės veiklos pajamos, kurias sudaro oro uostų rinkliavos, centrinės infrastruktūros pajamos bei kitos aviacinės pajamos, pasiekė 14,1 mln. litų (4,08 mln. eurų) ir buvo 4,9 proc. didesnės nei planuota bei 10,3 proc. didesnės nei 2013 m.¹³⁸

VĮ Lietuvos oro uostai 2014 m. trečiąjį ketvirtį taip pat patyrė mažiau sąnaudų – 16,1 mln. litų (4,66 mln. eurų), t. y. 14 proc. mažiau nei planuota.¹³⁹

VĮ Lietuvos oro uostai informuoja, kad „Per 2014 m. pirmus tris ketvirčius keleivių skaičius Lietuvos oro uostuose paaugo 9,5 proc., skrydžių padaugėjo 15,6 proc. Bendruose pasaulio aviacijos vystymosi grafikuose, vertinant keleivių skaičiaus ir BVP augimo santykį, Lietuva yra viršutinėje pozicijoje šalia Jungtinių Arabų Emyratų, Turkijos ar Tailando“.¹⁴⁰

Nagrinėjant Lietuvos tarptautinių oro uostų sujungimo klausimą, būtų naudinga peržiūrėti bei pakomentuoti naujus valstybės įmonės Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo nuostatus, kurie, beje, yra identiški Kauno ir Palangos filialų nuostatom.¹⁴¹

VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS ORO UOSTŲ VILNIAUS FILIALO NUOSTATAI

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Valstybės įmonė Lietuvos oro uostai (toliau Įmonė) yra iš valstybės turto įsteigtas ribotos civilinės atsakomybės viešasis juridinis asmuo, o Įmonės Vilniaus filialas (toliau

¹³⁸ Lietuvos oro uostai: finansinė situacija pagrindžia oro uostų sujungimą. VĮ Lietuvos oro uostai [interaktyvus]. Vilnius, 2014-11-04 [žiūrėta 2015-10-14]. <<http://www.vilnius-airport.lt/lt/naujienos/?id=903561>>.

¹³⁹ Ten pat.

¹⁴⁰ Ten pat.

¹⁴¹ VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo generalinio direktoriaus 2014 m. birželio 25 d. patvirtinti VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo nuostatai Nr. 1R-124.

Filialas) yra Įmonės struktūrinis padalinys, turintis savo buveinę ir atliekantis dalį Įmonės funkcijų.

2. *Filialo pavadinimas – Valstybės įmonės Lietuvos oro uostų Vilniaus filialas.*

3. *Filialo steigėjas – Valstybės įmonė Lietuvos oro uostai, juridinio asmens kodas <...>, duomenys apie steigėją kaupiami ir saugomi VĮ Registrų centras tvarkomame Juridinių asmenų registre.*

4. *Filialas savo veikloje vadovaujasi Lietuvos Respublikos Konstitucija, Lietuvos Respublikos civiliniu kodeksu, Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymu, kitais Lietuvos Respublikos įstatymais, Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis (įskaitant sutartis ir susitarimus oro transporto srityje), Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) standartais ir rekomendacijoms, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimais, kitais teisės aktais, Įmonės įstatais, Filialo steigėjo sprendimais bei šiais nuostatais.*

5. *Filialas nėra juridinis asmuo. Įmonė atsako pagal Filialo prievoles, o Filialas atsako pagal įmonės prievoles.*

6. *Filialo veiklos laikotarpis yra neribotas.*

Kaip matyti iš VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo nuostatų, po įvykdyto centralizavimo anksčiau savarankiškai funkcionavę Kauno ir Palangos tarptautiniai oro uostai visiškai prarado autonomiją ir tapo VĮ Lietuvos oro uostai padaliniais, neturinčiais juridinio asmens statuso. Sujungiant visus tris šalies civilinius oro uostus, visų pirma, buvo siekiama pašalinti vadybos trūkumus, kurie galėjo būti svarbiausia tarptautinių oro uostų reguliavimo problemų priežastimi.

Nagrinėjant tarptautinių oro uostų sujungimo klausimą, pasakytina, kad 2010 m. išleistoje „Lietuvos oro transporto plėtros studijoje“ taip pat buvo analizuojama šalies tarptautinių oro uostų reorganizavimo perspektyva, tačiau, studijos kūrėjų siūlymu, Lietuvos tarptautiniai oro uostai turėjo būti pertvarkyti į akcines bendroves. Pateikdami tokį valdymo efektyvumo stiprinimo mechanizmą, studijos autoriai vylėsi, kad valdymo institucijoms bus suteikta daugiau kompetencijos, išaugs Susisiekimo ministerijos vaidmuo įmonių valdymo procese:

Oro uostų pertvarkymo į akcines bendroves klausimas buvo pradėtas analizuoti jau Strategijoje 2015. Joje, kaip viena iš priemonių, buvo pasiūlytas VĮ „Kauno aerouostas“, VĮ Tarptautinis Palangos oro uostas, VĮ Tarptautinis Vilniaus oro uostas pertvarkymas į akcines bendroves iki 2009 m. Strategijoje 2015 valstybės įmonės pertvarkymas į akcinę bendrovę buvo siejamas su tokiais pagrindiniais privalumais:

- *Galimybė greitai ir lanksčiai reaguoti į pasikeitusią situaciją rinkoje, nedelsiant priimant būtinus sprendimus.*

- *Galimybė pritraukti investicijas.*
- *Didesnė bendrovės personalo atsakomybė ir suinteresuotumu, nes padidėja galimybės įdiegti skatinimo programas.*
- *Nebuvimu vyriausybinių apribojimų investicijoms: perkant naują techniką, skolinant, mažinant ar didinant įstatinį kapitalą.*
- *Galimybė plačiau diversifikuoti oro uosto veiklą, atsisakant nepelningų veiklos sričių.*
- *Vadybininkų ir kvalifikuotų specialistų, personalo skaičiaus pasirinkimu*¹⁴².

Nagrinėjamoje studijoje yra pažymima, kad „<...> pagal Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės 2009 m. gruodžio 23 d. valstybinio audito ataskaitą Nr. P2-20-23-24 „Valstybės įmonių valdymas“ valstybinės įmonės teisinė forma yra atgyvenusi ir tokios juridinio asmens formos reikėtų atsisakyti“.¹⁴³ Oro uostų studijoje taip pat yra teigiama, kad „<...> oro uostų pertvarkymas į akcines bendroves suteiktų daugiau kompetencijos valdymo organams (atsirastų stebėtojų taryba ir valdyba) ir leistų Susisiekimo ministerijai aktyviau dalyvauti įmonės valdyme. Taip pat oro uostams būtų sudaryta galimybė būti kitų juridinių asmenų dalyve, operatyviau ir galimai efektyviau nuomoti savo turtą“.¹⁴⁴

Remiantis anksčiau išdėstyta medžiaga, galima konstatuoti, kad Lietuvos oro uostų sujungimo ir pertvarkymo perspektyva Lietuvoje buvo analizuojama daugelį metų – tokį projektą svarstė ir ankstesnės Vyriausybės. Tačiau įmonių reorganizavimas į vieną bendrovę buvo įvykdytas tik 2014 m. Po bendrovių pertvarkymo praėjus truputį daugiau nei vieneriems metams, aiškėja, dėl kokios priežasties buvo sujungtos visos trys valstybės įmonės: Vyriausybė planuoja perleisti oro uostus valdyti privačiam investuotojui apytiksliai 25-eriems metams. Tokiu būdu siekiama pritraukti daugiau privačių lėšų.¹⁴⁵

Kalbant apie koncesijos įgyvendinimą nagrinėjamoje situacijoje, darbo autorė pritaria Seimo nario Jurgio Razmos nuomonei, kad oro uostai gali veiksmingai funkcionuoti užtikrindami tiek strateginių šalies interesų įgyvendinimą, tiek didelę ekonominę naudą

¹⁴² Lietuvos oro transporto plėtros studija Lietuvos oro transporto programai parengti. Ramboll Denmark A/S Ramboll Group A/S [interaktyvus]. Danija, 2010. p. 67–68 [žiūrėta 2015-05-11]. <http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Teisine_informacija/Tyrimai_ir_analizes/Oro_transporto_pletros_studija_10_08_23.pdf>.

¹⁴³ Ten pat, p. 68.

¹⁴⁴ Ten pat.

¹⁴⁵ LRV Strateginis komitetas iš esmės pritarė Lietuvos oro uostų infrastruktūros ir paslaugų plėtrai koncesijos būdu. VI Lietuvos oro uostai [interaktyvus]. Vilnius, 2015-06-26 [žiūrėta 2015-06-30]. <<http://www.vilnius-airport.lt/lt/naujienos/?id=1182635>>.

valstybei. Parlamentaras pagrįstai teigia, kad „<...> ir valstybinė oro uostus valdanti įmonė gali veikti efektyviai be jokio koncesininko pagalbos“.¹⁴⁶

Reziumuojant oro uostų valdymo klausimą, reikia pasakyti, kad nors koncesija ir nėra absoliutus objekto privatizavimas, tačiau tai sutartis, kurios galiojimo metu bendrovę valdo privatūs investuotojai, o tokių strateginių objektų kaip valstybinių oro uostų perdavimas į privačias rankas, kad ir apibrėžtomis sąlygomis, yra labai rizikingas žingsnis. Apie tai liudija iki 2009 m. egzistavusios (2005 m. privatizuotos) nacionalinės reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovės „Lietuvos avialinijos“, taip pat kitų privataus kapitalo lietuviškų oro linijų bendrovių („Star1 Airlines“, „Aurela“) bankrotas. Autorės nuomone, tokių strateginių objektų kaip VĮ Lietuvos oro uostai valdymas, ypač finansinio augimo metu, neturi būti perduotas į uždaras rankas. Privataus investuotojo tikslas yra gauti kuo daugiau pelno, todėl verslininkai nėra suinteresuoti mažinti tarifus ar pritraukti naujų kontrahentų. Todėl vienas pamatinių valstybinio oro uosto uždavinių – prisidėti prie ekonomikos augimo didinant atvykstančių keleivių srautus – prieštarauja pagrindiniam privataus investuotojo tikslui – gauti grįžtamąjį pelną.

VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo teikiamų paslaugų vertinimas

Kitas klausimas buvo skirtas VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo teikiamoms paslaugoms įvertinti.

Civilinės aviacijos administracijos specialistas į pateiktą klausimą atsakė taip:

Kadangi kaip keleivis (klientas) retai naudojuosi TVOU [Tarptautinio Vilniaus oro uosto – aut.] teikiamomis paslaugomis, negalėčiau objektyviai pareikšti savo nuomonės apie šį teikiamų paslaugų segmentą.

Iš skrydžių saugos užtikrinimo aspekto VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo reguliavimui ekspertas akcentuotinių pastabų neturėjo.

Aviakompanijos X eksperto nuomone, VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo pareigūnai privalo tikrinti ne tik iš tarptautinių oro uostų atskridusių lėktuvų keleivius ir įgulas, tačiau ir visų bendrosios aviacijos orlaivių, kurie kyla iš vietinių oro uostų, keleivius ir įgulas.

