

EUROPOS KOMITETAS PRIE LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS

**ES DIREKTYVOS 92/14/EEC, NUSTATANČIOS  
ORLAIVIŲ SKRYDŽIŲ APRIBOJIMUS PAGAL  
TARPTAUTINĖS CIVILINĖS AVIACIJOS KONVENCIJOS  
16 PRIEDO 1 TOMO (AVIACIJOS TRIUKŠMAS)  
II DALIES 2 SKYRIAUS ĮGYVENDINIMO PASEKMIŲ  
ĮVERTINIMAS**

Galutinė ataskaita

Autorius: prof. Jonas Stankūnas

Vilnius  
2001

## TURINYS

<b>STUDIJOS ES DIREKTYVOS 92/14/EEC, NUSTATANČIOS ORLAIVIŲ SKRYDŽIŲ APRIBOJIMUS PAGAL TARPTAUTINĖS CIVILINĖS AVIACIJOS KONVENCIJOS 16 PRIEDO 1 TOMO (AVIACIJOS TRIUKŠMAS) II DALIES 2 SKYRIAUS ĮGYVENDINIMO PASEKMIŲ ĮVERTINIMAS SANTRAUKA.....</b>	<b>4</b>
<b>SUMMARY OF STUDIES ON EVALUATION OF CONSEQUENCES OF IMPLEMENTATION OF EU DIRECTIVE 92/14/EEC ON THE LIMITATION OF THE OPERATION OF AEROPLANES COVERED BY PART II, CHAPTER 2, VOLUME 1 OF ANNEX 16 TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION .....</b>	<b>9</b>
<b>ĮVADAS .....</b>	<b>14</b>
<b>1. TEISĖS AKTAI, REIKALINGI PILNAI ĮGYVENDINTI DIREKTYVOS 92/14/EEC REIKALAVIMUS IR INSTITUCIJOS, ATSAKINGOS UŽ ŠIŲ TEISĖS AKTŲ ĮGYVENDINIMĄ.....</b>	<b>15</b>
<b>1.1. ES Tarybos Direktyvos 92/14/EEC principinės nuostatos.....</b>	<b>15</b>
<b>1.2. Valstybių narių pareiga įgyvendinant ES Tarybos Direktyvos 92/14/EEC reikalavimus .....</b>	<b>15</b>
<b>1.3. Orlaivių skleidžiamo triukšmo reglamentavimas Lietuvoje .....</b>	<b>16</b>
<b>1.4. Išvados dėl Direktyvos 92/14/EEC reikalavimų perkėlimo ir jų įgyvendinimo.....</b>	<b>16</b>
<b>1.5. Tarybos Direktyvos 92/14/EEC perkėlimui rekomenduojami teisės aktai .....</b>	<b>17</b>
<b>2. ES DIREKTYVOS 92/14/EEC REIKALAVIMŲ IR TARPTAUTINĖS PATIRTIES JĄ ĮGYVENDINANT ANALIZĖ .....</b>	<b>19</b>
<b>3. FINANSINIŲ IŠTEKLIŲ POREIKIO LIETUVOS ORO UOSTŲ TRIUKŠMO KONTROLĖS SISTEMOMS SUKURTI ANALIZĖ.....</b>	<b>21</b>
<b>4. LIETUVOS RESPUBLIKOS VEŽĖJŲ ORU ORLAIVIŲ PARKO TYRIMAI.....</b>	<b>22</b>
<b>5. LIETUVOS AVIAKOMPANIJOMS PRIKLAUSANČIŲ DIREKTYVOS REIKALAVIMŲ NEATITINKANČIŲ ORLAIVIŲ PAKEITIMO IŠLAIDŲ ANALIZĖ.....</b>	<b>24</b>
<b>6. PAJAMŲ UŽ ORO NAVIGACINES PASLAUGAS SUMAŽĖJIMO, SUSIJUSIO SU DRAUDIMU NAUDOTI SKRYDŽIAMS Į LIETUVĄ KITŲ VALSTYBIŲ ORLAIVIAIS, NEATITINKANTIEMS DIREKTYVOS 92/14/EEC REIKALAVIMŲ ANALIZĖ.....</b>	<b>26</b>
<b>7. LĖŠŲ POREIKIO CIVILINĖS AVIACIJOS SPECIALISTŲ PARENGIMUI DIRBTI SU NAUJO TIPO ORLAIVIAIS IR TRIUKŠMO KONTROLĖS SISTEMOMIS ANALIZĖ.....</b>	<b>36</b>
<b>7.1. Civilinės aviacijos specialistų parengimas dirbti su naujo tipo orlaiviais.....</b>	<b>36</b>

<b>7. 2. Triukšmo kontrolės sistemų naudojimo ir priežiūros specialistų parengimas .....</b>	<b>36</b>
<b>8. REKOMENDUOJAMŲ KURTI TRIUKŠMO KONTROLĖS SISTEMŲ EKSPLOATAVIMO IŠLAIDŲ ANALIZĖ.....</b>	<b>37</b>
<b>IŠVADOS.....</b>	<b>38</b>
<b>LITERATŪRA.....</b>	<b>41</b>
<b>PRIEDAI.....</b>	<b>42</b>
<b>1. TARYBOS DIREKTYVOS 92/14/EEC PERKĖLIMUI REIKALINGŲ VEIKSMŲ ANALIZĖ</b>	
<b>2. TARPTAUTINĖS TECHNINIŲ TRIUKŠMO KONTROLĖS PRIEMONIŲ DIEGIMO PATIRTIES ANALIZĖ</b>	
<b>3. BRÜEL &amp; KJÆR SOUND VIBRATION MEASUREMENT DUOMENYS APIE TARPTAUTINIŲ ORO UOSTŲ TRIUKŠMO KONTROLĖS SISTEMAS</b>	
<b>4. LIETUVOS TARPTAUTINIŲ ORO UOSTŲ SANITARINIŲ ZONŲ SCHEMAS</b>	
<b>5. DIREKTYVOS 92/14/EEC, NUSTATANČIOS ORLAIVIŲ SKRYDŽIŲ APRIBOJIMUS PAGAL TARPTAUTINĖS CIVILINĖS AVIACIJOS KONVENCIJOS 16 PRIEDO 1 TOMO II DALIES 2 SKYRIŲ, ĮGYVENDINIMO POVEIKIO AB AVIAKOMPANIJAI "LIETUVOS AVIALINIJOS" ĮVERTINIMAS</b>	

**STUDIJOS ES DIREKTYVOS 92/14/EEC, NUSTATANČIOS ORLAIVIŲ  
SKRYDŽIŲ APRIBOJIMUS PAGAL TARPTAUTINĖS CIVILINĖS AVIACIJOS  
KONVENCIJOS 16 PRIEDO 1 TOMO (AVIACIJOS TRIUKŠMAS) II DALIES  
2 SKYRIAUS ĮGYVENDINIMO PASEKMIŲ ĮVERTINIMAS  
SANTRAUKA**

Lietuvos Civilinei aviacijai integruojantis į tarptautinę sistemą greta kitų būtina spręsti ir orlaivių keliamo triukšmo ribojimo problemas. Iki garsinių reaktyvinių civilinės aviacijos lėktuvų, kurių maksimali kilimo masė 34000 kg ir didesnė, taip pat lėktuvų kurie gali vežti 19 ir daugiau keleivių, keliamo triukšmo lygį reglamentuoja Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 ir 3 skyriai. 2-ame skyriuje aptariamos sąlygos, kurioms esant lėktuvų naudojimas turi būti ribojamas, 3-ame skyriuje sąlygos, kurioms esant lėktuvų naudojimas leidžiamas.

Darbe atliekamas Europos Sąjungos direktyvos 92/14/EEC, nustatančios iki garsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo (Aviacijos triukšmas) II dalies 2 skyriaus įgyvendinimo Lietuvoje pasekmių įvertinimas.

***Darbe***

- nustatyti teisės aktai, reikalingi pilnai įgyvendinti direktyvos 92/14/EEC reikalavimus ir institucijos atsakingos už šių teisės aktų įgyvendinimą,

- atlikta ES direktyvos 92/14/EEC reikalavimų ir tarptautinės patirties ją įgyvendinant analizė,

- atlikta finansinių išteklių poreikio Lietuvos oro uostų triukšmo kontrolės sistemoms sukurti analizė,

- atlikti Lietuvos Respublikos vežėjų oru orlaivių parko tyrimai,

- atlikta Lietuvos aviakompanijoms priklausančių direktyvos reikalavimų netenkinančių orlaivių pakeitimo išlaidų analizė.

- atlikta pajamų už oro navigacines paslaugas sumažėjimo, susijusio su draudimu naudoti skrydžiams į Lietuvą kitų valstybių orlaiviams, neatitinkantiems direktyvos 92/14/EEC reikalavimų analizė,

- atlikta lėšų poreikio civilinės aviacijos specialistų parengimui dirbti su naujo tipo orlaiviais ir triukšmo kontrolės sistemomis analizė,

- atlikta rekomenduojamų kurti triukšmo kontrolės sistemų eksploatavimo išlaidų analizė.

***ES direktyvos 92/14/EEC reikalavimams perkelti į Lietuvos teisę reikalinga:***

1) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymu patvirtinti "Orlaivių skrydžių ribojimo Lietuvos Respublikos tarptautiniuose oro uostuose taisyklės", perkeltiant sąvokas, draudimus ir reikalavimus iš Direktyvos 92/14/EEC bei numatant išimtis leisti laikinai skraidyti į tam tikrus Lietuvos oro uostus kai kuriems nekomercinius skrydžius atliekantiems trečiųjų šalių lėktuvams, su reikalavimu informuoti ES Komisiją apie tokias išimtis;

2) papildyti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1999 10 08 įsakymu Nr. 376 patvirtintas "Civilinių orlaivių registravimo ir ženklinimo taisyklės" reikalavimais uždrausti registruoti civilinių orlaivių registre lėktuvus, neturinčius triukšmo pažymėjimo ir pripažinti kitoje ES valstybėje narėje išduotą triukšmo pažymėjimą;

3) papildyti Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksą bausmių sistema ir taikomomis nuobaudomis už skrydžių ribojimo taisyklių pažeidimą.

Svarbiausias ES direktyvos 92/14/EEC reikalavimas – kontroliuoti ar oro uostuose naudojami lėktuvai turi triukšmo pažymėjimus, atitinkančius Čikagos konvencijos reikalavimus.

***Triukšmo kontrolės sistemų kūrimo poreikio analizė.***

Svarbiausias ES direktyvos 92/14/EEC reikalavimas – kontroliuoti ar oro uostuose naudojami lėktuvai turi triukšmo pažymėjimus, atitinkančius Čikagos konvencijos reikalavimus.

Kaip matyti iš atliktos triukšmo kontrolės sistemoms taikomų techninių reikalavimų ir tarptautinės patirties analizės oro uostai gali turėti minimalias, tik kontrolei skirtas triukšmo kontrolės sistemas ir išvystytas orlaiviams sertifikuoti skirtas sistemas.

Valstybės, kuriose nekuriami ir negaminami direktyvos galiojimo sferai priklausantys lėktuvai, neturi poreikio juos sertifikuoti, todėl galėtų nekurti savų techninių triukšmo lygio kontrolės sistemų.

Pagal Europos Bendrijos direktyvos 92/14/EEC ir ją papildančios direktyvos 98/20/EC reikalavimus Europos Sąjungos valstybių narių oro uostuose nuo 2002 m. balandžio 1 d. neturės būti vykdomi ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžiai, jeigu jie neatitinka minėto Konvencijos 16 priedo 3 skyriaus standartų. Už šių reikalavimų pažeidimą Europos Sąjungos valstybės narės privalės taikyti efektyvias, proporcingas ir atgrąsančias nuobaudas pažeidėjams.