Aviakompanijos Y atstovo teigimu, VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo teikiamų paslaugų kokybė atitinka aukščiausius standartus ir yra užtikrinama aukštos kvalifikacijos specialistų.

¹⁴⁶ Seimo nario J. Razmos pranešimas: parlamentaras stebisi Vyriausybės sumanymu Lietuvos oro uostų valdymą perduoti koncesininkui. Lietuvos Respublikos Seimas [interaktyvus]. Vilnius, 2015-06-03 [žiūrėta 2015-06-30]. <http://www3.lrs.lt/pls/inter/w5_show?p_r=618&p_d=158324&p_k=1>.

Aviakompanijos Z atstovas VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo teikiamas paslaugas iš esmės vertino teigiamai, tačiau, kad būtų užtikrintas patogus ir greitas saugumo patikrinimas, siūlė padaryti atskirą patekimą į oro uosto teritoriją įguloms, o ne per bendrą keleivių kontrolės punktą, kaip yra šiuo metu.

VĮ Lietuvos oro uostai reprezentantas Vilniaus padalinio teikiamas paslaugas apibūdino kaip atitinkančias vartotojų poreikius.

Kiti interviu dalyviai VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo teikiamas paslaugas įvertino teigiamai ir pastabų nepateikė.

Respondentų pateikti atsakymai leidžia daryti prielaidą, kad VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo teikiamos paslaugos iš dalies atitinka teisėtus aviacijos specialistų lūkesčius. Penki tiriamieji ekspertai, iš jų – Civilinės aviacijos administracijos atstovas, VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo vykdomą veiklą įvertino palankiai. Likusieji aviacijos ekspertai vis dėlto pastebėjo tam tikrų trūkumų, tiesiogiai susijusių su VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo saugumo užtikrinimo organizavimu ir jo kokybe.

3.3 Civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo efektyvumo įvertinimas: vartotojų nuostatos

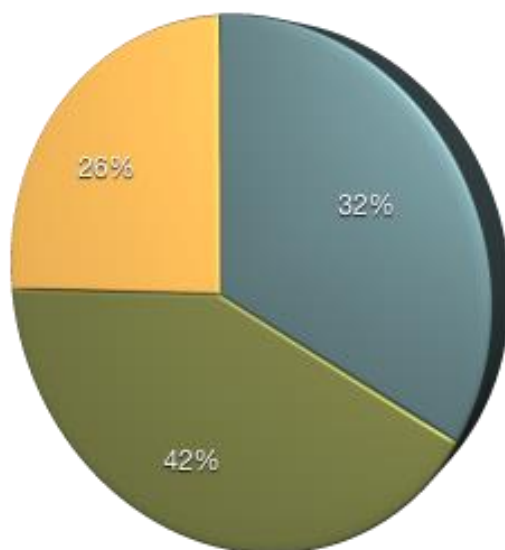
Darbo tyrimas paremtas ne tik specialistų, vykdančių Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos administravimo, priežiūros, plėtros bei paslaugų teikimo funkcijas, patirtimi, bet ir 50 apklaustų civilinės aviacijos segmento paslaugų vartotojų (keleivių) nuostatomis.

Visi tyrimo dalyviai – tai LR piliečiai, besinaudojantys Lietuvoje veikiančių reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovių ir tarptautinių oro uostų paslaugomis ir turintys tam tikrą nuomonę apie Lietuvos civilinės aviacijos segmento teikiamas paslaugas.

Pirmuoju anketos klausimu buvo siekiama išsiaiškinti, kaip dažnai respondentams tenka keliauti iš Lietuvos į kitas pasaulio šalis.

Paaikškėjo, kad 42 % apklaustųjų lėktuvu keliauja 2–3 kartus per metus, 32 % apklausos dalyvių iš Lietuvos išvyksta ne dažniau kaip kartą per metus ir 26 % respondentų – dažniau nei 3 kartus per metus (žr. 1 diagramą). Įvertinus gautus rezultatus, galima daryti prielaidą, kad oro transportas – tai svarbi, nuo šiuolaikinio gyvenimo neatsiejama susisiekimo priemonė.

- Ne dažniau kaip kartą per metus
- 2 - 3 kartai per metus
- Dažniau nei 3 kartai per metus

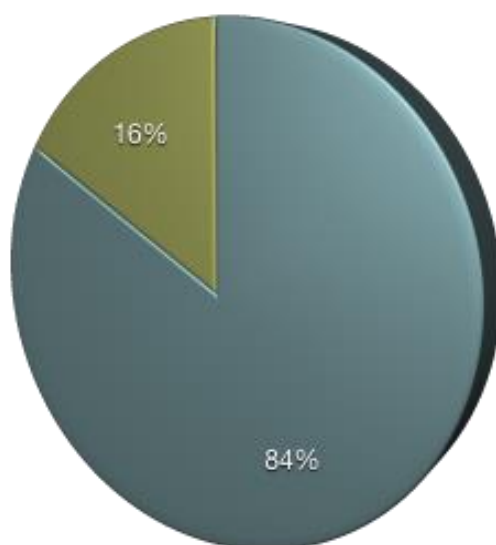


1 diagrama. Vartotojų kelionių lėktuvu dažnumo vertinimas.

Toliau tyrimo dalyvių buvo klausama, ar reikia didinti skrydžių, vykdomų iš VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo skaičių ir įvairinti jų kryptis.

84 % respondentų pareiškė nuomonę, kad skrydžių ir krypčių gausinimas yra pagrįstas, ir tik 16 % apklaustųjų mano, kad reisų bei krypčių didinimas (įvairinimas) nėra būtinas (žr. 2 diagramą).

- Skrydžių skaičiaus ir (ar) krypčių didinimas reikalingas
- Skrydžių skaičiaus ir (ar) krypčių didinimas nereikalingas



2 diagram. Poreikio didinti skrydžių skaičių ir krypčių įvairovę vertinimas.

Atsižvelgiant į anketoje pateiktus atsakymus, galima konstatuoti, kad šiuo metu iš VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo organizuojamas tiesioginių reisų skaičius yra nepakankamas. Be to, nėra užtikrinta atitinkamų kryptių skrydžių įvairovė. Pasak respondentų, iš pagrindinio šalies oro uosto turėtų būti organizuojami tiesioginiai skrydžiai į šias šalis: Ispaniją, Graikiją, Portugaliją ir Kazachstaną.

Pagal 2012 m. susisiekimo ministro patvirtinto orinio susisiekimo srities įsakymą „Dėl valstybei svarbių tiesioginio reguliariojo oro susisiekimo kryptių patvirtinimo“, tarp strategiškai svarbių tiesioginio reguliariojo oro susisiekimo kryptių yra patvirtinta tik viena tiriamųjų įvardyta kryptis:

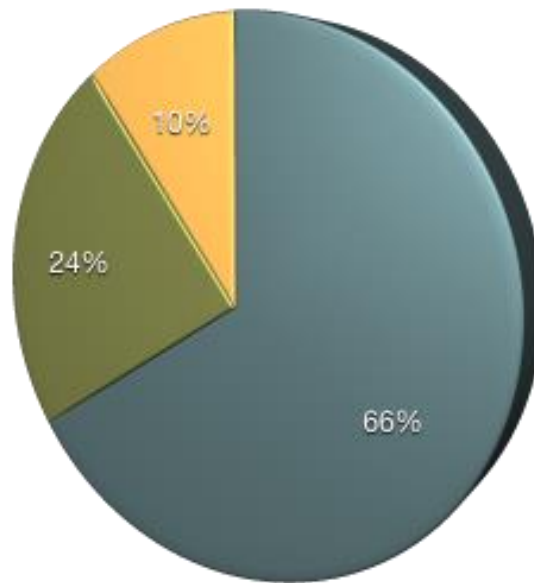
Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. spalio 28 d. nutarimu Nr. 1390 „Dėl pavedimo Susisiekimo ministerijai patvirtinti valstybei svarbias tiesioginio reguliariojo oro susisiekimo kryptis“ (Žin., 2009, Nr. 131-5687):

1. T v i r t i n u šias valstybei svarbias tiesioginio reguliariojo oro susisiekimo kryptis, kuriomis turi būti vykdomi tiesioginiai reguliariojo oro susisiekimo skrydžiai iš Tarptautinio Vilniaus oro uosto: Amsterdamas, Barselona, Berlynas, Briuselis, Diuseldorfas, Dublinas, Frankfurtas, Hamburgas, Helsinkis, Kijevas, Kopenhaga, Londonas, Maskva, Milanas, Miunchenas, Oslas, Paryžius, Praha, Ryga, Roma, Sankt Peterburgas, Stambulas, Stokholmas, Talinas, Tel Avivas, Varšuva, Viena.¹⁴⁷

Trečiasis anketos klausimas buvo skirtas išsiaiškinti respondentų nuomonę apie vietinių skrydžių į Palangą organizavimo būtinybę. Didžioji kandidatų dauguma (66 %) laikosi nuomonės, kad vietinių skrydžių į Palangą steigimas nėra būtinas, 24 % apklaustųjų mano, kad tokie skrydžiai išties yra reikalingi ir 10 % tiriamųjų šiuo klausimu nuomonės nepateikė. Remiantis kandidatų pateiktais atsakymais, galima daryti prielaidą, kad vietinių skrydžių į Palangą vykdymui pritartų mažesnė Lietuvos vartotojų (keleivių) grupė (žr. 3 diagramą).

¹⁴⁷ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. vasario 27 d. įsakymas Nr. 3-154 „Dėl valstybei svarbių tiesioginio reguliariojo oro susisiekimo kryptių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2012-03-03, Nr. 27-1238.

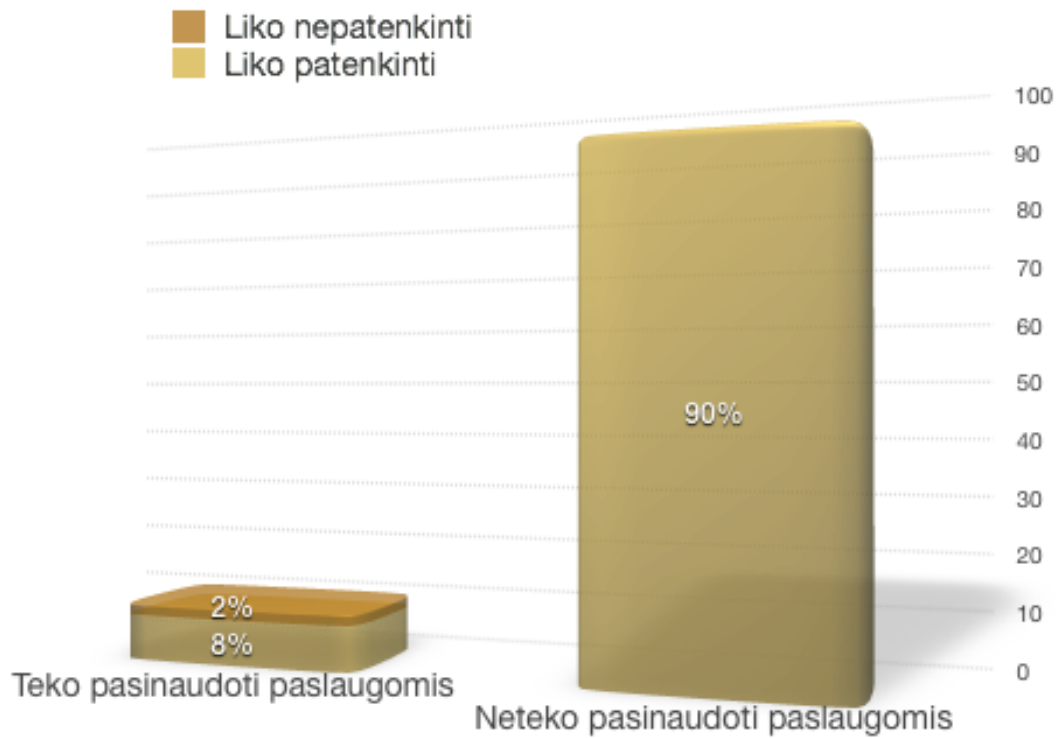
● Nėra poreikio ● Yra poreikis
● Neturi nuomonės



3 diagrama. Skrydžių į Palangą poreikio vertinimas.