Valstybės kandidatės į Europos Sąjungą narės taip pat nuo įstojimo į ją datos turės vykdyti minėtus direktyvų reikalavimus.

Triukšmo kontrolės sistemos įrengimas oro uoste tikslu naudoti matavimo rezultatus taikant nuobaudas padidinto lygio triukšmą sukėlusiems lėktuvams teisiniu požiūriu nėra efektyvus dalykas, nes pavienis triukšmo lygio viršijimo užfiksavimas nėra juridinis pagrindas abejoti sertifikata turinčio lėktuvo keliamo triukšmo lygiu, o sertifikacinius bandymus atlikti triukšmo lygį viršijusiam lėktuvui Lietuva negalėtų turėti nei techninių nei juridinių galimybių.

Triukšmo matavimo sistemas Lietuvos oro uostuose būtų tikslinga turėti norint įvertinti lėktuvų keliamo triukšmo poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai, planuojant lėktuvų tūpimo-kilimo schemas per skrydžių grafikus ir gyvenviečių triukšmo apsaugos sistemas.

Tuo tikslu, atsižvelgus į tai, kad Lietuvos oro uostuose orlaivių kilimai ir tūpimai vykdomi dviem kilimo ir tūpimo tako (toliau – KTT) kryptimis, būtina turėti bent 4 stacionarias triukšmo matavimo stoteles (po dvi priešais kiekvieną KTT galą ir vieną mobilią stotelę matuoti triukšmo lygį viename iš dviejų kontroliniame taške šone nuo KTT, priklausomai nuo meteorologinių sąlygų ir naudojamų aerodrome skrydžiams lėktuvų tipų.

#### ***Kompiuterizuotos triukšmo kontrolės sistemos kūrimo etapai.***

Kompiuterizuota triukšmo kontrolės sistema Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose galėtų būti kuriama dviem etapais.

*Pirmajame etape* būtų tikslinga įrengti po 4 triukšmo lygio kontrolės stoteles Vilniaus, Kauno ir Šiaulių oro uostuose ir 2 – Palangos oro uoste, po vieną mobilią triukšmo matavimo priemonę kiekviename oro uoste bei kompiuterinę triukšmo duomenų kaupimo sistemą Vilniuje.

*Antrajame triukšmo kontrolės sistemų sukūrimo etape*, atsižvelgus į būtinumą įvertinti orlaivių triukšmo poveikį gyvenamajai aplinkai aerodromų sanitarinėse apsaugos zonose, siūloma papildomai įrengti oro uostuose stacionarių triukšmo matavimo stotelių: Vilniaus – 6; Kauno ir Šiaulių – 4; Palangos – 2.

***Atsakingoji institucija*** už direktyvos 92/14/EEC įgyvendinimą yra Susisiekimo ministerija ir Civilinės Aviacijos administracija. Svarbiausios jų funkcijos šioje srityje:

- organizuoti orlaivių registravimą taip, kad į LR civilinių orlaivių registrą nepatektų lėktuvai, neatitinkantys Čikagos konvencijos atitinkamų reikalavimų triukšmui;
- vykdyti priežiūrą, kad LR oro uostuose būtų naudojami tik ikigarsiniai reaktyviniai lėktuvai, turintys triukšmo pažymėjimus, atitinkančius Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo 3 skyriaus reikalavimus triukšmui;
- rengti ir teikti ataskaitas ES Komisijai direktyvos 92/14/EEC įgyvendinimo klausimais.

#### ***Preliminarios triukšmo kontrolės sistemos kūrimo išlaidos.***

Remiantis šalių, įrengusių triukšmo kontrolės sistemas pagal Danijos Brüel & Kjær Sound & Vibration Measurement A/S projektus patirtimi, pirmajame etape (2002 – 2004 m.) Lietuvos tarptautiniams oro uostams reikėtų lėšų: Vilniaus 1,37 mln. Lt, Kauno 1,2 mln. Lt, Palangos 0,61 mln. Lt, Šiaulių 1,2 mln. Lt iš viso pirmajame etape 4,38 mln. Lt. Bendras pirmo ir antro etapų lėšų poreikis būtų 6,58 mln Lt.

Tikslesnis reikalingų lėšų kiekis oro uostų triukšmo kontrolės sistemų sukūrimui gali būti paskaičiuotas tik nustatius minimaliai būtiną triukšmo matavimo taškų kiekį, vietą bei parengus atitinkamus sistemų įrengimo projektus.

Detali triukšmo lygio kontrolės kūrimo programa ir sistemos projektas galėtų būti sukurti atlikus lauko tyrimus, matavimus ir skaičiavimus ir parengus pirminį projektą.

Orlaivių keliamo triukšmo lygio sistemai prižiūrėti kiekviename oro uoste būtų reikalinga ne mažiau kaip po 3 specialistus. Metinės specialistų išlaikymo ir sistemos priežiūros išlaidos būtų 288 000 Lt. Sukūrus vieną centralizuotą automatinę kontrolės sistemą išlaidos galėtų būti mažesnės.

Darbe aptartas optimistinis triukšmo kontrolės sistemos variantas, jei būtų vystomi visi 4 Lietuvos tarptautiniai oro uostai. Jei Kauno ir Šiaulių oro uostų apkrovimui didinti priemonės nebūtų rastos, gali keistis jų statusas ir triukšmo sistemų kontrolės kūrimo šiuose oro uostuose klausimas turėtų būti aptartas atskirai.

*Triukšmo kontrolės sistemų eksploatacijos* (naudojimo ir priežiūros) išlaidos (po 72 tūkst. Lt vienam oro uostui) turėtų būti finansuojamos iš oro uostų imamų mokesčių iš aviakompanijų kompensacijai gyventojams už kenksmingas sąlygas dėl keliamo orlaivių triukšmo ir triukšmo mažinimo priemonėms įgyvendinti.

*Triukšmų kontrolės įrangos įdiegimo išlaidos* yra didelės lyginant su Lietuvos Respublikos oro paslaugų sektoriaus gaunamomis pajamomis už triukšmingus orlaivius, todėl, remiantis tuo, kad tai Europos Sąjungai reikalaujant įgyvendinama sistema būtų tikslinga derėtis dėl triukšmo kontrolės sistemų įdiegimo Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose tarptautinių fondų lėšomis.

Jei nepavyktų gauti tarptautinių fondų lėšų, atsizvelgus į Lietuvos oro uostų ekonominę ir finansinę būklę, lėšas triukšmo kontrolės sistemoms sukurti būtina skirti iš valstybės biudžeto.

Lėšas triukšmo kontrolės sistemos naudojimo ir priežiūros specialistams parengti turi skirti Lietuvos tarptautiniai oro uostai.

#### ***Reikalingi lėktuvų parko pakeitimai.***

ES direktyva 92/14/EEC reglamentuoja tik ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžius. Lietuvoje registruotos 7 aviacijos kompanijos. Direktyvos reikalavimų triukšmo lygiui netenkina tik trys dviejų aviakompanijų lėktuvai. Du iš jų AB aviakompanijai “Lietuvos avialinijos” priklausantys lėktuvai Boeing 737-200, ir vienas aviakompanijai “Transaviabaltika” priklausantis lėktuvas LEAR JET 25B. Kitų aviacijos kompanijų veiklai orlaivių keliamo triukšmo lygio apribojimai įtakos neturėtų.

Aviakompanijos “Transaviabaltika” vadovų teigimu triukšmingas lėktuvas LEAR JET 25B numatomas parduoti jau artimiausiu metu, kad įsigaliojus direktyvos 92/14/EEC reikalavimams jo jau nebūtų Lietuvai priklausančių orlaivių registre.

AB aviakompanijai “Lietuvos avialinijos” siekiant minimalių triukšmingų orlaivių pakeitimo netriukšmingais išlaidų nedidinant lėktuvų tipų skaičiaus būtų tikslinga išnuomoti du triukšmingus Boeing 737 - 200 ir juos pakeisti išsinuomoti du netriukšmingus vieną Boeing 737 – 300 ir vieną SAAB 2000. Tokia lėktuvų keitimo schema nepadidintų “Lietuvos avialinijose” naudojamų lėktuvų tipų skaičiaus ir sumažintų naujai išsinuomotų lėktuvų įsisavinimo išlaidas.

#### ***Lėktuvų parko keitimo išlaidos.***

Remiantis šia strategija lėktuvų parko išlaikymo ir keitimo įsigijant finansinio lizingo būdu išlaidos per 2 metus sudarytų 29 502 400 Lt, lakūnų perkvalifikavimo išlaidos 1 247 892 Lt, techninio personalo perkvalifikavimo išlaidos 472 000 Lt. Iš viso orlaivių parko keitimo ir išlaikymo išlaidos sudarytų 30 mln. Lt.

ES direktyvos 92/14/EEC ir ją papildančios direktyvos 98/20/EEC reikalavimas ES valstybių narių oro uostuose įsigalioja nuo 2002 m. balandžio 1 d. Vertinant realią įvykių eigą ir susiklosčiusią nepalankią privatizavimui situaciją tarptautinėje oro transporto rinkoje akivaizdu, kad iki šios datos “Lietuvos avialinijų” privatizavimo procesas neįvyks, todėl aviakompanijos orlaivių parke pakeitimas privatizuojančios kompanijos sąskaita vargu ar bus realizuotas. Žinant, kad triukšmingi lėktuvai sudaro trečdalį kompanijos naudojamų lėktuvų parko, ir siekiant išvengti

aviakompanijos "Lietuvos avialinijos" veiklos sutrikimų dėl draudimų skraidyti triukšmingiems lėktuvams, būtina ieškoti lėšų lėktuvų parkui modernizuoti nelaukiant privatizavimo proceso rezultatų.

Lėšos lėktuvų parko pakeitimui gali būti skiriamos etapais iš tarptautinių programų infrastruktūrai plėsti ir ES lėšų, skirtų oro transporto rinkos liberalizavimui pasiruošti. Valstybės kaip akcininko parama, numatyta akcinių bendrovių įstatyme galėtų būti išleidžiant akcijų emisiją ir visą ją išperkant, o numatytas lėšas skiriant tiesioginėms investicijoms orlaivių parkui formuoti.

#### ***Įtaka privatizacijos procesui.***

Direktyvos 92/14/EEC, nustatančios lėktuvų skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyrių įgyvendinimas formuojant lėktuvų parką, privatizacijos proceso Lietuvos nacionalinių vežėjų atžvilgiu neįtakos.

#### ***Įtaka keleivių bilietų kainai.***

Keleivių bilietų kainai, kurią lemia rinkos sąlygos, ES direktyvos 92/14/EEC įgyvendinimas įtakos neturės.

***Pajamos už oro navigacines paslaugas*** oro erdvėje ir orlaivių aptarnavimą oro uostuose yra gaunamos iš orlaivių naudotojų, kurie sumoka nustatytas rinkliavas.

Bendru atveju, už orlaivių aptarnavimą oro erdvėje ir oro uostuose imamos šios rinkliavos:

- oro navigacinė
- oro uosto navigacinė
- orlaivio tūpimo
- orlaivio palydos
- išvykstančio keleivio
- orlaivio stovėjimo
- aviacijos saugumo.

Pagrindines Valstybės įmonės "Oro navigacija" pajamas sudaro rinkliavos už orlaiviams teikiamas navigacines paslaugas Lietuvos oro erdvėje ir tarptautiniuose oro uostuose. Tai – oro navigacinė ir oro uosto navigacinė rinkliavos.