Toliau respondentai buvo prašomi atsakyti į klausimą: „Ar Jums teko pasinaudoti Lietuvos oro linijų bendrovės „Air Lituanica“ paslaugomis? Ar likote patenkinti paslaugų kokybės ir kainos santykiu? Ar bendrovės paslaugų kokybė skyrėsi nuo privačių (užsienio) oro vežėjų paslaugų kokybės?“

Absoliuti dauguma (90 %) apklausos dalyvių atskleidė, kad jiems neteko pasinaudoti oro linijų bendrovės „Air Lituanica“ paslaugomis. Likusieji 10 % apklaustųjų nurodė, kad yra keliavę dabar jau bankrutuojančios oro linijų bendrovės „Air Lituanica“ lėktuvu. Iš 10 % nacionalinio oro vežėjo paslaugas išbandžiusių apklausos dalyvių patenkinti liko 2 % (žr. 4 diagramą).



4 diagrama. Lietuvos oro linijų bendrovės „Air Lituanica“ paslaugų vertinimas.

Iš anketoje pateiktų atsakymų galima spręsti, kad šiuo metu bankrutuojantis Lietuvos oro linijų vežėjas „Air Lituanica“ nebuvo populiarus tarp Lietuvos keleivių.

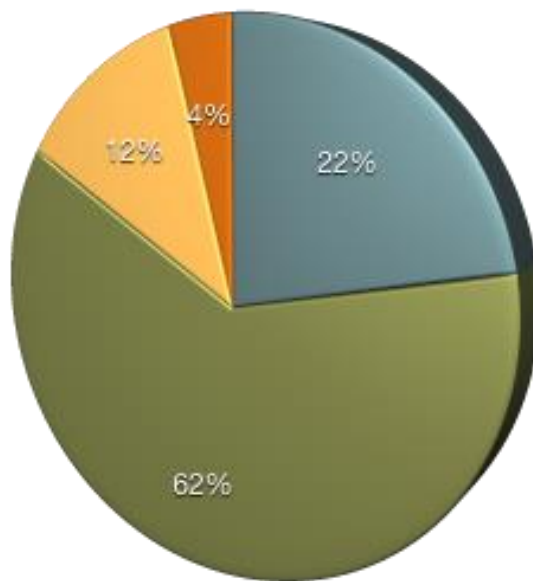
Kitas anketos klausimas buvo skirtas išsiaiškinti, ar Lietuvai reikalingas valstybės dotuojamas nacionalinis reguliariųjų skrydžių vežėjas. Kandidatams buvo pateikti keturi atsakymo variantai:

1. Taip, nes būtina užtikrinti šalies pasiekiamumą.
2. Svarbi tik kaina ir pati paslauga (vežėjas reikšmės neturi)
3. Valstybė privalo rūpintis šalies įvaizdžiu – nacionalinis vežėjas yra būtinas.
4. Neturiu nuomonės.

22 % respondentų, palaikydami nacionalinio vežėjo idėją, pasirinko pirmą kriterijų, 12 % dalyvių mano, kad nacionalinis vežėjas reikalingas kuriant bendrą šalies įvaizdį. Net 62 % apklaustųjų nurodė, kad svarbi tik kaina ir pati paslauga. Likusieji 4 % nuomonės neturėjo (žr. 5 diagramą).

Gauti apklausos duomenys parodė, kad didžioji dauguma ištirtų vartotojų (keleivių), rinkdamiesi reguliariųjų skrydžių bendrovę, pirmiausia atsižvelgia į kainą.

- Taip, nes būtina užtikrinti šalies pasiekiamumą
- Svarbi tik kaina ir pati paslauga
- Valstybė privalo rūpintis šalies įvaizdžiu
- Neturi nuomonės



5 diagrama. Nacionalinio reguliariųjų skrydžių vežėjo poreikio vertinimas.

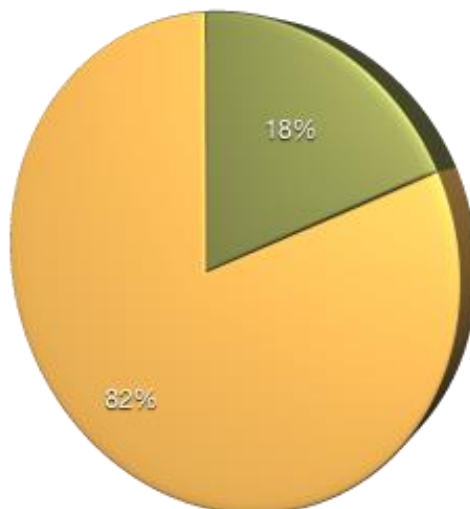
Šeštoju anketos klausimu siekta išsiaiškinti vartotojų lūkesčius renkantis aviakompaniją. Apklaustos dalyviams buvo pasiūlyti trys atsakymo variantai:

1. Privataus kapitalo oro linijų bendrovė.
2. Valstybinė oro linijų bendrovė.
3. Neturi reikšmės.

Pagal respondentų pateiktus atsakymus galima matyti, kad daugumai tyrimo dalyvių skrydžių bendrovės juridinis statusas įtakos neturi – 82 % atsakiusiųjų pasirinko trečią variantą, 18 % respondentų – renka valstybinę oro linijų bendrovę (žr. 6 diagramą).

Kaip matyti iš gautų atsakymų, Lietuvos civilinės aviacijos segmento paslaugų vartotojai, rinkdamiesi aviakompaniją, bendrovės juridiniam statusui ypatingos reikšmės neteikia.

● Privati oro bendrovė ● Valstybinė oro bendrovė
● Neturi reikšmės



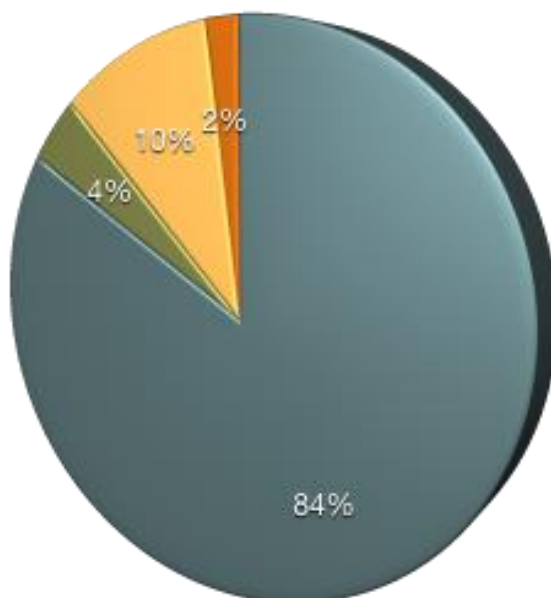
6 diagrama. Vartotojų aviakompanijos pasirinkimo vertinimas.

Kitas klausimas buvo skirtas išsiaiškinti kandidatų nuomonę apie civilinės aviacijos segmento paslaugas. Buvo pateikti keturi atsakymų variantai:

1. Saugi ir svarbi susisiekimo priemonė
2. Antraeilė susisiekimo priemonė
3. Svarbi, bet nelabai saugi susisiekimo priemonė.
4. Neturiu nuomonės.

Absoliuti dauguma apklausos dalyvių išskyrė vieną – „svarbi ir saugi susisiekimo priemonė“. Šį atsakymo variantą pasirinko 84 % apklausoje dalyvavusių respondentų, 10 % tiriamųjų mano, kad oro linijos – tai „svarbi, bet nelabai saugi susisiekimo priemonė“. Tik 4 % respondentų atsakė, kad oro linijų bendrovės – tai „antraeilė susisiekimo priemonė“, ir 2 % apklausoje dalyvavę Lietuvos piliečiai nuomonės nepateikė (žr. 7 diagramą). Įvertinus visus atsakymus, galima daryti prielaidą, kad didžioji dalis vartotojų (keleivių) Lietuvos civilinės aviacijos segmento paslaugas vertina teigiamai.

- Svarbi ir saugi susisieikimo priemonė
- Antraeilė susisieikimo priemonė
- Svarbi, bet nelabai saugi susisieikimo priemonė
- Neturi nuomonės

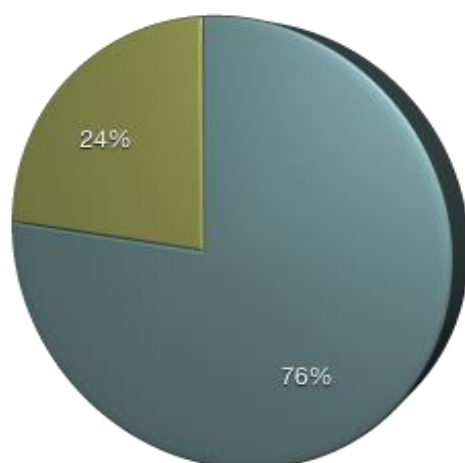


7 diagrama. Civilinės aviacijos segmento paslaugų vertinimas.

Aštuntasis klausimas skirtas atskleisti tiriamųjų vartotojų nuomonę apie VĮ Lietuvos oro uostai vykdomą politiką: „Kaip Jūs manote, Lietuvos tarptautinių oro uostų politika nutaikyta tik į pelną ar yra ir kitas tikslas? Kodėl taip galvojate?“

76 % apklaustųjų mano, kad Lietuvos tarptautinių oro uostų veikla nutaikyta tik į pelną, likusių 24 % respondentų nuomone, oro uostai atlieka ir kitą funkciją (žr. 8 diagramą).

- Nutaikyta tik į pelną
- Nutaikyta ne tik į pelną



8 diagrama. VĮ Lietuvos oro uostai vykdomos politikos vertinimas.