Anglijos, Vokietijos, Prancūzijos, Olandijos, Belgijos ir kitų Vakarų valstybių oro erdvė "persotinta" orlaiviais, ir jos susiduria su orlaivių tūpimo ir kilimo problemomis, kadangi visos turimų tūpimo – kilimo takų pralaidumo galimybės išnaudotos. Minėtose bei kitose Vakarų valstybėse oro navigacijos paslaugų teikimo įmonės iki 85 procentų visų pajamų gauna iš tupiančiams ir kylantiems orlaiviams teikiamų oro navigacijos paslaugų. Lietuvoje – atvirkščiai: tarptautinių oro uostų pajėgumai panaudojami tik apie 30 procentų, todėl įmonės finansinis pajėgumas ir finansinės galimybės 85 procentus priklauso nuo orlaivių tranzitinių skrydžių.

Kadangi Valstybinės įmonės "Oro navigacija" pagrindinę pajamų dalį sudaro pajamos už tranzitu skrendančių orlaivių (oro navigacinė rinkliava), šios pajamos, įgyvendinus direktyvos 92/14/EEC reikalavimus, žymiai kisti neturėtų.

Dauguma triukšmingų orlaivių skraido į Vilniaus ir Kauno oro uostus. Valstybės įmonės "Oro navigacija" pajamų dalis (oro uosto navigacinės rinkliavos) už Vilniaus ir Kauno oro uostuose tupiančius ir kylančius Čikagos konvencijos 16 priedo, 1 tomo, II dalies, 3 skyriaus reikalavimų neatitinkančius lėktuvus sudaro 2,5% (428 300 Lt) Vilniaus oro uoste ir 19% (133 828Lt) Kauno oro uoste (2000 m. duomenimis) ir yra santykinai nedidelės.

Galima teigti kad įgyvendinus direktyvos 92/14/EEC reikalavimus Valstybės įmonė "Oro navigacija" pajamos pakistų nežymiai.

*Lietuvos tarptautiniams oro uostams* yra svarbios šios rinkliavos:

- 1) orlaivio tūpimo – kadangi tupiantis orlaivis privalo ją sumokėti nutūpus. Ši rinkliava fiksuoto dydžio ir yra nekintama;
- 2) išvykstančio keleivio – šios rinkliavos dydis nėra fiksuotas, kadangi priklauso nuo keleivių skaičiaus orlaivyje, kuo daugiau keleivių, tuo didesnės pajamos;

3) aviacijos saugumo – ši rinkliava mokama jei orlaivis tupia tarptautiniame oro uoste ir sudaro 10 % orlaivio tūpimo rinkliavos.

Orlaivio stovėjimo ir orlaivio palydos rinkliavos nėra tokios svarbios tarptautiniams oro uostams jų pajamų atžvilgiu, kadangi ne visais atvejais jos yra mokamos. Pagrindinės pajamos yra iš reisinių (čarterinių) skrydžių, tai tokiu būdu aviakompanijų orlaivių stovėjimas oro uosto teritorijoje dažniausiai neviršija 3 val. bei orlaivių pilotai yra gerai susipažinę su aerodromu, t.y. aikštelių išsidėstymu perone, todėl jie nesinaudoja oro uostų teikiama paslauga – orlaivio lyderavimu.

Lietuvos tarptautinių oro uostų pajamos už Čikagos konvencijos 16 priedo, 1 tomo, II dalies, 3 skyriaus standartų neatitinkančių lėktuvų aptarnavimą sudaro 2,5% (982 168 Lt) Vilniaus oro uosto pajamų ir 70 % (1 571 372 Lt) Kauno oro uosto pajamų (2000 m. duomenimis) ir yra labai reikšmingos Kauno oro uostui.

Vedant derybas su ES būtina išsiderėti direktyvos 92/14/EEC įgyvendinimo atidėjimą Vilniaus ir Kauno tarptautiniuose oro uostuose.

#### ***Lėšų poreikis specialistams parengti.***

Lėšų poreikį civilinės aviacijos specialistų parengimui dirbti su naujo tipo lėktuvais ir triukšmo kontrolės sistemomis galima suskirstyti į dvi dalis: lėšos aviakompanijos “Lietuvos avialinijos” specialistų parengimui dirbti su naujo tipo lėktuvais ir lėšos triukšmo kontrolės sistemų naudojimo ir priežiūros specialistams parengti.

*AB aviakompanijai “Lietuvos avialinijos”* planuojančiai išsinuomoti vieną lėktuvą Boeing 737-300 ir vieną SAAB 2000 įguloms perkvalifikuoti iki 2002 10 31 reikėtų 1248 tūkst. Lt.

*Triukšmo kontrolės ir priežiūros specialistams parengti* būtų reikalinga 24 tūkst. Lt. Jos galėtų būti finansuojamos Lietuvos tarptautinių Vilniaus, Kauno, Palangos ir Šiaulių oro uostų po lygiai (po 6 tūkst. Lt).

#### ***Studijos struktūra.***

Studijas “ES Direktyvos 92/14/EEC, nustatančios orlaivių skrydžių apribojimus pagal tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo (Aviacijos triukšmas) II dalies 2 skyriaus įgyvendinimo pasekmių įvertinimas” struktūra: darbe 8 skyriai, santraukos lietuvių ir anglų kalbomis 5 priedai, 51 psl. teksto, 11 piešinių, 15 lentelių. Darbe panaudoti 7 literatūros šaltiniai Visa darbo apimtis 82 psl. Darbą atliko Vilniaus Gedimino technikos universiteto Antano Gustaičio aviacijos instituto ir Lietuvos aviacijos įmonių darbuotojų kolektyvas vadovaujamas prof. Jono Stankūno.



**SUMMARY**  
**OF STUDIES ON EVALUATION OF CONSEQUENCES OF IMPLEMENTATION OF EU DIRECTIVE 92/14/EEC ON THE LIMITATION OF THE OPERATION OF AEROPLANES COVERED BY PART II, CHAPTER 2, VOLUME 1 OF ANNEX 16 TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

Aiming at integration into the international system of civil aviation Lithuanian Civil Aviation has to solve problems of limitations of noise emission from aeroplanes in addition to other problems to be solved. Limitation of level of noise emission from civil subsonic jet aeroplanes with a maximum take-off mass of 34000 kg or more as well as operation of aeroplanes consisting of 19 or more seats is specified in Part II chapter 2 and 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation adopted in Chicago. Chapter 2 describes conditions under which operation of aeroplanes shall be limited and Chapter 3 describes conditions under which operation of such aeroplanes shall be allowed.

Evaluation of consequences of implementation of European Union directive 92/14/EEC on the limitation of the operation of subsonic jet aeroplanes covered by Part II, 2 Chapter, Volume 1 (Aviation noise) of Annex 16 is made in this study.

***Herein***

regulations indispensable for implementation of requirements covered by Directive 92/14/EEC are established and institutions responsible for implementation of these regulations are indicated;

analysis of requirements of Directive 92/14/EEC and of international experience in its implementation is made;

analysis of demand for financial resources needed to create systems of noise control in airports of Lithuania is made;

investigation of the fleet of air carriers of the Republic of Lithuania is completed,

analysis of demand for funds needed to replace Lithuanian aeroplanes which do not meet the requirements of directive is made;

analysis of reduction of revenue from air navigation services related with preventing aeroplanes belonging to other States, which do not comply with requirements of Directive 92/14/EEC, from operating from other States to Lithuania is made ;

analysis of demand for funds needed to train specialists of civil aviation to work with a new type of aircraft and systems of noise control is made;

analysis of expenses for operating systems of noise control, which are recommended to be created, is made.

***Approximation of Lithuanian Law with EU directive 92/14/EEC requires:***

1) "Regulations of limitation of operation of aeroplanes at the airports of the Republic of Lithuania" to be approved by order of the Transport Minister of the Republic of Lithuania and the Environmental Protection Minister of the Republic of Lithuania. It shall contain provisions, restrictions and requirements specified in Directive 92/14/EEC as well as exceptions allowing temporary operation to certain airports situated in Lithuania of aeroplanes of the third countries operating some non-commercial flights provided that EU Commission shall be notified of such exceptions.

2) To supplement "Rules of civil aeroplanes registration and marking" approved by the order No.376 of the Transport Minister of the Republic of Lithuania dated 8 October 1999 with requirements to restrict the addition to register of aeroplanes unless they are granted a relevant noise certificate and to recognise noise certificate granted by other EU Member States.

3) To supplement Administrative Code of the Republic of Lithuania with systems of penalties and application of penalties for breaching the rules of limitation of flight limitation.

The most important requirement of EU Directive 92/14/EEC is to control whether aeroplanes operated at national airports are granted noise certificates which comply with the requirements of Chicago Convention.

***Analysis of need to create noise control systems.***

Main requirement of EU Directive 92/14EEC is to control whether aircraft operating at airports are granted noise certificate to the requirements of Chicago Convention.

As it can be seen from analysis of international experience and technical requirements for noise control systems airports can have minimal only for control applied noise control systems and developed systems for aircraft certification.

States, which do not manufacture aeroplanes depending on directive, do not have any need to certificate them, therefore they can refrain from creating their own technical systems of noise level control.

Under the requirements of European Union Directive 92/14EEC and amending Directive 98/20/EC subsonic jet aeroplanes cannot operate at airports of EU Member States starting with 1 April 2002, if they do not meet standards of Chapter 3 of Annex 16 of Convention mentioned above. EU Member States shall apply effective, proportionate and dissuasive penalties for breaching these requirements.

Candidate States shall meet the requirements of Directives mentioned above starting with the date of entering EU.

Establishment of noise control system aimed at use of measured results by applying penalties to aeroplane causing increased noise is not effective from the legal point of view because solitary instances of increased level of noise cannot be legal basis to cast doubts on noise level from aeroplane granted certificate all the more that Lithuanian would not have any technical or legal possibilities to make tests of certification to aircraft with increased level of noise.

It would be purposeful to have systems of noise measurement at airports of Lithuania to evaluate effect on environment and human health while planning schemes of aircraft landing - take-off by scheduling flights and creating systems of protection of inhabitants from noise.

With this purpose and taking into account the fact that landing and take-off of aeroplanes are performed on two destinations of runway, it is necessary to have at least 4 stationary noise measuring stations (two against each end of runway and one mobile station to measure level of noise in one of two control points aside from runway depending on meteorological conditions and types of aircraft operated in aerodrome).

***Stages of creation of computerised noise control system.***

Computerised noise control system can be created in two stages at Lithuanian international airports.

At the first stage it would be purposeful to arrange four stations of noise level control at each airport situated in Vilnius, Kaunas and Siauliai and two in Palanga airport, also one mobile unit of noise measurement at each airport and one computerised base of noise data in Vilnius.

In addition at the second stage it is proposed to arrange stationary stations of noise measurement: 6 at Vilnius airport, 4 at each Kaunas and Siauliai airports and 2 at Palanga airport, taking into account necessity to evaluate impact of noise from aeroplanes on inhabited environment at sanitary protection zones of aerodromes.

***Responsible institution.***

Transport Ministry and Civil Aviation Administration are responsible for implementation of Directive 92/14/EEC. Their main functions in this field are:

- to ensure that aeroplanes which do not comply with the corresponding requirements for noise emission covered by Chicago Convention shall not be registered on civil aeroplanes' register of the Republic of Lithuania;

- to ensure that only subsonic jet aeroplanes granted noise certification which comply with the requirements for noise emission covered by 3 Chapter, Volume 1 of Annex 16 to the Chicago Convention shall be operated at airports of the Republic of Lithuania;

- to prepare and report EU Commission on matters of implementation of Directive 92/14/EEC.

***Preliminary expenses of creation of noise control system.***

Referring to experience of countries which arranged noise control systems under projects of Bruel and Kjaer Sound and Vibration Measurement A/S (Denmark) Lithuanian international airports would need these funds at the first stage: 1.37 mil.Lt in Vilnius, 1.2 mil. Lt in Kaunas, 0.61 mil Lt in Palanga and 1.2 mil. Lt in Siauliai. Totally at the first stage Lithuania will need an amount of 4.38 mil Lt. Total amount of 6.58 mil. Lt will be needed for implementation of the both first and second stages.