Kadangi tiriamieji buvo prašomi pagrįsti savo požiūrį, galima pateikti keletą jų argumentų:

- *Lietuvos oro uostų politika šiuo metu labiausiai nutaikyta į pelną, nors netgi esant tokiai politikai ji atlieka ir kitas funkcijas: turistų pritraukimas į Lietuvą, įvaizdžio formavimas. Tačiau nesant skrydžiams tarp Lietuvos oro uostų (pvz., Vilnius–Palanga) nėra vykdomos patogesnio viešojo transporto funkcijos.*

- *Taip, kol kas nutaikyta tik į pelną, nes „Air Lituanica“ turėjo mokėti didesnius oro uosto mokesčius nei, pavyzdžiui, „Ryanair“. Žemesni oro uosto mokesčiai galėjo būti naudingi savivaldybės vežėjui ir galėjo prisidėti prie greitesnės bendrovės plėtros.*

- *Manau, kad nutaikyta tik į pelną, kadangi pinigai yra uždirbami, tačiau tuo pačiu metu yra žlugdomos oro linijų kompanijos, stabdoma oro uosto ir aviacijos transporto plėtra.*

- *Dažniausiai pradžioje politika nutaikyta į kokybę bei srautų pritraukimą. Po įsitvirtinimo rinkoje prasideda pelno siekimas.*

Paskutiniu metu anketos klausimu respondentų buvo prašoma pateikti pasiūlymų (rekomendacijų) kaip būtų galima pagerinti Lietuvos civilinės aviacijos sektoriaus teikiamas paslaugas. Deja, šią anketos skiltį užpildė tik 2 respondentai:

- *Siūlau koreguoti oro uostų rinkliavas ir tokiu būdu palaikyti Lietuvoje veikiančius oro vežėjus.*

- *Siūlau įkurti aviacijos vystymo fondą.*

Tyrimo apibendrinimas

Magistro baigiamojo darbo tyrimas atskleidė Lietuvos civilinės aviacijos segmento ekspertų nuostatas dėl dabartinės civilinės aviacijos teisinės aplinkos, civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo spragų.

Tyrimo metu sukaupta informacija panaudota VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo teikiamų paslaugų kokybės įvertinimui. Buvo išryškintos civilinės aviacijos plėtros stabdymo priežastys, nustatytos administracinių (teisinių) pertvarkymų gairės, įvertintas Lietuvos oro uostų sujungimo poreikis. Tyrimo metu buvo išaiškinta tiriamųjų ekspertų pozicija dėl tam tikrų civilinės aviacijos sričių specialistų trūkumo ir jo poveikio visam aviacijos segmentui. Taip pat buvo atskleistos respondentų nuostatos dėl papildomų aviacijos klubų, valstybės valdomos reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovės steigimo būtinybės ir LR teisės aktų įtakos nacionalinių avialinijų įkūrimo procesui.

Vartotojų apklausa atskleidė tiriamųjų nuostatas dėl VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo vykdomų skrydžių ir kryptų įvairovės didinimo bei dėl vietinių skrydžių į Palangą

steigimo, taip pat dėl bankrutuojančios oro linijų bendrovės „Air Lituanica“ paslaugų kokybės. Tyrimu metu įvertintas vartotojų valstybės dotuojamo nacionalinio vežėjo poreikis bei nuostatos dėl VI Lietuvos oro uosai vykdomos politikos. Be to, buvo atskleistas respondentų požiūris į civilinės aviacijos segmentą kaip į Lietuvos infrastruktūros neatsiejamą dalį.

Šis tyrimas yra reikšmingas pagrindinių Lietuvos civilinės aviacijos valdymo problemų ir jų priežasčių identifikacija bei galimų jų sprendimo būdų rekomendacijomis. Respondentų pateikti duomenys galėtų būti naudingi gerinant Lietuvos civilinės aviacijos segmento teikiamų paslaugų kokybę, šalinant civilinės aviacijos valstybinio valdymo trūkumus bei didinant civilinės aviacijos tesinio reguliavimo efektyvumą. Šis tyrimas yra svarbus, nes atskleidžia pagrindinius Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos reguliavimo politikos ir plėtros strategijos principus.

IŠVADOS

Magistro baigiamajame darbe buvo išnagrinėtas LR civilinės aviacijos viršvalstybinio valdymo modelis, nustatytos nacionalinės civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros institucijos (CAA) valdymo funkcijos administracinio civilinės aviacijos reguliavimo procese, išnagrinėtas sportinės (mėgėjiškos) aviacijos priežiūros ir plėtros klausimas.

Išanalizavus civilinės aviacijos valdymo ir priežiūros institucijų vykdomą administracinį teisinį reguliavimą, įvertinus ekspertų ir vartotojų nuostatas dėl LR civilinės aviacijos valdymo, priežiūros ir plėtros veiksmingumo, galima pateikti tokias išvadas.

1. Magistro darbe atlikta civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo, civilinės aviacijos subjektų veiklą reglamentuojančių teisės aktų bei aviacijos ekspertų ir vartotojų nuostatų analizė patvirtina darbe iškeltą hipotezę – dabartinis Lietuvos Respublikos administracinis teisinis reguliavimas neužtikrina visų civilinės aviacijos sričių pakankamai efektyvios ir tinkamos valstybinės priežiūros.

2. Ištyrus tyrimo metu gautą informaciją, buvo atskleistas ekspertų požiūris į LR civilinės aviacijos administracinį teisinį reguliavimą, įvardyti pagrindiniai šios srities valstybinio valdymo trūkumai. Tiriamieji aviacijos specialistai išskyrė tokias civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo spragas:

- a) valstybės įmonėje Lietuvos oro uostai nėra atliekamas bendrosios aviacijos orlaivių (įgulų ir keleivių), atskrendančių iš vietinių aerodromų, saugumo patikrinimas;
- b) nepakankamas civilinių bepiločių orlaivių naudojimo teisinis reglamentavimas;
- c) žymus aviacijos inžinierių ir skrydžių vadybos specialistų trūkumas;
- d) keistinas Civilinės aviacijos administracijos (CAA) juridinis statusas;
- e) nėra užtikrinta tinkama sportinės aviacijos priežiūra ir plėtra.

3. Pagal gautus tiriamųjų ekspertų atsakymus į klausimą dėl civilinės aviacijos srities administracinių teisinių pertvarkymų būtinybės, nustatyta:

- a) būtinas Civilinės aviacijos administracijos institucijos finansavimo modelio keitimas;
- b) būtinas mažosios (bendrosios) aviacijos specialistų reglamentavimo supaprastinimas;
- c) būtinas aviatorių studijų programos atnaujinimas;
- d) būtinas Europos Sąjungos civilinės aviacijos srities teisės aktų detalus struktūrizavimas.

4. Išanalizavus tiriamųjų ekspertų nuomonę apie Lietuvos Respublikos teisės aktų įtaką nacionalinio oro vežėjo steigimo procesui, nustatyta, kad šalies teisės aktai yra palankūs nacionalinių oro linijų kūrimui.

5. Išanalizavus tiriamųjų aviacijos ekspertų nuostatas, nustatytos pagrindinės priežastys, stabdančios civilinės aviacijos plėtrą:

a) nepakankamas tam tikrų civilinės aviacijos sričių valstybinis finansavimas;
b) kvalifikuotų civilinės aviacijos specialistų stoka (daugiausia CAA institucijoje).

6. Interviu su aviacijos ekspertais metu nustatytas šių aviacijos srities specialistų trūkumas: inžinierių mechanikų, aviacijos vadybos specialistų, skrydžių operacijų specialistų, skrydžių operacijų vadovų, antžeminių operacijų specialistų.

7. Pokalbio su aviacijos specialistais metu nustatytos pagrindinės priežastys, kurios sunkina oro vežėjo pažymėjimo gavimo procesą:

a) kvalifikuotų aviacijos vadybininkų trūkumas (pasekmė – pažymėjimo gavimo teisinio proceso neišmanymas);
b) neracionalūs Civilinės aviacijos administracijos institucijos biurokratiniai reikalavimai.

8. Nustačius Lietuvos keleivius aptarnaujančias reguliariųjų skrydžių oro linijų bendroves ir įvertinus Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos vykdomą oro transporto plėtros strategiją, paaiškėjo, kad šiandieninė Susisiekimo ministerijos ir valstybės įmonės Lietuvos oro uostai politika nutaikyta į užsienio šalių oro vežėjų pritraukimą ir išsaugojimą Lietuvos rinkoje.

9. Pagal gautus vartotojų atsakymus į klausimą dėl nacionalinio (valstybinio) oro vežėjo steigimo būtinybės, nustatyta, kad didžioji dalis tyrime dalyvavusių kandidatų nemato poreikio valstybės lėšomis steigti nacionalinę aviakompaniją.

10. Ištyrus anketavimo būdu gautą informaciją, nustatyta, kad Vilniaus miesto savivaldybei priklausiusi oro linijų bendrovė „Air Lituanica“ nebuvo populiari tarp Lietuvos vartotojų (keleivių).

11. Remiantis anketos duomenimis, nustatyta, kad skrydžių bendrovės pasirinkimą daugiausia lemia kaina.

12. Išanalizavus vartotojų (keleivių) požiūrį dėl iš VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo organizuojamų skrydžių pasiūlos, nustatyta, kad iš sostinės oro uosto vykdomų skrydžių kiekis neatitinka keleivių lūkesčių. Remiantis daugumos respondentų nuomone, turėtų būti didinamas tam tikrų kryptų reisų skaičius bei plečiamos šių tiesioginių skrydžių kryptys: Lietuva–Ispanija, Lietuva–Portugalija, Lietuva–Graikija, Lietuva–Kazachstanas.

13. Ištyrus LR sportinės aviacijos problematiką ir įvertinus Lietuvos aeroklubo prezidento laišką, paaiškėjo, kad finansavimo požiūriu sportinės aviacijos plėtra kartu su bendru civilinės aviacijos tobulinimo procesu nėra skatinama. Valstybės skiriamų lėšų nepakankamumas ne tik apsunkina aerodromų turto išsaugojimą, bet ir varžo bendrą mėgėjiškos aviacijos vystymo procesą.

PASIŪLYMAI

Atsižvelgiant į pagrindines problemas, kurios išryškėjo atlikus teisės aktų, visuomenės informavimo priemonių ir tyrimo duomenų analizę, parengtos nukreipiamosios rekomendacijos, kurios galėtų padėti efektyviau vykdyti LR civilinės aviacijos administracinį teisinį reguliavimą ir užtikrinti sportinės aviacijos išlaikymą ir plėtrą Lietuvos Respublikoje.

1. Priimti Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo ir Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo nuostatų pataisas, kurios draustų valstybės įmonės Lietuvos oro uostai privatizavimą (pataisos pridedamos – žr. priedą Nr. 5).

2. ES lygmeniu priimti atitinkamas saugumo patikrinimo procedūras bendrosios aviacijos orlaiviams, kurie atskrenda į tarptautinius oro uostus iš aerodromų, kuriuose nėra įrengtų saugumo patikros punktų.

3. Siekiant įveikti Civilinės aviacijos administracijoje dirbančių specialistų stygių, siūloma didinti CAA darbuotojų atlyginimus, kurie šiuo metu nėra konkurencingi ir lemia ekspertų trūkumą pagrindinėje Lietuvos civilinės aviacijos reguliavimo ir priežiūros institucijoje.

4. Turi būti didinamas Vilniaus Gedimino technikos universiteto A. Gustaičio aviacijos instituto studijų krepšelis, papildomai įtraukiant į studijų programų finansavimo procesą būsimus darbdavius, t. y. gali būti sudaromos trišalės sutartys tarp universiteto, studento ir būsimo darbdavio (ne tik valstybinės institucijos, kaip yra dabar, bet ir privačių darbdavių), kuris dalinai / visiškai apmoka visas su studento apmokymu susijusias universiteto išlaidas. Atitinkantis formaliuosius darbdavio reikalavimus studentas po sėkmingo studijų baigimo bus įpareigojamas (su išlygomis) dirbti darbdaviui visą sutarties nustatytą laikotarpį, proporcingai gražindamas apibrėžtą darbo užmokesčio dalį darbdaviui, finansavusiam darbuotojo mokslus.

5. Siekiant, kad Lietuvos orinis susisiekimas vystytų nuosavą susisiekimą su pasaulio valstybėmis ir 100 % nebūtų priklausomas nuo užsienio šalių reguliariųjų skrydžių oro linijų bendrovių vykdomų reisų į LR, darbo autorė siūlo įsteigti nacionalinę valstybinę (bet ne savivaldybės) oro linijų bendrovę. Alternatyvus problemos sprendimo būdas – dalinis valstybės valdymas (kai 51 % – valstybinis kapitalas, kurio kontrolinis akcijų paketas priklauso Lietuvos Respublikai, ir 49 % – privatus kapitalas, kurio kontrolinis paketas priklauso privačiam investuotojui, nebūtinai lietuviškos kilmės).

6. Darbo autorės siūlymu, Lietuvos aeroklubas, sprendamas lėšų nepakankamumo klausimą, pirmiausia turėtų sukelti platesnį visuomenės susidomėjimą aviacijos šaka, aktyvesnį suinteresuotų žmonių įsitraukimą į sportinės aviacijos bendruomenės ratą. Darbo autorė siūlo informaciją apie LAK vykdomą veiklą skleisti viešai, pavyzdžiui, Lietuvos didžiuosiuose

miestuose organizuoti reklaminę kampaniją. Kaip priemonę galima naudoti agitacinius plakatus, kurie skatintų domėtis sportinės aviacijos galimybėmis ir pasiekimais; taip pat skatinti mokyklinio amžiaus jaunimą stoti į oreivystės būrelius skaitant paskaitas apie aviaciją bendrojo lavinimo mokyklose, organizuojant nemokamas pažintines ekskursijas ir parodas. Atkreipus visuomenės dėmesį būtų lengviau rasti privačius rėmėjus, kurie dažniausiai remia masinį sportą.

TEISĖS AKTAI IR LITERATŪRA

Literatūra

1. AB „Avia Solutions Group“ tinklalapis [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-02-25]. <<http://www.aviasg.com>>.
2. AB „flyLAL-Lithuanian Airlines“ informacija. *Dulkėms nusėdus arba „Dobryj ranek Pani i Panove“*. Oficialus aviakompanijos AB „flyLAL-Lithuanian Airlines“ blogas [interaktyvus]. Vilnius, 2009-05-18 [žiūrėta 2015-02-27]. <<http://flylal.blogas.lt/dulkems-nusedus-arba-dobryj-ranek-pani-i-panove-6.html>>.
3. *Airlines*. Tarptautinio Rygos oro uosto tinklalapis (*Riga International airport*) [interaktyvus], [žiūrėta 2015-10-12]. <<http://www.riga-airport.com/en/main/flights/airlines>>.
4. Ančiukaitytė, I. *Keleivių saugumo užtikrinimo tyrimas tarptautiniame Vilniaus oro uoste*: magistro darbas – transporto inžinerija – Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2014.
5. *Apie mus. Valdymas*. Bankrutuojančios aviakompanijos „Air Lituanica“ tinklalapis [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-03-14]. <<https://www.airlituanica.com/lt/apie-mus/valdymas.html>>.
6. *Apie mus*. VĮ Lietuvos oro uostai [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-04-17]. <<http://www.vilnius-airport.lt/lt/apie-mus/>>.
7. *Apie VĮ „Oro navigacija“*. Valstybės įmonė „Oro navigacija“ [interaktyvus]. Vilnius [žiūrėta 2015-02-22]. <<http://www.ans.lt/lt/imonės-veikla/apie-vi-oro-navigacija/>>.
8. *Aviacijos įstatymas atitiks bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą. Mano Vyriausybė*. Lietuvos Respublikos Vyriausybė [interaktyvus]. Vilnius, 2007-01-31 [žiūrėta 2015-04-15]. <<https://lr.v.lt/lt/naujienos/aviacijos-istatymas-atitiks-bendro-europos-dangaus-sukurimo-pagrinda>>.
9. BNS informacija. *Į Vilniaus merus pretenduojantys R. Šimašius ir M. Majauskas skirtingai vertina „Air Lituanica“ perspektyvas*. „Delfi“ [interaktyvus]. Vilnius, 2015-01-27 [žiūrėta 2015-02-26]. <<http://www.delfi.lt/verslas/transportas/i-vilniaus-merus-pretenduojantys-r-simasius-ir-m-majauskas-skirtingai-vertina-air-lituanica-perspektyvas.d?id=67012576>>.
10. BNS informacija. *Už „Lietuvos avialinijas“ – 25,6 mln. litų*. „Vakarų ekspresas“ [interaktyvus]. Vilnius, 2005-08-11 [žiūrėta 2015-02-25]. <<http://www.ve.lt/naujienos/ekonomika/ekonomikos-naujienos/uz-lietuvos-avialinijas---256-mln-litu-/>>.

11. BNS informacija. *Užskrydžių saugą – iš keleivių kišenės*. „Kauno diena“ [interaktyvus]. Kaunas, 2015-02-25 [žiūrėta 2015-03-22]. <<http://m.kauno.diena.lt/naujienos/verslas/ekonomika/uz-skrydziu-sauga-keleiviu-kisenes-677229>>.
12. *Civilinės aviacijos administracija* [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-02-22]. <<http://www.caa.lt/>>.
13. DMN informacija. *Lietuvos oro linijoms 75*. „Kauno diena“ [interaktyvus]. Kaunas, 2013-10-22 žiūrėta 2015-02-10]. <<http://kauno.diena.lt/naujienos/lietuva/transportas/lietuvos-oro-linijoms-75-422280>>.
14. *Faktai ir skaičiai*. AB Air Baltic Corporation („airBaltic“) tinklalapis [interaktyvus], [žiūrėta 2015-03-16]. <<https://www.airbaltic.com/lt/fakti-skaiciai>>.
15. Gamziukas, A. *Lietuvos aeroklubas 1927–1940. Lietuvos aviacijos istorija 1919–1940 m*. VšĮ Plieno sparnai [interaktyvus]. Kaunas, 1986 [žiūrėta 2015-02-09]. <www.plienosparnai.lt/page.php?43>.
16. Grigaliūnaitė V. „*Air Lituanica*“ gelbėti panorą ne visi Vilniaus politikai, bet oro linijos gaus 5 mln. Lt. „15min“ [interaktyvus]. Vilnius, 2014-11-12 [žiūrėta 2015-02-26]. <<http://www.15min.lt/verslas/naujiena/transportas/air-lituanica-gelbeti-panoro-ne-visi-vilniaus-politikai-bet-oro-linijos-gaus-5-mln-lt-667-466146>>.
17. *International Air Transport Association (IATA)* [interaktyvus], [žiūrėta 2015-02-25]. <<http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>>.
18. *International civil aviation organization (ICAO)* [interaktyvus], [žiūrėta 2015-02-24]. <http://www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx>.
19. *Lietuvos aeroklubo prezidento J. Mažinto atviras laiškas magistro darbo autoriui*. Vilnius, 2015-04-12.
20. *Istorija. Lietuvos aeroklubas (LAK)* [interaktyvus]. Vilnius, 2012 [žiūrėta 2015-02-19]. <<http://www.aeroclub.lt/en/istorija>>.
21. Jemberga, S. „*airBaltic*“ mirties kilpa. „IQ“ [interaktyvus]. Vilnius, 2011-09-30 [žiūrėta 2015-10-07]. <<http://iq.lt/ekonomika/airbaltic-mirties-kilpa>>.
22. *Joint Aviation Authorities* [interaktyvus]. The Netherlands, 2015 [žiūrėta 2015-02-24]. <<https://jaato.com/>>.
23. Kardelis, K. *Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai*. Kaunas: Judex leidykla, 2002, p. 73.
24. Lesčius, V. *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*. Vilnius: Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministerijos Leidybos centras, 1998, p. 385–391.

25. Leonavičius, A. *Skrydžių saugumo vertinimas Tarptautiniame Kauno oro uoste*: bakalauro darbas – turizmas ir sporto vadyba – Kaunas: Lietuvos sporto universitetas, 2013.
26. *Lietuva ketina tapti Eurokontrolės nare*. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija [interaktyvus]. Vilnius, 2009-09-21 [žiūrėta 2015-02-25]. <<http://old.sumin.lt/lt/naujienos/8213?print=true>>.
27. *Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-09] <www.caa.lt/index.php?1195474392>.
28. *Lietuvos civilinės aviacijos administravimo istorija*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-08 [žiūrėta 2015-02-22]. <www.caa.lt/index.php?1195474392>.
29. *Lietuvos oro transporto plėtros studija Lietuvos oro transporto programai parengti*. Ramboll Denmark A/S Ramboll Group A/S [interaktyvus]. Danija, 2010, p. 50, 59, 67 [žiūrėta 2015-04-15]. <http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Teisine_informacija/Tyrimai_ir_analizes/Oro_transporto_pletros_studija_10_08_23.pdf>.
30. *Lietuvos oro uostai: finansinė situacija pagrindžia oro uostų sujungimą*. VĮ Lietuvos oro uostai [interaktyvus]. Vilnius, 2014-11-04 [žiūrėta 2015-10-14]. <<http://www.vilnius-airport.lt/lt/naujienos/?id=903561>>.
31. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-04-25]. <<http://www.transp.lt/lt/veikla?print=true>>;
32. Latvijos Respublikos transporto ministerija (*Latvijas Republikas Satiksmes ministrija*) [interaktyvus]. Rīga, 2014-03-05 [žiūrėta 2015-04-25]. <<http://www.sam.gov.lv/sm/content/?lng=ru&cat=134>>.
33. *LRV Strateginis komitetas iš esmės pritarė Lietuvos oro uostų infrastruktūros ir paslaugų plėtrai koncesijos būdu*. VĮ Lietuvos oro uostai [interaktyvus]. Vilnius, 2015-06-26 [žiūrėta 2015-06-30]. <<http://www.vilnius-airport.lt/lt/naujienos/?id=1182635>>.
34. Mažintas, J. *Atviras laiškas visiems, kas domisi aviacija: Ar Lietuva gali???* Lietuvos aeroklubo svetainė [interaktyvus]. Vilnius, 2014-10-30 [žiūrėta 2015-03-05]. <<http://www.aeroclub.lt/lt/component/content/article/5-naujienos/145-ar-lietuva-gali>>.
35. Mažintas, J. *Pratęskime diskusiją apie LAK nūdieną ir galimas ateities perspektyvas*. Lietuvos aeroklubas [interaktyvus]. Vilnius 2015 [žiūrėta 2015-03-12]. <<http://www.aeroclub.lt/en/component/content/article/5-naujienos/119-o-kas-toliau-tesinys>>.
36. Migonytė, S. *Pritarė „Lietuvos avialinijų“ privatizavimo programai*. „Verslo žinios“ [interaktyvus]. Vilnius, 2015-01-07 [žiūrėta 2015-02-19].