More detailed amount of required financing of creation of noise control systems could be calculated only after the minimal quantity of noise measurement points is indicated and corresponding projects are prepared.

Detailed program of noise emission control and project of system could be created after calculations, measurements and research of field are completed and initial project is prepared.

Each airport will need not less than three specialists for supervision of noise emission system. Annual expenses of maintenance of specialists and supervision of system would amount to 288000 Lt, however these expenses could be reduced by creation of centralised automatic control system.

Optimistic variant of noise control system is discussed in this study provided that all four international airports of Lithuania will be developed. If measures to increase loading of Kaunas and Siauliai airports are not found, their status can be changed. In this case question of creation of noise control system in these airports shall be discussed separately.

Expenses of introduction of noise control equipment are high in comparison with revenue received by the air service sector of Lithuania for noisy aircraft. Therefore, it would be purposeful to negotiate about financing implementation of noise control systems at international airports of Lithuania from international funds with reference to the fact that system is being implemented under the requirements of European Union

If international funds are not available, financing of noise control systems shall be provided from the State budget taking into account economical and financial situation of Lithuanian airports.

Lithuanian international airports have to provide financing for specialists of noise control system usage and supervision.

***Required changes of aircraft fleet.***

EU Directive 92/14/EEC regulates only operation of subsonic jet aeroplanes. 7 aviation companies are registered in Lithuania. Only 3 aircraft of two airlines do not comply with noise emission standards. Lithuanian Airlines owns two Boeing 737-200 aircraft and Transaviabaltika owns one LEAR JET 25B aircraft. Limitations of noise emission from aeroplanes will not influence activity of other aviation companies.

The Management of Transaviabaltika airline asserts that by the time requirements of Directive 92/14/EEC come into force it will have sold noisy aircraft LEAR JET 25B as it plans to delete it from the aircraft register of Lithuania in the nearest future.

Seeking to minimise expenses of replacement of noisy aircraft and not to increase number of aircraft types Lithuanian Airlines plans to lease away two Boeing 737-200 and to replace them with two other aircraft (one Boeing 737-300 and one SAAB 2000) which comply with requirements of EU Directives. This scheme of aircraft replacement will not increase the number of aircraft types and will reduce expenses of newly leased aircraft operation.

***Expenses of aircraft fleet replacement.***

Taking into consideration this strategy, expenses of aircraft fleet maintenance and replacement by purchase on a financial lease basis would amount to 29502400 Lt in two years. Expenses of pilot

training would amount to 1247892 Lt, expenses of technical staff training would amount to 472000 Lt. Total expenses of aircraft fleet replacement and maintenance would amount to 30 mil. Lt.

Requirements of Directive 92/14/EEC and amending Directive 98/20/EC will come into force starting with the 1<sup>st</sup> of April 2002 at airports of EU Member States. It is evident that process of privatisation of Lithuanian Airlines will not take place until this date taking into consideration evaluation of the real course of events and unfavourable for privatisation situation in international market of air transport. Therefore, it is doubtful that aircraft fleet replacement will be realised at the expense of investor. Taking into account the fact that one third of the fleet consists of noisy aircraft and seeking to ensure further activity of the airline, which could be interrupted by prohibition of flights of noisy aircraft, airlines has to look for funds for modernisation of the fleet and not to wait for the results of privatisation process.

Financing of aircraft fleet replacement could be provided in stages from international programs of infrastructure development and funds of European Union aimed at preparation for liberalisation of air transport market. The State as a shareholder, could provide support in accordance with the Law of Stock Companies by share emission. The State could buy off the share emission and allot funds in direct investments into the formation of the aircraft fleet.

***Influence on the process of privatisation.***

Implementation of Directive 92/14/EEC on the limitation of the operation of aeroplanes covered by Part II, 2 Chapter, Volume 1, Annex 16 of International Aviation Convention will not influence process of privatisation in respect of Lithuanian national air carriers.

***Influence on the price of passenger tickets.***

Implementation of EU Directive 92/14/EEC will not influence the price of passenger tickets, which is determined by the market conditions.

***Revenue from air navigation services*** in airspace and aircraft handling at airports is received from operators paying required taxes. In general taxes payable for services in airspace and airports are these:

- air navigation
- airport navigation
- landing
- escorting
- departing passenger
- grounding
- aviation security

Main revenue of the State Enterprise “Air Navigation” consist of taxes on navigation services provided to aircraft in the Lithuanian airspace and at international airports, i.e. air navigation tax and airport navigation tax.

Airspace of United Kingdom, Germany, France, Netherlands, Belgium and other Western states is filled up with aeroplanes and these States meet the problems of landing and take-off because all the permeability possibilities of available landing and take-off runways are exhausted. Companies providing air navigation services in these and other Western States receive to 85% of all revenue from air navigation services provided for landing and taking-off aircraft. However, in Lithuania capacity of airports are used only to about 30%, therefore financial possibilities of airports depend on transit aircraft flights in amount of 85%.

Since the main part of revenue of State Enterprise “Air Navigation” consists of revenue from transit flights (air navigation tax), it should not be significantly changed after the implementation of Directive 92/14/EEC is completed.

Most of noisy aircraft operate to Vilnius and Kaunas airports. Airport navigation taxes received by State Enterprise “Air navigation” from landing and taking-off aircraft which do not comply with requirements of III Chapter, Part II, Volume I, Annex 16 of Chicago Convention amount to 2,5%

(428300 Lt) at Vilnius airport and 19 % (133828 Lt) at Kaunas airport. These are relatively little amounts.

It can be asserted that revenue received by the State Enterprise "Air navigation" would change insignificantly after the implementation of Directive 92/14/EEC is completed.

These taxes are important to Lithuanian international airports:

1) Aircraft landing. Aircraft has to pay this tax after landing. This tax is of the fixed size and is invariable.

2) Departing passenger. Size of this tax is not fixed because it depends on the number of departing passengers on aircraft.

3) Aviation security. This tax is payable, if aircraft lands at international airport and amounts to 10% of tax on aircraft landing.

Aircraft grounding and escorting taxes are not so important to international airports with respect to their revenue because they are payable not in every case. Main revenues are received from regular (charter) flights whereas grounding in the territory of airport does not exceed 3 hours and pilots are well acquainted with the aerodrome, therefore they do not use escorting service.

Revenue received by Lithuanian International Airports for services provided to aircraft which do not comply with standards of III Chapter, Part II, Volume I, Annex 16 of Chicago Convention amount to 2,5% (982 168 Lt) at Vilnius airport and 70 % (1 571 372 Lt) at Kaunas airport (data of 2000). This amount is very significant to Kaunas airport.

It is necessary to negotiate with European Union and to postpone implementation of Directive 92/14/EEC at Vilnius and Kaunas international airports at least.

#### ***Demand for funds needed to train specialists.***

Demand for financing needed to train specialists to work with a new type of aircraft and noise control systems could be divided into two parts: financing of specialists of Lithuanian Airlines to work with a new type of aircraft and financing of specialists using and supervising noise control systems.

Until 31 October 2002 Lithuanian Airlines will need 1248000 Lt for training crews as it plans to lease one Boeing 737-300 and one SAAB 2000 aircraft.

An amount of 24000 Lt is needed to train noise control and supervision specialists. Lithuanian International Vilnius, Kaunas, Palanga and Siauliai airports in equal parts each in amount of 6000 Lt could finance this amount.

#### ***Structure of study.***

This study contains 8 chapters, 5 annexes to summary in Lithuanian and English languages, 51 pages of text, 11 pictures, 15 tables. 7 resources of literature are used in this study. Total volume of this study amounts to 82 pages. Study is prepared by the staff of Antano Gustaičio Aviation institute of Vilnius Gedimino Technical University and enterprises of Lithuanian Aviation under the leadership of Professor Jonas Stankunas.

## **IVADAS**

Lietuvos Civilinei aviacijai integruojantis į tarptautinę sistemą greta kitų būtina spręsti ir orlaivių keliamo triukšmo ribojimo problemas. Ikiarsinių reaktyvinių civilinės aviacijos lėktuvų, kurių maksimali kilimo masė 34000 kg ir didesnė, taip pat lėktuvų kurie gali vežti 19 ir daugiau keleivių, keliamo triukšmo lygį reglamentuoja Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 ir 3 skyriai. 2-ame skyriuje aptariamos sąlygos, kurioms esant lėktuvų naudojimas turi būti ribojamas, 3-ame skyriuje sąlygos, kurioms esant lėktuvų naudojimas leidžiamas.

Darbe atliekamas Europos Sąjungos direktyvos 92/14/EEC, nustatančios ikiarsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo (Aviacijos triukšmas) II dalies 2 skyriaus įgyvendinimo Lietuvoje pasekmių įvertinimas.

# **1. TEISĖS AKTAI, REIKALINGI PILNAI ĮGYVENDINTI DIREKTYVOS 92/14/EEC REIKALAVIMUS IR INSTITUCIJOS, ATSAKINGOS UŽ ŠIŲ TEISĖS AKTŲ ĮGYVENDINIMĄ**

## **1.1 ES Tarybos Direktyvos 92/14/EEC principinės nuostatos**

Tarybos Direktyva 92/14/EEC (iš dalies pakeista ir papildyta Direktyvos 98/20/EC) nustato tam tikrų ikigarsinių reaktyvinių civilinės aviacijos lėktuvų naudojimo ES valstybių narių oro uostuose apribojimus.

Siekiant mažinti lėktuvų skleidžiamą į aplinką triukšmą, Direktyva nuo 2002 m. balandžio 1 d. draudžia naudoti ES oro uostuose lėktuvus, kurie neatitinka Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje nustatytų triukšmo standartų. Lėktuvai, atitinkantys Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyriaus standartus, turi būti palaipsniui išbraukiami iš valstybių narių orlaivių registru.

Direktyva nenustato triukšmo standartų ir jų taikymo metodų, bet reikalauja, kad išduodant triukšmo pažymėjimus būtų laikomasi Čikagos konvencijoje nustatytų standartų ir jų taikymo metodų bei reikalavimų triukšmo matavimams.

Vienos valstybės narės išduotas triukšmo pažymėjimas turi būti pripažįstamas kitoje valstybėje narėje.

Lėktuvai, neturintys triukšmo pažymėjimo, išduoto pagal Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje nustatytus triukšmo standartus, negali būti registruojami ES valstybių narių civilinių orlaivių registruose.

Direktyva taikoma ikigarsiniams reaktyviniams civilinės aviacijos lėktuvams, kurių maksimali kilimo masė yra 34 000 kg ir daugiau ir kurie skirti vežti 19 ir daugiau keleivių.

Valstybės narės gali naudotis tam tikromis, direktyvoje griežtai apibrėžtomis išimtimis, pvz. leisti naudoti savo oro uostuose istorinę vertę turintiems lėktuvams.

Valstybės narės privalo kontroliuoti, kad jų oro uostuose nebūtų naudojami lėktuvai, neturintys triukšmo pažymėjimo, išduoto pagal Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje nustatytus reikalavimus.

## **1.2. Valstybių narių pareiga įgyvendinant ES Tarybos Direktyvos 92/14/EEC reikalavimus**

Siekiant įgyvendinti Direktyvą 92/14/EEC valstybės narės pirmiausia turi perkelti jos reikalavimus į nacionalinę teisę. Perkeliant Direktyvos reikalavimus teisės normos turi nustatyti, kad:

- valstybėje gaminami lėktuvai būtų tikrinami triukšmo pažymėjimui gauti pagal Čikagos konvencijos 16 priede nustatytus metodus ir procedūras. Valstybei, gaminančiai lėktuvus, nebūtina pačiai įsigyti triukšmo matavimo įrangą, nes faktiškas triukšmo matavimas gali būti atliekamas kitoje valstybėje, kuri turi triukšmo matavimo įrenginius, atitinkančius Čikagos konvencijos 16 priedo reikalavimus. Tačiau valstybei narei būtina teisės aktuose nustatyti tikrinimo ir triukšmo matavimo procedūrą, atitinkančią Čikagos konvencijos reikalavimus;

- kitoje ES valstybėje narėje išduoti triukšmo pažymėjimai būtų pripažįstami šalies kompetentingų institucijų. Valstybė turi nustatyti triukšmo pažymėjimo pripažinimo tvarką;

- kontrolės sistema užtikrintų, jog lėktuvai, neturintys triukšmo pažymėjimo, atitinkančio Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje nustatytus standartus, nebūtų registruojami šalies civilinių orlaivių registruose ir naudojami oro uostuose;

- taikomos išimtys būtų aiškiai apibrėžtos ir atitiktų Direktyvoje nustatytas sąlygas.

Perkėlus Direktyvos reikalavimus į nacionalinę teisę, valstybės narės institucijos turi organizuoti jų įgyvendinimą. Direktyva nereikalauja steigti naujų institucijų, todėl pagal galimybes esamoms institucijoms priskiriamos naujos funkcijos. Svarbiausia iš naujų funkcijų – kontroliuoti,

ar oro uostuose naudojami lėktuvai turi triukšmo pažymėjimus, atitinkančius Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo 3 skyriaus reikalavimus. Tais atvejais, kai valstybė narė nutaria steigti savo instituciją triukšmo pažymėjimui gauti (pvz. šalis gamina lėktuvus), tai tokia institucija turi būti sertifikuota ir turėti atitinkamą triukšmo matavimo įrangą. Leidžiama taip pat naudoti oro uostų triukšmo matavimo įrangą.

Valstybės narės institucija, kuri atsakinga už Direktyvos reikalavimų perėmimą, privalo nustatyta tvarka teikti ataskaitas ir informaciją

### **1.3. Orlaivių skleidžiamo triukšmo reglamentavimas Lietuvoje**

Lietuvos aplinkos apsaugos strategijoje (patvirtinta LR Seimo 1996 09 25 nutarimu Nr. I-1550) numatoma įdiegti Europos Sąjungos triukšmo normavimo politiką atitinkančius principus. Deja, strategijoje nenumatytos priemonės dėl lėktuvų keliamo triukšmo ribojimo.

Aplinkos apsaugos teisės normų derinimo su Europos Sąjungos reikalavimais strategijoje (patvirtinta LR Aplinkos ministro 1998 10 12 įsakymu Nr. 199) orlaivių skleidžiamo triukšmo reglamentavimui rekomenduojama LR Susisiekimo ministerijai parengti teisės aktą, kuriuo būtų perkelti ES reikalavimai šioje srityje.

Derybinėje pozicijoje dėl narystės Europos Sąjungoje (patvirtinta LR Vyriausybės 2000 08 17 nutarimu Nr. 935) numatyta perkelti ES reikalavimus dėl orlaivių skleidžiamo triukšmo mažinimo.

LR aviacijos įstatyme [Žin., 2000, Nr.94-2918] aplinkos apsaugai skirtas vienas 34 straipsnis, nustatantis, kad LR oro erdve gali skristi tik orlaiviai, kurių keliamas triukšmas ir emisija neviršija aplinkos ministro ir susisiekimo ministro nustatyto lygio. Deja, iš įstatymo neaišku, kokias triukšmo normas aplinkos ministras ir susisiekimo ministras turi nustatyti: šaltinio (t.y. orlaivio) ar gyvenamojoje aplinkoje. LR aviacijos įstatymo 34 str. straipsnyje numatytas draudimas orlaiviams skristi LR oro erdvėje kelia abejonių dėl galimybės šią nuostatą įgyvendinti. Europos Sąjungos direktyvos ir reglamentai bei Čikagos konvencija siekia sumažinti lėktuvų skleidžiamą triukšmą ribodami orlaivių naudojimą oro uostuose bet ne oro erdvėje.

LR susisiekimo ministras ir LR aplinkos ministras 2001 04 19 bendru įsakymu Nr. 134/217 patvirtino Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisykles, kuriomis perkelti ES direktyvų Nr. 80/51/EEC, Nr. 83/206/EEC ir Nr. 89/629/EEC pagrindiniai reikalavimai. Be to, aukščiau paminėti ministrai pavedė LR civilinės aviacijos administracijai iki 2001 m. spalio 31 d. parengti Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklių projektą.

### **1.4. Išvados dėl Direktyvos 92/14/EEC reikalavimų perkėlimo ir jų įgyvendinimo**

#### *Direktyvos reikalavimų perkėlimas*

Siekiant atsakyti į klausimą, kokius naujus teisės aktus reikės parengti ir priimti ir (arba) keisti bei papildyti, kad perimti Direktyvos reikalavimus, buvo atlikta detali galiojančių teisės normų atitikties Direktyvai analizė (1 priedas).

Atliekant atitikties analizę buvo įvertintas kiekvienas Direktyvos 92/14/EEC straipsnis dėl jo perkėlimo reikalingumo ir vietos Lietuvos teisės aktuose.

Atsižvelgiant į atliktą analizę ir į LR derybinę poziciją dėl narystės ES, siūlome Direktyvos 92/14/EEC reikalavimus perkelti parengiant ir priimant šiuos teisės aktus:

- Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisykles, kurias patvirtinti SM ir AM bendru įsakymu;

- Papildant LR susisiekimo ministro 1999 10 08 įsakymu Nr. 376 patvirtintas Civilinių orlaivių registravimo ir ženklinimo taisykles.

Šių teisės aktų reikalingumas pagrindžiamas atlikta analize:



### 1.5. Tarybos Direktyvos 92/14/EEC perkėlimui rekomenduojami teisės aktai

Teisės aktas, kurį reikia parengti, pakeisti ar papildyti	Tikslas	Data	Atsakinga institucija
SM ir AM įsakymu patvirtinti "Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklės"	<p>Perkelti Dir. 92/14/EEC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sąvokas (1 str.)</li> <li>- draudimą LR oro bendrovėms nuo 2002 m. balandžio 1 d. skraidyti į ES oro uostus ikigarsiniais reaktyviniais civilinės aviacijos lėktuvais, kurie neturi triukšmo pažymėjimo, atitinkančio Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyriaus standartus (2 str.);</li> <li>- draudimą nuo narystės ES datos LR tarptautiniuose oro uostuose naudoti ikigarsinius reaktyvinius civilinės aviacijos lėktuvus, kurie neturi triukšmo pažymėjimo, atitinkančio Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus standartų (2 str.);</li> <li>- išimtis laikinai leisti skraidyti į tam tikrus LR oro uostus trečiųjų šalių lėktuvams, kurie neatitinka Direktyvos reikalavimų, jeigu ES Komisija su tuo sutinka;</li> <li>- galimybę netaikyti Dir. 2 str. reikalavimų lėktuvams, kuriems galima taikyti Dir. 8 str. ir 5.2 straipsniuose nustatytas išimtis (t.y. draudimas nepateisinamas, skrydžiai nekomerciniai ir susieti su remontu, technine priežiūra ar modifikavimu, turi istorinę vertę) (3 ir 8 str.);</li> <li>- reikalavimą informuoti ES Komisiją ir kitas valstybes nares apie taikomas išimtis (9 str.).</li> </ul>	2001	SM AM
Papildyti LR Susisiekimo ministro 1999 10 08 įsakymu Nr. 376 patvirtintas Civilinių orlaivių registravimo ir ženklinimo taisyklės	<p>Nustatyti reikalavimą CAA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- registruojant lėktuvus civilinių orlaivių registre reikalauti triukšmo pažymėjimo, atitinkančio Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus standartus (Dir. 92/14/EEC 2 str.)</li> <li>- uždrausti registruoti civilinių orlaivių registre lėktuvus, neturinčius triukšmo pažymėjimo, atitinkančio Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus standartus.</li> <li>- pripažinti kitoje ES valstybėje narėje išduotą triukšmo pažymėjimą, atitinkantį Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus standartus.</li> </ul>	2002	SM
Papildyti LR administracinių teisės pažeidimų kodeksą	<p>Nustatyti bausmių sistemą (tvarka) už orlaivių skrydžių ribojimo taisyklių pažeidimą (18/20/EC, 2 straipsnis);</p> <p>Papildyti taikomomis nuobaudomis už orlaivių skrydžių ribojimo tarptautiniuose oro uostuose taisyklių pažeidimą.</p>	2003	LRV

### Reikalingos institucijos

LR susiekimo ministras ir LR aplinkos ministras 2001 04 19 bendru įsakymu Nr. 134/217 paskyrė Civilinės aviacijos administraciją atsakinga už Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklių parengimą. Ši institucija turėtų būti atsakinga ir už kito dokumento - LR susisiekimo ministro 1999 10 08 įsakymu Nr. 376 patvirtintų Civilinių orlaivių registravimo ir ženklavimo taisyklių pakeitimo ir papildymo projekto parengimą.

Manome, kad aiškiam ir tiksliam Direktyvos reikalavimų perkėlimui Civilinės aviacijos administracijai būtina techninė pagalba. Direktyvos tekstas sudėtingas, jos reikalavimai siejami su Čikagos konvencijos reikalavimais, todėl Civilinės aviacijos administracijai sunkiai sekasi tiksliai identifikuoti, kokios ES ir tarptautinės nuostatos yra Lietuvai privalomos, o kokios tik rekomenduojamos.

Susisiekimo ministerija ir Civilinės aviacijos administracija turėtų likti atsakingomis ir už Direktyvos įgyvendinimą. Svarbiausios jų funkcijos turėtų būti:

- organizuoti orlaivių registravimą taip, kad į LR civilinių orlaivių registrą nepatektų lėktuvai, neatitinkantys Čikagos konvencijos atitinkamų reikalavimų triukšmui;
- vykdyti priežiūrą, kad LR oro uostuose būtų naudojami lėktuvai, turintys triukšmo pažymėjimus, atitinkančius Čikagos konvencijos atitinkamus reikalavimus triukšmui;
- rengti ir teikti ataskaitas ES Komisijai Direktyvos įgyvendinimo klausimais.

### Techninė įranga ir mokesčiai

Triukšmo sertifikavimo tikslams Civilinės aviacijos administracija turėtų įsigyti triukšmo matavimo įrangą arba užtikrinti galimybę triukšmo matavimus atlikti sutarčių pagrindu.

Daugelis ES valstybių nustato mokesčių priedus didesnę triukšmą skleidžiantiems orlaiviams ir, atvirkščiai, - taiko mokesčių lengvatas orlaiviams, kurie skleidžia mažesnę triukšmą. Direktyva 92/14/EEC šio klausimo nereglamentuoja. Tai paliekama valstybių narių diskrecijai.

## **2. ES DIREKTYVOS 92/14/EEC REIKALAVIMŲ IR TARPTAUTINĖS PATIRTIES JĄ ĮGYVENDINANT ANALIZĖ**

Svarbiausias ES direktyvos 92/14/EEC reikalavimas – kontroliuoti ar oro uostuose naudojami lėktuvai turi triukšmo pažymėjimus, atitinkančius Čikagos konvencijos reikalavimus. Šis reikalavimas grindžiamas tuo, kad visos nagrinėjamos kategorijos lėktuvus gaminančios valstybės yra ICAO narės, o sertifikuotiems lėktuvams išduodami triukšmo pažymėjimai atitinka Čikagos konvencijos reikalavimus. Tai įgalina spęsti apie lėktuvo keliamo triukšmo lygį be papildomų matavimų, remiantis tik pažymėjimo duomenimis.