<<http://archyvas.vz.lt/news.php?strid=1002&id=179028>>.

37. Navickaitė, L. „Aviakompanija Lietuva“ ant žemės nutupdė bankrotas. „Kauno diena“ [interaktyvus]. Kaunas, 2005-11-24 [žiūrėta 2015-02-23].

<<http://kauno.diena.lt/dienrastis/kita/-rdquo-aviakompanija-lietuva-ant-zemes-nutupde-bankrotas-33058>>.

38. Oro transportas. Civilinės aviacijos saugumas. Europos Parlamento tinklalapis [interaktyvus], [žiūrėta 2015-04-07].

<http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/lt/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html>.

39. Peseckas, V. *Orinis susisiekimas Nepriklausomoje Lietuvoje. Lietuvos aviacijos istorija 1919–1940 m.* VšĮ Plieno sparnai [interaktyvus]. Vilnius, 2008 [žiūrėta 2015-02-09].

<<http://www.plienosparnai.lt/page.php?282>>.

40. Radžiūnas, V. *Kodėl latviai ir estai toliau skraido, o lietuviai bankrutuoja.* „Lrt.lt“ [interaktyvus]. Vilnius, 2015-06-01 [žiūrėta 2015-11-02].

<<http://www.lrt.lt/naujienos/ekonomika/4/103624>>.

41. Ramoška, G. *Pirmieji karo aviacijos lėktuvai 1919–1923. Lietuvos aviacijos istorija 1919–1940 m.* VšĮ Plieno sparnai [interaktyvus]. Vilnius, 2008 [žiūrėta 2015-02-10].

<<http://www.plienosparnai.lt/page.php?81>>.

42. *Seimo nario J. Razmos pranešimas: parlamentaras stebisi Vyriausybės sumanymu Lietuvos oro uostų valdymą perduoti koncesininkui.* Lietuvos Respublikos Seimas [interaktyvus]. Vilnius, 2015-06-03 [žiūrėta 2015-06-30].

<http://www3.lrs.lt/pls/inter/w5_show?p_r=618&p_d=158324&p_k=1>.

43. Šerėnaitė, A. *Už skrydžių saugą – 2 Eur iš kiekvieno išskrendančio keleivio.* „Verslo žinios“ [interaktyvus]. Vilnius, 2014-12-15 [žiūrėta 2015-03-21].

<<http://manojaunasverslas.vz.lt/straipsnis/F04EBF01-A671-44E6-8EF8-CF7F37617D63/U%C5%BE-skryd%C5%BEi%C5%B3-saug%C4%85-%E2%80%93-2-Eur-i%C5%A1-kiekvieno-i%C5%A1skrendan%C4%8Dio-keleivio>>.

44. *Skrydžių žemėlapis.* Tarptautinio Rygos oro uosto tinklalapis (*Riga International airport*) [interaktyvus], [žiūrėta 2015-10-12].

<http://www.riga-airport.com/uploads/files/69%20winter%20destinations%20ONLY_final_21%20okt%20DRUKA%20vakara%CC%84%20plkst%2016_42.pdf>.

45. *Skrydžių žemėlapis.* VĮ Lietuvos oro uostai [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-03-14]. <<http://www.vilnius-airport.lt/lt/planuoti-kelione/skrydziu-zemelapis/>>.

46. Spurga, S. *FlyLal bankrotas: pralaimėjome mes visi*. „Balsas.lt“ [interaktyvus]. Vilnius, 2009-01-21 [žiūrėta 2015-03-05]. <<http://www.tv3.lt/naujiena/233940/flylal-bankrotas-pralaimejom-mes-visi>>.
47. *Tarptautinės oro transporto asociacija (International Air Transport Association (IATA))* [interaktyvus], [žiūrėta 2015-02-28]. <<http://www.iata.org/Pages/default.aspx>>.
48. Technologijos.lt informacija. *Prisimenant pirmuosius Lietuvos oro linijų lėktuvus*. Technologijos.lt [interaktyvus] 2013-10-23 [žiūrėta 2015-02-12]. <<http://m.technologijos.lt/cat/1/article/S-36666>>.
49. Tidikis, T. *Socialinių mokslų tyrimų metodologija*. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2003, p. 457.
50. *Tikslinis studijų finansavimas*. Vilniaus Gedimino technikos universitetas [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-11-02]. <<http://www.vgtu.lt/norintiems-studijuoti/bakalauro-ir-vientisosios-studijos/tikslinis-studiju-finansavimas/95935>>.
51. *Užsienio šalių civilinės aviacijos institucijos*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2008-11-28 [žiūrėta 2015-04-20]. <<http://caa.lt/go/php/lit/Uzsienio-saliu-cao>>.
52. *Veiklos funkcijos*. Latvijos Civilinės aviacijos agentūra (*Civilās aviācijas administrācija*) [interaktyvus]. Rīga, 2012-11-20 [žiūrėta 2015-04-25]. <<http://www.caa.lv/lv/civila-aviacija/par-mums/struktura>>.
53. *Veiklos sritys*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2015 [žiūrėta 2015-04-02]. <<http://www.caa.lt/index.php?1195474392>>.
54. *Vizija, misija. Veiklos kryptys*. Civilinės aviacijos administracija [interaktyvus]. Vilnius, 2013-10-16 [žiūrėta 2015-04-03]. <<http://www.caa.lt/index.php?3573145347>>.
55. *VSAT kviečia rinktis valstybės finansuojamas studijų vietas*. Valstybės sienos apsaugos tarnyba [interaktyvus]. Vilnius 2014-05-23 [žiūrėta 2015-11-02]. <http://www.pasienis.lt/popup2.php?m_news_id=7361&tmpl_name=m_news_print_form>.
56. Žonlinė, V. *Pardavė „Aviakompaniją Lietuva“*. „Verslo žinios“ [interaktyvus]. Vilnius, 2005-06-30 [žiūrėta 2015-02-10]. <<http://vz.lt/archive/news.php/id=194019>>.
57. Žukauskienė, A. *Lietuvos aviacijos muziejaus edukacinė programa* [interaktyvus]. Kaunas, 2012-03-06 [žiūrėta 2015-02-22]. <<http://www.lam.lt/public/Edukacija/EP%20I.pdf>>.
58. Zuokas, A. „*Air Lituanica*“ *skaičiai ir planai*. Vilnius, 2014-11-12 [žiūrėta 2015-03-02]. <<http://www.slideshare.net/MerasZuokas/air-lituanica-skaiiai-ir-planai>>.
59. Žiemelis, G. „*FlyLAL*“ *patirtis: skrydžių verslas nepelningas, bet reikalingas*. „Lrytas.lt“ [interaktyvus]. Vilnius, 2014-11-12 [žiūrėta 2015-03-27].

<<http://verslas.lrytas.lt/izvalgos-ir-nuomones/flylal-patirtis-skrydziu-verslas-nepelningas-bet-reikalingas.htm>>.

60. *Организация*. Международная организация гражданской авиации. 2010 [žiūrėta 2015-04-10]. <<http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/org.shtml>>.

Teisės aktai

61. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2010 m. gegužės 13 d. įsakymas Nr. 4R-87 „Dėl asmenų, atsakingų už oro uostų, oro vežėjų ir subjektų aviacijos saugumo programų įgyvendinimą, skyrimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Žin.*, 2010, Nr.56-2804.

62. Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. liepos 15 d. reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 „Dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą“.

63. Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. kovo 10 d. reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą.

64. Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. rugsėjo 24 d. reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 „Dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių“.

65. KKSD generalinio direktoriaus 2013 vasario 8 d. įsakymas Nr. V-50 „Dėl prioritetinių valstybės sporto šakų ir strateginių sporto šakų 2013–2016 metų sąrašų patvirtinimo“. *Žin.*, 2013, Nr. 17-878.

66. Laikinosios susisiekimo oru taisyklės. *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 479.

67. Lėktuvams registruoti taisyklės. *Vyriausybės žinios*, 1921, Nr. 167.

68. Lietuvos Respublikos akcinių bendrovių įstatymas. *Žin.*, 2000, Nr. 64-1914.

69. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. *Žin.* 2000-11-03, Nr. 94-2918.

70. Lietuvos Respublikos aviacijos sporto įstatymo projektas. 2012-09-01, 2 str.; 19 str.

71. Lietuvos Respublikos įstatymas „Dėl sutikimo reorganizuoti valstybės įmonę „Kauno aerouostas“ ir valstybės įmonę Tarptautinį Palangos oro uostą“. *Žin.*, 2013, Nr. 120-6047.

72. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo ratifikavimo. *Žin.* 2004, Nr. 174-6431.

73. Lietuvos Respublikos kūno kultūros ir sporto įstatymas. *Žin.*, 1996, Nr. 9-215.

74. Lietuvos Respublikos Prezidento 2006 m. sausio 13 d. dekretas Nr. 498 „Dėl teikimo Lietuvos Respublikos Seimui ratifikuoti Europos saugios oro navigacijos organizacijos tarptautines sutartis“. *Žin.* 2006, Nr. 6-205.

75. Lietuvos Respublikos Seimo 1995 m. gruodžio 14 d. nutarimas Nr. I-1129 „Dėl tarptautinių civilinės aviacijos konvencijų ir protokolų ratifikavimo“. *Žin.*, 1995, Nr. 103-2304.
76. Lietuvos Respublikos Seimo Ekonomikos komiteto 2013 m. spalio 09 d. išvados „Dėl sutikimo reorganizuoti valstybės įmonę „Kauno aerouostas“ ir valstybės įmonę tarptautinį Palangos oro uostą“ projekto XIIP-884“ (Paskelbta institucijos).
77. Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymas. *Žin.*, 2002, Nr. 103-4604.
78. Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 1, 2, 3 ir 7 straipsnių pakeitimo įstatymo lyginamasis variantas.
79. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. gegužės 13 d. įsakymas. Nr. 3-233 „Dėl bendro Europos dangaus reglamentų įgyvendinimo Lietuvos Respublikoje užtikrinimo“. *Žin.*, 2005, Nr. 64-2323.
80. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. gruodžio 1d. įsakymas Nr. 3-615 „Dėl valstybei svarbių tiesioginio reguliariojo oro susisiekimo krypčių patvirtinimo“. *Žin.*, 2009, Nr. 143-6304.
81. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. vasario 27 d. įsakymas Nr. 3-154 „Dėl valstybei svarbių tiesioginio reguliariojo oro susisiekimo krypčių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2012-03-03, Nr. 27-1238.
82. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2015 m. birželio 1 d. įsakymas Nr. 3-227(1.5E) „Dėl nereikšmingos (*de minimis*) pagalbos teikimo oro vežėjams, siekiantiems pradėti naujus maršrutus, taisyklių patvirtinimo“. *Teisės aktų registras*, 2015, Nr. 2015-08596.
83. Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministro 2015 m. gegužės 8 d. įsakymas Nr. V-468 „Dėl preliminarių tiksliniu būdu valstybės finansuojamų studijų vietų skaičių paskirstymo 2015 metais pagal aukštąsias mokyklas, studijų programas ir studijų kursus“. *Teisės aktų registras*, 2015-05-08, Nr. 2015-06959.
84. Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministro 2015 m. rugsėjo 10 d. įsakymas Nr. V-964 „Dėl inžinerijos studijų krypčių grupės aprašo patvirtinimo“. *Teisės aktų registras*, 2015, Nr. 2015-13746.
85. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, Lietuvos Respublikos Seimas, 1991 m. spalio 8 d. įstatymas Nr. I-1863. *Žin.*, 2002, Nr. 29-1034.
86. Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymas. *Žin.*, 1994, Nr. 102-2049.

87. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1990 m. kovo 22 įstatymas Nr. I-61. *Lietuvos aidas*. 1990-03-28, Nr. 13-0).
88. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1990 m. nutarimas „Dėl kai kurių objektų neatlygintino perdavimo Krašto apsaugos ministerijai“ (Paskelbta institucijos).
89. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1991 m. lapkričio 30 d. nutarimas Nr. 514 „Dėl Lietuvos Respublikos prisijungimo prie Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos“. *Žin.*, 1992-02-20, Nr. 5-99.
90. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. kovo 26 d. potvarkio Nr. 298 „Dėl kai kurių objektų neatlygintino perdavimo Krašto apsaugos ministerijai“ (Paskelbta institucijos).
91. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. birželio 20 d. nutarimas Nr. 493 „Dėl Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcijos įsteigimo“. *Žin.*, 1994, Nr. 48-897.
92. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. lapkričio 7 d. nutarimas Nr. 1294 „Dėl akcinės bendrovės aviakompanijos „Lietuva“ išsimokėtinai įsigyjamo lėktuvo ATR-42 300 Valstybės garantijos“ (Paskelbta institucijos).
93. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. vasario 24 d. potvarkis Nr. 167 „Dėl valstybės atstovavimo akcinėje bendrovėje „Lietuvos avialinijos“ ir akcinėje bendrovėje „Aviakompanija Lietuva“ (Paskelbta institucijos).
94. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. spalio 27 d. nutarimas Nr.1280 „Dėl valstybės įmonės LR Civilinės aviacijos direkcijos reorganizavimo“. *Valstybės žinios*, 2000-10-27, Nr. 91-2836.
95. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. vasario 22 d. nutarimas Nr. 192 „Dėl akcinės bendrovės „Lietuvos avialinijos“ privatizavimo laipsnio nustatymo“. *Žin.*, 2000, Nr. 17-416.
96. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. vasario 22 d. nutarimas Nr. 196 „Dėl Akcinės bendrovės aviakompanijos „Lietuvos avialinijos“ privatizavimo metmenų“. *Žin.*, 2001, Nr. 18-557.
97. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 21 d. nutarimas Nr. 2074 „Dėl nutarimo akcinės bendrovės „Lietuvos avialinijos“ privatizavimo programai“. *Žin.*, 2002, Nr. 124-5649.
98. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. kovo 16 d. nutarimas Nr. 285 „Dėl pritarimo akcinės bendrovės „Lietuvos avialinijos“ privatizavimo viešo konkurso būdu programai“. *Žin.*, 2005-03-19, Nr. 36-1175.
99. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. liepos 24 d. nutarimas Nr. 698 „Dėl Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl sutikimo reorganizuoti valstybės įmonę „Kauno aerouostas“

ir valstybės įmonę Tarptautinį Palangos oro uostą“ projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“. *Žin.*, 2013, Nr. 84-4234.

100. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. kovo 26 d. nutarimas Nr. 257 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 metų veiklos ataskaitos pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“. *TAR.*, 2014, Nr. 3502.

101. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo trijų teisėjų kolegijos 2013 m. gruodžio 17 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A822-1556/2013.

102. Orinio susisiekimo įstatymas. *Vyriausybės žinios*, 1935, Nr. 479.

103. Orinio susisiekimo įstatymui vykdyti taisyklės. *Vyriausybės žinios*, 1937, Nr. 424.

104. Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija. JTO. Čikaga, 1944, sk. 21, sk. 33, sk. 37.

105. Tarptautinė Paryžiaus konvencija. 1919m. spalio 13 d.

106. Valstybės valdymo tobulinimo komisijos (Saulėlydžio komisijos) posėdžio 2014 m. lapkričio 13 d. Nr. 63-10 protokolas (Paskelbta institucijos).

107. VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo generalinio direktoriaus įsakymu 2014 m. birželio 25 d. patvirtinti VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo nuostatai Nr. 1R-124.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe išnagrinėti LR civilinės aviacijos administracinės teisinės sistemos reglamentavimo bruožai, atskleistos pagrindinės civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo problemos, pateiktos rekomendacijos ir pasiūlytos priemonės, kurios patobulintų civilinės aviacijos atskirų sričių administracinį teisinį reguliavimą, padidintų efektyvumą.

Pirmojoje darbo dalyje teoriniu aspektu nagrinėjamos LR civilinės aviacijos reguliavimo ištakos, analizuojami tarpukario Lietuvos civilinės aviacijos teisės aktų bruožai, trumpai apžvelgiamas civilinės aviacijos reguliavimas okupacijos laikotarpiu, nagrinėjami Lietuvos civilinės aviacijos reguliavimas ir raida po nepriklausomybės atkūrimo.

Antrojoje darbo dalyje nagrinėjamas Lietuvos civilinės aviacijos integravimas į tarptautinę civilinės aviacijos reguliavimo sistemą, analizuojami Civilinės aviacijos administracijos statusas ir veiklos kryptys, nagrinėjamas ES teisės įgyvendinimas civilinės aviacijos valdymo srityje, lyginamas Lietuvos ir Latvijos valstybių civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas.

Trečiojoje (pagrindinėje) baigiamojo darbo dalyje pagrindžiami tyrimo metodai ir instrumentas, apibūdinamas pasiruošimas tyrimui ir jo eiga, analizuojami ir lyginami tyrimo metu gauti duomenys apie civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo procesą. Remiantis respondentų atsakymais, vertinamas civilinės aviacijos valdymo efektyvumas, pateikiamos tyrimo išvados ir rekomendacijos. Pagrindiniai žodžiai: reguliavimas, reguliavimo procesas, reguliavimo efektyvumas, reglamentavimas.

ANNOTATION

This Master Degree Paper analyzes the regulation features of the Lithuanian civil aviation administrative legal system and reveals the main problems of the latter with the recommendations on how to improve the separate administrative legal regulation in order to increase its efficiency.

The first part provides a theoretical analysis on Lithuanian aviation regulation prime sources, the functions of Lithuanian aviation management and maintenance between the wars, also the analysis of its development after regaining the independence.

The second part provides the analysis on Lithuanian aviation integration to the international regulatory system, the role and the directions of Civil Aviation Administration, as the main regulatory and control institution, activity, compared with Latvian statements.

The third (main) part reasons the research tools and methods, describes preparation and the course of the research, analyses and compares data on the Lithuanian civil aviation administrative legal process and assesses management efficiency with the conclusions, recommendations and the project of the legal act. Keywords: regulation process, regulation efficiency, regulation.

SANTRAUKA

Administracinės teisės magistro baigiamojo darbo tema yra aktuali, nes pagrindinis dėmesys yra skirtas ištirti administracinę teisinę civilinės aviacijos reguliavimo sistemą. Ankstesni autoriai (Ieva Ančiukaitytė, 2014; Adomas Leonavičius 2013) taip pat nagrinėjo viešųjų civilinės aviacijos subjektų veiklą, tačiau išskirtinai tik saugumo užtikrinimo klausimais. Nei vienas autorius netyrė civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo sistemos kompleksiskai, buvo analizuojamos tik atskiros civilinės aviacijos reguliavimo sritys (keleivių saugumo užtikrinimas Tarptautiniame Vilniaus oro uoste, skrydžių saugumo vertinimas Tarptautiniame Kauno oro uoste).

Dabartinė civilinės aviacijos reguliavimo sistema grindžiama, visų pirma, ES teisės aktais. Lietuvai daugiausia tenka šių teisės aktų įgyvendinimas. Civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo analizė yra veiksminga priemonė, padedanti atskleisti esmines skirtingų civilinės aviacijos sričių (segmentų) problemas.

Tyrimo objektas – civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas. Darbo tikslas – remiantis tyrimo rezultatais, įvardyti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo problemas ir pateikti valdymo institucijoms atitinkamas rekomendacijas bei teisės aktų projektus. Darbe formuluojami uždaviniai: išnagrinėti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo sistemą; išnagrinėti pagrindinius teisės aktus, reglamentuojančius civilinės aviacijos subjektų veiklą; ištirti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo stipriąsias ir silpnąsias puses naudojant interviu su civilinės aviacijos ekspertais metodą; atlikus anketinę vartotojų apklausą, išanalizuoti keleivių lūkesčius bei sužinoti visuomenės nuomonę apie Lietuvos civilinės aviacijos segmento paslaugų kokybę; įvardyti efektyviausias civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo priemones.

Darbe naudojami šie informacijos rinkimo ir tyrimo metodai – teisės aktų ir dokumentų analizės metodas, visuomenės informavimo priemonėse (periodinėje spaudoje, oficialiose interneto svetainėse ir kt.) pateiktos informacijos vertinimas, lyginamasis metodas, interviu ir anketinė apklausa.

SUMMARY

The topic of this Administrative Law Master Degree Paper is relevant as it focuses on the legal regulation of the civil aviation in Lithuania. The previous authors have analyzed the activity of the public civil aviation subjects (Ieva Ančiukaitytė, 2014; Adomas Leonavičius 2013), but limiting on the safety issues and no one has examined Lithuanian civil aviation administrative legal system as a complex, only the separate areas (passenger safety at the International Vilnius Airport, flight safety assessment at the International Kaunas Airport).

The modern civil aviation administrative legal system is based on the EU legal acts, so Lithuania has to implement them by large. The analysis of civil aviation administrative legal regulation is an efficient tool to reveal the main problems of different segments of civil aviation.

The subject of Research: civil aviation administrative legal regulation. Aim: according to the results of research, to reveal problems of civil aviation administrative legal regulation and to offer relevant recommendations and projects of legal acts to administrative authority. The objectives of this Master Degree Paper are: to analyze the regulation features of civil aviation administrative legal system, to analyze the main legal acts, regulating civil aviation subject activity, to investigate strengths and weaknesses of civil aviation administrative legal system by the method of interviewing experts of civil aviation. One more objective is to analyze the expectations of passengers and to know the public opinion about the quality of Lithuanian civil aviation segment by making a questionnaire survey, to identify the most effective tools of civil administrative legal regulation.

Methods of information selection and research: analysis of legal acts and documents, assessment of information from the mass-media (periodical publications, official websites, etc.), comparative method, an interview and a survey.

PRIEDAI

Priedas Nr. 1

Lietuvos narystė tarptautinėse organizacijose

- 1992-02-07 Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO);
- 1992-07-02 Europos civilinės aviacijos konferencijoje (ECAC);
- 2001-04-04 Kandidatė į Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) nares;
- 2004-03-16 Jungtinėje aviacijos administracijoje (JAA);
- 2004-05-01 Europos aviacijos saugos organizacijoje (EASA);
- 2005-04-05 Pasirašyta Lietuvos stojimo į Europos saugios oro navigacijos organizaciją (Eurokontrolę) sutartis;
- 2006-09-01 Europos saugios oro navigacijos organizacijoje (Eurokontrolėje).

Lietuvoje įsigaliojusios tarptautinės sutartys

- Tarptautinė civilinės aviacijos (Čikagos) konvencija;
- 22 kitos tarptautinių civilinės aviacijos konvencijos ir protokolai;
- 29 dvišalės oro susisiekimo sutartys.

Interviu klausimai ekspertams

1. Ar Jus, kaip aviacijos srities specialistą, tenkina dabartinė teisinė aviacijos aplinka?
2. Ar matote kokias nors civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo spragas? Jei taip, kokios tai būtų spragos? Kaip manote, ar reikia aviacijos įstatymo pataisų? Kokių?
3. Kaip Jūs vertinate VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo teikiamas paslaugas?
4. Kaip manote, kokios priežastys trukdo aviacijos plėtrai (nepakankamas finansavimas, teisės aktų netobulumas, specialistų stoka ar kita)?
5. Jūsų nuomone, kokie aviacijos srities administraciniai (teisiniai) pertvarkymai būtini šiandien ir artimiausius 10 metų?
6. Kaip Jūs manote, ar centralizavus visus tris Lietuvos oro uostus, jų valdymas tapo paprastesnis ir efektyvesnis? Kokias dar matote priemones oro susisiekimui gerinti?
7. Kokių, Jūsų manymu, aviacijos srities specialistų trūksta? Ar šios šakos specialistų trūkumas turi neigiamos įtakos aviacijos sektoriui kaip svarbiai infrastruktūros sričiai?
8. Kaip Jūs manote, ar reikia steigti daugiau aviacijos klubų savivaldybėse, kad aviacijos sportas sudomintų jaunimą?
9. Su kokiomis kliūtimis dažniausiai susiduria naujai besikuriančios oro bendrovės, siekiančios gauti oro vežėjo pažymėjimą ir pradėti veiklą Lietuvoje?
10. Kaip Jūs manote, ar Lietuvai reikalingas valstybės valdomas vežėjas? Kodėl? Argumentuokite.
11. Kaip Jūs manote, LR teisės aktai trukdo ar padeda kurti nacionalinį vežėją? Kodėl? Argumentuokite.

Vartotojų apklausa

Gerbiamas Respondente, esu Mykolo Romerio universiteto, Teisės fakulteto, Viešosios Teisės programos magistrantūros studijų 2 kurso studentė Jekaterina Buržinskaja. Atlieku tyrimą apie LR civilinės aviacijos administracinį teisinį reguliavimą. Tyrimo tikslas – atskleisti civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo problemas. Anketa yra anoniminė. Tyrimo metu gauti duomenys bus panaudoti tik studijų tikslams. Ačiū už Jūsų atsakymus.

ANKETINĖ VARTOTOJŲ APKLAUSA

Civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas

Pažymėkite vieną atsakymo variantą, apibraukdami atsakymo varianto raidę, o kur reikia, įrašykite savo atsakymo variantą.

1. Kaip dažnai tenka skraidyti iš Lietuvos į kitas Pasaulio šalis?
 - a. Ne dažniau kaip kartą per metus.
 - b. 2–3 kartus per metus.
 - c. Dažniau nei 3 kartus per metus.

2. Kaip Jūs manote, ar reikia didinti skrydžių, vykdomų iš VĮ Lietuvos oro uostų Vilniaus filialo skaičių ir kryptis? Argumentuokite.

3. Kaip Jūs manote, ar Lietuvai reikia vietinių skrydžių į Palangą?
 - a. Ne, nes per mažas atstumas.
 - b. Reikia, nes Palanga – tai žymus Lietuvos kurortas.
 - c. Neturiu nuomonės.

4. Ar Jums teko pasinaudoti Lietuvos oro linijų bendrovės „Air Lituanica“ paslaugomis? Ar likote patenkinti paslaugų kokybės ir kainos santykiu? Ar bendrovės paslaugų kokybė skyrėsi nuo privačių (užsienio) oro vežėjų paslaugų kokybės?

5. Kaip Jūs manote, ar Lietuvai reikalingas valstybės dotuojamas nacionalinis vežėjas?

- a. Taip, nes būtina užtikrinti šalies pasiekiamumą.
- b. Svarbi tik kaina ir pati paslauga, vežėjas reikšmės neturi.
- c. Valstybė privalo rūpintis šalies įvaizdžiu – nacionalinis vežėjas yra būtinas.
- d. Neturiu nuomonės.

6. Rinkdamiesi vežėją, labiausiai pasitikite:

- a. Privacia oro bendrove.
- b. Valstybine oro bendrove.
- c. Neturi reikšmės.

7. Kaip Jūs manote, aviacijos sektorius, kaip šalies infrastruktūros dalis, yra:

- a. Svarbi ir saugi susisiekimo priemonė.
- b. Antraeilė susisiekimo priemonė.
- c. Svarbi, tačiau nelabai saugi susisiekimo priemonė.
- d. Neturiu nuomonės.

8. Kaip Jūs manote, Lietuvos oro uostų politika nutaikyta tik į pelną, ar yra kitas tikslas? Kodėl taip galvojate?

9. Jūsų pasiūlymai ir pastabos.

Ačiū už Jūsų atsakymus!

**VGTU Antano Gustaičio institute technologijos srities valstybės finansuojamose
vietose studijuojančių studentų skaičius**

Programa / Metai	2013	2014	2015
AM	128	126	144
AU	15	14	11
EI	18	6	5
AV	0	9	15
AVVm	0	0	0

**Projekto
Lyginamasis variantas**

**LIETUVOS RESPUBLIKOS
STRATEGINĘ REIKŠMĘ NACIONALINIAM SAUGUMUI TURINČIŲ ĮMONIŲ
IR ĮRENGINIŲ BEI KITŲ NACIONALINIAM SAUGUMUI UŽTIKRINTI SVARBIŲ
ĮMONIŲ ĮSTATYMO NR. IX-1132 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMAS**

2015 m. d. Nr.

Vilnius

1 straipsnis. 2 straipsnio 3 dalies pakeitimas

1. Pakeisti 2 straipsnio 3 dalį ir ją išdėstyti taip:

„1. Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turi šios valstybės įmonės:

- 1) valstybės įmonė „Dzūkijos šilas“;
- 2) valstybės įmonė Giraitės ginkluotės gamykla;
- 3) valstybės įmonė Ignalinos atominė elektrinė;
- 4) valstybės įmonė Kauno aerouostas;
- 5) valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija;
- 6) valstybės įmonė Lietuvos paštas;
- 7) valstybės įmonė Lietuvos naftos produktų agentūra;
- 8) valstybės įmonė „Oro navigacija“;
- 9) valstybės įmonė Tarptautinis Palangos oro uostas;
- 10) valstybės įmonė Tarptautinis Vilniaus oro uostas.

2. Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turi šie valstybei nuosavybės teise priklausantys įrenginiai:

- 1) Klaipėdos valstybinio jūrų uosto hidrotechniniai įrenginiai, krantinės, navigacijos keliai ir kanalai, navigaciniai įrenginiai ir kiti infrastruktūros objektai;
- 2) valstybinės reikšmės keliai pagal Vyriausybės patvirtintą sąrašą;
- 3) skrydžių valdymo sistemos įrenginiai;
- 4) viešojo naudojimo geležinkeliai.

~~3. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos valstybės įmonės gali būti pertvarkytos į akcines bendroves ar uždariusias akcines bendroves arba reorganizuotos Civilinio kodekso nustatytais būdais tik Seimui priėmus atitinkamą įstatymą. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos valstybės įmonės (išskyrus įmones, nurodytas punktuose Nr. 4., Nr. 9., Nr. 10.) gali būti pertvarkytos į akcines bendroves ar uždariusias akcines bendroves arba reorganizuotos Civilinio kodekso nustatytais būdais tik Seimui priėmus atitinkamą įstatymą.“~~

2. Papildyti 2 straipsnio 3 dalį nauju 3¹ punktu ir jį išdėstyti taip:

„3¹. Valstybės įmonės, nurodytos šio straipsnio 1 dalyje punktuose Nr. 4., Nr. 9., Nr. 10. (nuo 2014 m. liepos 1 d. veikiančios kaip viena įmonė su trimis – Vilniaus, Kauno ir Palangos – filialais) gali būti pertvarkytos į akcines bendroves arba reorganizuotos Civilinio kodekso nustatytais būdais tik Seimui priėmus atitinkamą įstatymą.“

2 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas

Šis įstatymas įsigalioja...

Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.

REPUBLIKOS PREZIDENTĖ

Projekto
Lyginamasis variantas

LIETUVOS RESPUBLIKOS
AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 8 STRAIPSNIO PAKEITIMO
ĮSTATYMAS

2015 m. Nr.

Vilnius

1 straipsnis. 8 straipsnio pakeitimas

Pakeisti 8 straipsnio 1 dalį ir ją išdėstyti taip:

„~~1. Civiliniai orlaiviai, oro uostai ir aerodromai nuosavybės teise gali priklausyti Lietuvos valstybei, savivaldybei, fiziniams asmenims ir Lietuvos Respublikoje registruotiems juridiniams asmenims. Civiliniai orlaiviai, aerodromai nuosavybės teise gali priklausyti Lietuvos valstybei, savivaldybei, fiziniams asmenims ir Lietuvos Respublikoje registruotiems juridiniams asmenims.~~

2. Papildyti 8 straipsnio 1 dalį nauju 1¹ punktu ir jį išdėstyti taip:

„**1¹. Oro uostai nuosavybės teise gali priklausyti išimtinai Lietuvos valstybei ir savivaldybei.**“

2 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas

Šis įstatymas įsigalioja...

Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.

RESPUBLIKOS PREZIDENTĖ

Forma patvirtinta Mykolo Romerio universiteto
Senato 2012 m. lapkričio 20 d. nutarimu Nr.1SN-10

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ

2015-12-14

Vilnius

Aš, Mykolo Romerio universiteto (toliau – Universitetas), Teisės fakulteto, Viešosios teisės programos studentė Jekaterina Buržinskaja patvirtinu, kad šis magistro baigiamasis darbas „Civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas“:

1. Yra atliktas savarankiškai ir sąžiningai.
2. Nebuvo pristatytas ir gintas kitoje mokslo įstaigoje Lietuvoje ar užsienyje.
3. Yra parašytas remiantis akademinio rašymo principais ir susipažinus su rašto darbų metodiniais nurodymais.

Man žinoma, kad už sąžiningos konkurencijos principo pažeidimą – plagijavimą studentas gali būti šalinamas iš Universiteto kaip už akademinės etikos pažeidimą.

(parašas)

Jekaterina Buržinskaja