Kaip matyti iš atliktos triukšmo kontrolės sistemoms taikomų techninių reikalavimų ir tarptautinės patirties analizės (2 priedas) oro uostai gali turėti minimalias, tik kontrolei skirtas triukšmo kontrolės sistemas ir išvystytas orlaiviams sertifikuoti skirtas sistemas.

Valstybės, kuriose nekuriama ir negaminami direktyvos galiojimo sferai priklausantys lėktuvai, neturi poreikio juos sertifikuoti, todėl galėtų nekurti savų techninių triukšmo lygio kontrolės sistemų.

Pagal Europos Bendrijos direktyvos 92/14/EEC ir ją papildančios direktyvos 98/20/EC reikalavimus Europos Sąjungos valstybių narių oro uostuose nuo 2002 m. balandžio 1 d. neturės būti vykdomi ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžiai, jeigu jie neatitinka minėto Konvencijos 16 priedo 3 skyriaus standartų. Už šių reikalavimų pažeidimą Europos Sąjungos valstybės narės privalės taikyti efektyvias, proporcingas ir atgrasančias nuobaudas pažeidėjams.

Valstybės kandidatės į Europos Sąjungą narės taip pat nuo įstojimo į ją datos turės vykdyti minėtus direktyvų reikalavimus.

Triukšmo kontrolės sistemos įrengimas oro uoste tikslu naudoti matavimo rezultatus taikant nuobaudas padidinto lygio triukšmą sukėlusiams lėktuvams teisiniu požiūriu nėra efektyvus dalykas, nes pavienis triukšmo lygio viršijimo užfiksavimas nėra juridinis pagrindas abejoti sertifikata turinčio lėktuvo keliamo triukšmo lygiu, o sertifikacinius bandymus atlikti triukšmo lygį viršijusiam lėktuvui Lietuva negalėtų turėti nei techninių nei juridinių galimybių.

Triukšmo matavimo sistemas Lietuvos oro uostuose būtų tikslinga turėti norint įvertinti lėktuvų keliamo triukšmo poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai, planuojant lėktuvų tūpimo-kilimo schemas per skrydžių grafikus ir gyvenviečių triukšmo apsaugos sistemas.

Tuo tikslu, atsižvelgus į tai, kad Lietuvos oro uostuose orlaivių kilimai ir tūpimai vykdomi dviem kilimo ir tūpimo tako (toliau – KTT) kryptimis, būtina turėti bent 4 stacionarias triukšmo matavimo stoteles (po dvi priešais kiekvieną KTT galą ir vieną mobilią stotelę matuoti triukšmo lygį viename iš dviejų kontroliniame taške šone nuo KTT, priklausomai nuo meteorologinių sąlygų ir naudojamų aerodrome skrydžiams lėktuvų tipų).

Jau pirmajame triukšmo kontrolės sistemų sukūrimo etape tikslinga pasinaudoti pažangiomis matavimo sistemomis su tiesioginių matavimo rezultatų skaitymu, turinčiomis minėtų stacionarių ir mobilių stotelių kiekį, po du triukšmo matavimo duomenų apdorojimo ir triukšmo lygių parodymų programinei įrangai aptarnauti personalinius kompiuterius.

Atsižvelgus į tai, kad Palangos oro uoste ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų, neatitinkančių Konvencijos 16 priedo 1 tomo 3 skyriaus reikalavimų, skrydžiai vykdomi retai, pirmajame etape pakanka turėti dvi stacionarias triukšmo matavimo stoteles (pagrindine KTT kilimo ir tūpimo kryptimi), vieną mobilią triukšmo matavimo stotelę, personalinį kompiuterį bei meteorologinės informacijos ir triukšmo lygių programinę įrangą. Tokia triukšmo kontrolės sistema bus pateisinama, jeigu Vilniaus oro uoste bus įrengta dviejų oro uostų triukšmo duomenų kaupimo sistema.

Antrajame triukšmo kontrolės sistemų sukūrimo etape, atsižvelgus į būtinumą įvertinti orlaivių triukšmo poveikį gyvenamajai aplinkai aerodromų sanitarinėse apsaugos zonose, siūloma papildomai įrengti oro uostuose stacionarių triukšmo matavimo stotelių:

Vilniaus – 6; Kauno ir Šiaulių – 4; Palangos – 2.

Konkretus stotelių skaičius ir jų išdėstymo schema turėtų būti nustatyti atlikus triukšmo lygių matavimo darbus jų pasiskirstymo tyrimo ir priešprojektinius darbus kiekvieno aerodromo lauko sąlygomis.

### 3. FINANSINIŲ IŠTEKLIŲ POREIKIO LIETUVOS ORO UOSTŲ TRIUKŠMO KONTROLĖS SISTEMOMS SUKURTI ANALIZĖ

Vilniaus, Kauno, Palangos ir Šiaulių tarptautinių oro uostų triukšmo kontrolės sistemų sukūrimui reikalingų lėšų kiekis priklausys nuo:

1. Triukšmo lygių matavimo taškų (matavimo stotelių) įrengimo kiekio ir vietovės sąlygų.
2. Pasirinktų triukšmo apdorojimo personalinių kompiuterių, meteorologinės informacijos ir radiolokatoriaus teikiamų duomenų.
3. Pasirinktų personalinių kompiuterių, skirtų oro uosto triukšmo lygių parodymų programinei įrangai aptarnauti.

Atsižvelgus į šalių, įrengusių pagal Danijos Brüel & Kjør Sound & Vibration Measurement A/S projektus (3 priedas) oro uostų triukšmo kontrolės sistemas išlaidas, šioms sistemoms sukurti ir reikalavimus ne tik kontroliuoti kaip orlaivių įgulos laikosi triukšmo ribojimo taisyklių, bet ir triukšmo poveikį aplinkai aerodromų sanitarinėse apsaugos zonose (4 priedas) Lietuvos Respublikos tarptautinių oro uostų triukšmo kontrolės sistemų sukūrimui (preliminariais skaičiavimais) būtinos lėšos pateiktos 3.1. lentelėje.

3.1. lentelė

Preliminari triukšmo kontrolės sistemų struktūra ir lėšos jai sukurti

Oro uostas	Triukšmo kontrolės priemonių sudėtis	Reikalingos lėšos (tūkst. litų)	
		Viso	I-jame etape (2002 – 2004 m.)
1	2	3	4
Vilniaus	1. Stacionarūs triukšmo lygių matavimo įrenginiai (stotelės) - 10 matavimo stotelių, pirmajame etape - 4 vnt. 2. Mobili triukšmo matavimo stotelė (1 - pirmajame etape) 3. Triukšmo matavimo duomenų apdorojimo personaliniai kompiuteriai (2 vnt. - visi pirmajame etape) 4. Personaliniai kompiuteriai oro uosto triukšmo lygių parodymų programinei įrangai aptarnauti	2 060	1 370
Palangos	1. Stacionarūs triukšmo matavimo įrenginiai (stotelės) - 4 vnt., pirmajame etape 2 vnt. 2. Mobili triukšmo matavimo stotelė - 1 vnt. - pirmajame etape 3. Personalinis kompiuteris, meteorologinės informacijos bei triukšmo lygių programinė įranga (pirmajame etape)	920	610
Kauno	1. Stacionarūs triukšmo matavimo įrenginiai (stotelės) - 8 vnt., pirmajame etape - 4 vnt. 2. Mobili triukšmo lygio matavimo stotelė - 1 vnt. - pirmajame etape 3. Personaliniai triukšmo duomenų apdorojimo kompiuteriai - 2 vnt. – pirmajame etape 4. Programinė įranga - pirmajame etape	1 800	1 200

1	2	3	4
Šiaulių	1. Stacionarūs triukšmo matavimo įrenginiai (stotelės) - 8 vnt., pirmajame etape - 4 vnt. 2. Mobili triukšmo lygio matavimo stotelė - 1 vnt. - pirmajame etape 3. Personaliniai triukšmo duomenų apdorojimo kompiuteriai - 2 vnt. – pirmajame etape 4. Programinė įranga - pirmajame etape	1 800	1 200
<b>Iš viso:</b>		<b>6 580</b>	<b>4 380</b>

Nustatant Lietuvos oro uostų stacionarių triukšmo matavimo įrenginių (stotelių) kiekį, atsižvelgta į oro uostų technogeninę įtaką gyvenamajai aplinkai aerodromų sanitarinėje apsaugos zonoje. Pavyzdžiui, Vilniaus tarptautinio aerodromo “C” sanitarinėje apsaugos zonoje, kurioje draudžiama gyvenamųjų namų statyba, o esančių namų gyventojams perspektyvoje turėtų būti kompensuojama už kenksmingą orlaivių triukšmo poveikį jų sveikatai, yra žymiai daugiau gyvenviečių, negu kitose oro uostų sanitarinėse apsaugos zonose. Dėl šios priežasties Vilniaus oro uoste siūloma įrengti 10 triukšmo matavimo stotelių, iš jų triukšmui matuoti gyvenvietėse – 3.

Atsižvelgus į tai, kad teritorija aplink Vilniaus oro uostą tankiai apgyvendinta ir oro uoste bus vykdomi intensyvūs skrydžiai, perspektyvoje, kad būtų kontroliuojamas triukšmo lygis, reikės papildomai įrengti triukšmo matavimo stoteles.

Kauno, Palangos ir Šiaulių tarptautinių oro uostų “C” sanitarinėse apsaugos zonose mažiau gyvenviečių ir vykdomi neintensyvūs orlaivių skrydžiai, todėl jų triukšmo kontrolės sistemose artimiausioje perspektyvoje pakaks turėti 2 – 4 stacionarias triukšmo matavimo stoteles.

Skaičiuojant reikalingas lėšas Palangos oro uosto kontrolės sistemai įkurti, numatyta, kad centrinė sistema kaupti triukšmo duomenis bus Vilniaus oro uoste. Bet tai bus įmanoma, jeigu radiolokatorių sistema savo veikimu apims abu oro uostus. Jeigu to pasiekta nebus, reikės Palangos oro uoste įrengti papildomą techninę ir programinę įrangą.

**Išvada.** Lietuvos tarptautinių oro uostų triukšmo kontrolės sistemų sukūrimui (preliminariais skaičiavimais) reiktų 6 mln. 580 tūkst. Lt, iš jų pirmajame etape 4 mln. 380 tūkst. Lt.

*Triukšmų kontrolės įrangos įdiegimo išlaidos* yra didelės lyginant su Lietuvos Respublikos oro paslaugų sektoriaus gaunamomis pajamomis už triukšmingus orlaivius, todėl, remiantis tuo, kad tai Europos Sąjungai reikalaujant įgyvendinama sistema būtų tikslinga derėtis dėl triukšmo kontrolės sistemų įdiegimo Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose tarptautinių fondų lėšomis.

Jei nepavyktų gauti tarptautinių fondų lėšų, atsižvelgus į Lietuvos oro uostų ekonominę ir finansinę būklę, lėšas triukšmo kontrolės sistemoms sukurti būtina skirti iš valstybės biudžeto.

Tikslesnis reikalingų lėšų kiekis oro uostų triukšmo kontrolės sistemų sukūrimui gali būti paskaičiuotas tik nustačius minimaliai būtiną triukšmo matavimo taškų kiekį, vietą bei parengus atitinkamus sistemų įrengimo projektus.

Tokia triukšmo matavimo sistemų kūrimo programa galėtų būti kuriama optimistiniu variantu, kuris galiotų jei būtų palaikoma visų Lietuvos tarptautinių oro uostų plėtra. Tai būtų įmanoma, jei Kaune ir Šiauliuose pradėtų veikti laisvosios ekonominės zonos ir suintensyvėtų skrydžiai į šių miestų oro uostus. Jei skrydžių intensyvumas nedidėtų, Šiaulių oro uostas galėtų būti perduotas karinėms oro pajėgoms ir tapti civiliniams skrydžiams atviru kariniu oro uostu, o Kaune – privatizuotas, dalį akcijų perduodant Kauno savivaldybei. Tuomet triukšmo matavimo sistemų kūrimo šiuose oro uostuose tikslingumą reiktų svarstyti atskirai.

#### 4. LIETUVOS RESPUBLIKOS VEŽĖJŲ ORU ORLAIVIŲ PARKO TYRIMAI

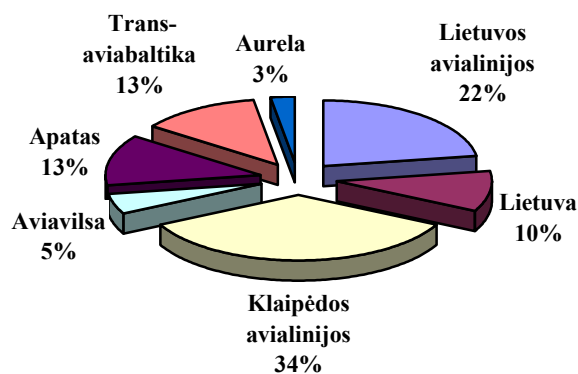
Lietuvos Respublikos vežėjų oru orlaivių parko sudėtis pateikta 4.1. lentelėje, o orlaivių kiekio procentiniai pasiskirstymai – 4.1 pav.

4.1. lentelė

Lietuvos Respublikos vežėjų oru orlaivių parkas

Eil. Nr.	Aviakompanija	Orlaivio tipas	Orlaivių skaičius
1.	Lietuvos avialinijos	Boeing 737-200	2
		Boeing 737-382	1
		SAAB-2000	2
		SAAB-340B	2
		JAK-42	2
2.	Lietuva	JAK-40	3
		ATR 42-300	1
3.	Klaipėdos avialinijos	AN-2	10
		AN-28	1
		KA-26	3
4.	Aviavilsa	AN-26B	2
5.	Apatas	L-410 UVP-E	4
		L-410	1
6.	Transaviabaltika	MI-8T	2
		M17-1V	2
		LEAR JET 25B	1
7.	Aurela	HS 125 700B	1
Viso:			40

Iš aukščiau paminėtų aviakompanijų orlaivių 3 orlaiviai neatitinka tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo 2 dalies 3 skyriaus standartų. Jie yra: 2 orlaiviai aviakompanijos “Lietuvos avialinijos” Boeing 737-200 ir 1 orlaivis aviakompanijos “Transaviabaltika” LEAR JET 25B.



4.1. pav. Lietuvos Respublikos vežėjų oru orlaivių kiekio procentinis pasiskirstymas

Aviakompanijos "Transaviabaltika" vadovų teigimu triukšmingas lėktuvas LEAR JET 25B numatomas parduoti jau artimiausiu metu, kad įsigaliojus direktyvos 92/14/EEC reikalavimams jo jau nebūtų Lietuvai priklausančių orlaivių registre

## 5. LIETUVOS AVIAKOMPANIJOMS PRIKLAUSANČIŲ DIREKTYVOS REIKALAVIMŲ NEATITINKANČIŲ ORLAIVIŲ PAKEITIMO IŠLAIDŲ ANALIZĖ

AB aviakompanija "Lietuvos avialinijos" turi 2 lėktuvus Boeing 737 – 200, kuriuos būtina keisti įgyvendinant direktyvos 92/14/EEC reikalavimus. Atlikus skrydžių tinklo žmogiškųjų resursų, lėktuvų parko, finansinių prognozių, testinių procesų įtakos ir sąnaudų orlaivio parko, atitinkančio triukšmų reikalavimus, suformavimo išlaidų analizę (5 priedas) nustatyta, kad būtų tikslinga 2 aviakompanijos nuosavus lėktuvus Boeing737-200 išnuomoti nuo 2002 m., o vietoje jų kompanijai tikslinga išsinuomoti 2 triukšmų reikalavimus tenkinančius lėktuvus. Siekiant nedidinti "Lietuvos avialinijose" naudojamų orlaivių tipų skaičiaus, tai galėtų būti vienas Boeing 737-300 ir vienas SAAB 2000.

Šio tipo lėktuvai jau naudojami "Lietuvos avialinijose" ir toks pakeitimas sumažintų naujų orlaivių įsisavinimo išlaidas.

AB aviakompanija "Lietuvos avialinijos" programą vykdytų su mažesniu orlaivių skaičiumi. Lėktuvų parkas būtų performuojamas etapais. Dviejų Boeing 737–200 pakeitimo anksčiau aptartu vienu Boeing 737-300 ir vienu SAAB 2000 išlaidos pateiktos 5. 1. lentelėje.

5. 1. lentelė

	2001	2002	VISO
<b>Lėktuvų parko pakeitimo sąnaudos</b>			
<hr/>			
<b>LĖKTUVŲ PARKO FORMAVIMO PROGRAMOS PRELIMINARUS ĮVERTINIMAS, Lt</b>			
<hr/>			
Nusidėvėjimas	-	358.400	358.400*
Lizingas(nuomos kaštai)	-	14.064.000	14.064.000**
Rezervai techn. apt. (pap. nuoma)	-	5.280.000	5.280.000***
Atsarginių dalių "vaistinė"lė"	1.600.000	2.000.000	3.600.000****
Darbai pg kontraktus	3.200.000	600.000	3.800.000*****
TD investicijos	400.000	2.000.000	2.400.000*****
<b>VISO lėktuvo parko išlaidos</b>	<b>5.200.000</b>	<b>24.302.400</b>	<b>29.502.400</b>
<hr/>			
<b>LAKŪNŲ PERKVALIFIKAVIMO IŠLAIDOS, Lt</b>			
<hr/>			
Mokymas	0	700.000	700.000
Treniruokliai	82.360	465.532	547.892
<hr/>			
<b>TECHNINIO PERSONALO PERKVALIFIKAVIMO IŠLAIDOS, Lt</b>			
	236.000	236.000	472.000*****
<b>VISO "LAL", Lt</b>	<b>5.518.360</b>	<b>25.703.932</b>	<b>29.974.400</b>
<hr/>			

\* - 1 Boeing 737-300 įsigijamas finansinio lizingo būdu;

\*\* - 1 Boeing 737-300 ir vieno SAAB 2000 papildomi nuomos kaštai;

\*\*\*-1 Boeing 737-300 ir vieno SAAB 2000 papildomi nuomos arba techninio aptarnavimo rezervai kaštai, įsigijimo atveju (pirkimas) gali būti neformuojami;

\*\*\*\* - 1 Boeing 737-300 ir vieno SAAB 2000 atsarginių dalių "vaistinė"lė" kaštai, ilgalaikė investicija, priklausomai nuo finansinių galimybių ;

\*\*\*\*\* - lėktuvų SAAB 340B grąžinimo ir naujų lėktuvų įsigijimo kaštai, priklausomai nuo lėktuvų techninės būklės gali būti kaštai mažesni ;

\*\*\*\*\*- TD investicijos: angaras, įrengimai, pasiruošimas aptarnauti lėktuvus, dokumentacija, nevykdant techninio aptarnavimo funkcijų t.y. neatliekant "C" ir "D" darbų šios investicijos sudarytų apie 800 000 USD;

\*\*\*\*\*- TD apmokymo sąnaudas galima numatyti bendra suma, paskirstymas 2001 m. ir 2002 m. sąlyginis.



Papildomų lėšų poreikį sąlygoja ir vykdomi aviakompanijos pertvarkymo darbai, tarp jų ir direktyvos 92/14/EEC, nustatančios orlaivių skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyrių, įgyvendinimas formuojant orlaivių parką.

ES direktyvos 92/14/EEC ir ją papildančios direktyvos 98/20/EEC reikalavimas ES valstybių narių oro uostuose įsigalioja nuo 2002 m. balandžio 1 d. Vertinant realią įvykių eigą ir susiklosčiusią nepalankią privatizavimui situaciją tarptautinėje oro transporto rinkoje akivaizdu, kad iki šios datos "Lietuvos avialinijų" privatizavimo procesas neįvyks, todėl aviakompanijos orlaivių parke pakeitimas privatizuojančios kompanijos sąskaita vargu ar bus realizuotas. Žinant, kad triukšmingi lėktuvai sudaro trečdalį kompanijos naudojamų lėktuvų parko, ir siekiant išvengti aviakompanijos "Lietuvos avialinijos" veiklos sutrikimų dėl draudimų skraidyti triukšmingiems lėktuvams, būtina ieškoti lėšų lėktuvų parkui modernizuoti nelaukiant privatizavimo proceso rezultatų.

Valstybės kaip akcininko parama būtų: užtikrinti bendrovės veiklos tęstinumą suteikiant galimybę skolintis arba tiesioginė parama, numatyta Akcinių bendrovių įstatyme išleidžiant akcijų emisiją ir visą ją išperkant, o numatytos lėšos skiriamos tiesioginėms investicijoms orlaivių parkui formuoti. Kaip nurodyta šioje dalyje, lėšų poreikis sudarytų iki 30 mln. Lt.

Direktyvos 92/14/EEC, nustatančios orlaivių skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės Civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyrių įgyvendinimas formuojant orlaivių parką, galimas etapais, lėšas skiriant iš Tarptautinių programų infrastruktūrai plėsti ar ES lėšų pasiruošimui oro rinkos liberalizacijai, Lietuvai tapus ES nare.

Direktyvos 92/14/EEC, nustatančios orlaivių skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės Civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyrių, įgyvendinimas formuojant orlaivių parką sudarytų sąlygas įsigyti naujesnius lėktuvus, kurių techninės charakteristikos ir techninė priežiūra - žymiai patikimesnė, leistų efektyvų lėktuvų parko panaudojimą, t.y.: mažesniu lėktuvų skaičiumi didinti skrydžių intensyvumą, kas tiesiogiai įtakoja vienos vietos lėktuve savikainą.

Būtina Valstybės oro transportą reglamentuojančių tarptautinių teisinių procesų įgyvendinimo programa, oro transporto rinkos apsauga iki kol Lietuva bus priimta į ES, Valstybės pozicija ir teisinės bazės sukūrimas.

Direktyvos 92/14/EEC, nustatančios orlaivių skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės Civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyrių įgyvendinimas formuojant orlaivių parką, privatizacijos proceso Lietuvos nacionalinių vežėjų atžvilgiu neįtakos.

## 6. PAJAMŲ UŽ ORO NAVIGACINĖS PASLAUGAS SUMAŽĖJIMO, SUSIJUSIO SU DRAUDIMU NAUDOTI SKRYDŽIAMS Į LIETUVĄ KITŲ VALSTYBIŲ ORLAIVIAMS, NEATITINKANTIEMS DIREKTYVOS 92/14/EEC REIKALAVIMŲ ANALIZĖ

Bendru atveju, už orlaivių aptarnavimą oro erdvėje ir oro uostuose imamos šios rinkliavos:

- Oro navigacinė
- Oro uosto navigacinė
- Orlaivio tūpimo
- Orlaivio palydos
- Išvykstančio keleivio
- Orlaivio stovėjimo
- Aviacijos saugumo

**Oro navigacinė rinkliava** imama už naudojimąsi oro navigacinėmis priemonėmis, orlaiviui skrendant skrydžių valdymo atsakomybės rajone. Jos dydis apskaičiuojamas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) siūlomą būdu pagal formulę:

$R = W P D$ , kur:

R – oro navigacinės rinkliavos dydis;

W – masės faktorius ( $W = \dots$ );

P – oro navigacinės rinkliavos įkainis ( $P = 220$  litų)

D – ortodrominis atstumas, padalytas iš 100.

Oro navigacinės rinkliavos už mokomuosius, demonstracinius, orlaivio įrangos patikslinimo ir bandomuosius skrydžius, taip pat orlaivio naudojimą fotografavimui ar filmavimui iš oro arba antžeminės oro navigacijos įrangos skrydžių bandymus dydis nustatomas pagal orlaivio kilimo masės (MTOM) dydį litais už minutę. Oro navigacinė rinkliava už skrydžius, anksčiau paminėtus, virš oro uosto tamsiuoju paros metu (nuo saulės laidos iki patekėjimo) didinama 40 procentų.

**Oro uosto navigacinė rinkliava** imama už naudojimąsi navigacinėmis tūpimo priemonėmis ir nustatoma orlaiviams, tupiantiems oro uostuose. Orlaiviams, kurių MTOM mažesnė kaip 2 tonos arba 2 tonos, nustatoma tokio dydžio oro uosto navigacinė rinkliava: skrendantiems tarptautiniu maršrutu – 40 litų; skrendantiems vietiniu maršrutu – 20 litų. Orlaiviams, kurių MTOM didesnė kaip 2 tonos, oro uosto navigacinės rinkliavos dydis apskaičiuojamas pagal formulę:

$T = I W$ , kur:

T – oro uosto navigacinės rinkliavos dydis;

I – oro uosto navigacinės rinkliavos įkainis (skrydžiams tarptautiniu maršrutu  $I = 540$  litų, skrydžiams vietiniu maršrutu  $I = 200$  litų);

W – masės faktorius ( $W = \dots$ ).

**Orlaivio tūpimo rinkliava** nustatoma orlaiviams, tupiantiems oro uostuose, už naudojimąsi kilimo ir tūpimo taku bei ir riedėjimo takais. Orlaiviams, kurių MTOM mažesnė kaip 2 tonos, nustatoma tokio dydžio tūpimo rinkliava: Vilnius - 80\*, 40\*\*; Karmėlava (Kaunas) - 72\*, 36\*\*; Palanga – 72\*, 36\*\*; Zokniai (Šiauliai) – 60\*, 32\*\*.

**Orlaivio palydos rinkliava**, imama už palydos automobilio, kuris lydi orlaivį nuo orlaivio stovėjimo aikštelės iki kilimo ir tūpimo tako arba nuo kilimo ir tūpimo tako iki orlaivio stovėjimo aikštelės, paslaugas. Ji nepriklauso nuo orlaivio masė ir orlaivio stovėjimo aikštelės vietos. Šios rinkliavos dydis – 60 litų.

**Išvykstančio keleivio rinkliava** imama už išvykstančio iš Lietuvos Respublikos oro uosto keleivio aptarnavimą. Ji nustatoma tokio dydžio: Vilnius - 40\*, 20\*\*; Karmėlava (Kaunas) - 28\*, 14\*\*; Palanga – 28\*, 14\*\*; Zokniai (Šiauliai) – 20\*, 10\*\*.

**Orlaivio stovėjimo rinkliava** nustatoma orlaiviams, kurie naudojami oro uostų stovėjimo aikštelėms. Jos dydis – 10 procentų tūpimo rinkliavos (skaičiuojama už kiekvieną parą, suma apvalinama iki sveikojo skaičiaus įprasta tvarka). Jeigu orlaivis stovi oro uoste trumpiau kaip 3 val. orlaivio stovėjimo rinkliava neimama. Jeigu orlaivis oro uoste stovi ilgiau kaip 3 valandas, rinkliava skaičiuojama už parą.

**Aviacijos saugumo rinkliava** mokama už saugumo užtikrinimą oro uosto kontroliuojamose zonose ir aikštelėse, esančiose prie oro uosto keleivių terminalo. Aviacijos saugumo rinkliavos dydis yra 10 procentų tūpimo rinkliavos (skaičiuojant suma apvalinama iki sveikojo skaičiaus įprasta tvarka).

Pagrindines, buvusios Civilinės aviacijos direkcijos, dabar “Oro navigacija” įmonės, pajamas sudaro rinkliavos už orlaiviams teikiamas navigacijos paslaugas Lietuvos oro erdvėje ir tarptautiniuose oro uostuose, tai yra oro navigacinė ir oro uosto navigacinė rinkliavos.

Matyti, jog oro navigacinės ir oro uosto navigacinės rinkliavų skaičiavimo pagrindą sudaro kilimo masė (MTOM). 2000 metais per Lietuvą skrendančių orlaivių masė, palyginti su 1999 metais, sumažėjo nuo 75,5 tonų iki 73,7 tonų.

Anglijos, Vokietijos, Prancūzijos, Olandijos, Belgijos ir kitų Vakarų valstybių oro erdvė “persotinta” orlaiviais, ir jos susiduria su orlaivių tūpimo ir kilimo problemomis, kadangi visos turimų tūpimo – kilimo takų pralaidumo galimybės išnaudotos. Minėtose bei kitose Vakarų valstybėse oro navigacijos paslaugų teikimo įmonės iki 85 procentų visų pajamų gauna iš tupiančių ir kylančių orlaiviams teikiamų oro navigacijos paslaugų. Lietuvoje – atvirkščiai: tarptautinių oro uostų pajėgumai panaudojami tik apie 30 procentų, todėl įmonės finansinis pajėgumas ir finansinės galimybės 85 procentus priklauso nuo orlaivių tranzitinių skrydžių.

Tranzitinių skrydžių pajamų dinamikos analizė už 1995-2000 metus pateikta 6. 1. lentelėje bei 6.1. paveiksle.

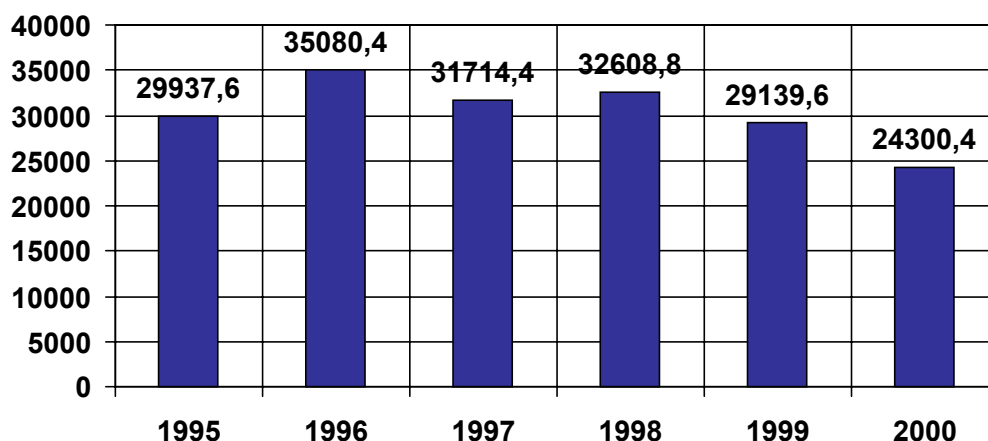
6.1. lentelė

Tranzitinių skrydžių pajamų analizė už 1995 – 2000 metus

Mėnuo	Pajamos ( tūkst. Lt )					
	1995 m.	1996 m.	1997 m.	1998 m.	1999 m.	2000 m.
Sausis	1626,8	2679,6	2516,8	2374,4	2165,2	1743,2
Vasaris	1438,4	2542,8	2270,4	2224,4	2130,4	1716,4
Kovas	1787,6	2818,4	2587,6	2496,8	2334,4	1913,2
Balandis	1836,4	2945,6	2435,2	2728,4	2425,6	1857,2
Gegužė	2036,8	3047,6	2851,2	2938,4	2583,6	2006,8
Birželis	3058,4	3053,2	2853,6	3012,4	2621,6	2068,8
Liepa	3213,6	3195,2	3047,2	3150,8	2769,2	2208,4
Rugpjūtis	3556,4	3395,2	3226,4	3152,8	2896,4	2288
Rugsėjis	2887,6	3086	2800,4	2907,6	2606,4	2112,8
Spalis	2865,6	3077,6	2618,8	2922	2602,4	2150
Lapkritis	2782	2655,6	2225,6	2411,2	2124	2169,2
Gruodis	2838	2585,2	2281,2	2289,6	1880,4	2066,4
<b>Viso</b>	<b>29937,6</b>	<b>35080,4</b>	<b>31714,4</b>	<b>32608,8</b>	<b>29139,6</b>	<b>24300,4</b>

\* - orlaiviams, skrendantiems tarptautiniu maršrutu (litas)

\*\* - orlaiviams, skrendantiems vietiniu maršrutu (litas)



6.1. pav. 1995-2000 m. tranzitinių skrydžių pajamų kaita

2000 metais Direkcija gavo 36618,9 tūkst.Lt., iš to skaičiaus už oro navigacijos paslaugas – 34226,8 tūkst.Lt, iš kitos veiklos – 537,9tūkst.Lt, iš finansinės veiklos – 1528,1tūkst.Lt., ir pagautė – 326,1 tūkst.Lt.

Kauno ir Palangos skrydžių valdymo centrai teikia paslaugas tik orlaiviams, tupiantiems ir kylantiems jų oro uostų aerodromuose. Vilniaus regiono skrydžių valdymo centras teikia paslaugas orlaiviams, skrendantiems tranzitu Lietuvos oro erdve ir tupiantiems bei kylantiems Vilniaus oro uoste. Dėl to, kaip pasiskirsto 2000 metų pajamos ir išlaidos skrydžių valdymo centruose nurodyta 6. 2. lentelėje.

6. 2. lentelė

2000 metų pajamų ir išlaidų pasiskirstymas skrydžių valdymo centruose

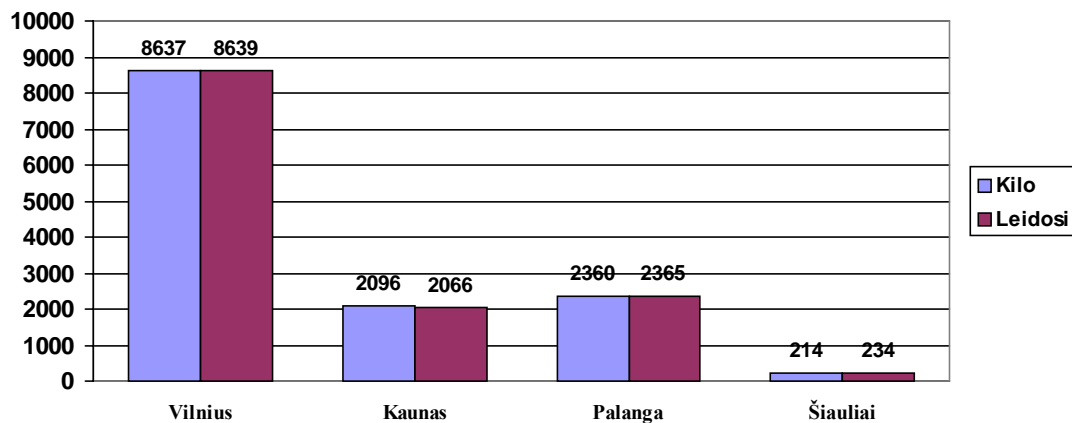
	Vilniaus regiono SVC ir Vilniaus aerodromo SVC	Kaunas SVC	Palangos SVC	Iš viso Lt.
Iš viso pajamų Lt	35014	598,4	1006,5	36618,9
Iš viso išlaidų Lt	28311,7	4215,6	4032,6	36559,9
Pelnas (nuostolis) Lt	6702,3	(3617,2)	(3026,1)	59

Toks pajamų ir išlaidų pasiskirstymas rodo, kad Kauno ir Palangos skrydžių valdymo centrai dotuojami iš rinkliavų, gaunamų už oro navigacijos paslaugas, teikiamas tranzitu skrendantiems orlaiviams. Nuostolinga Kauno ir Palangos skrydžių valdymo centrų veikla turi didelės įtakos įmonės veiklos efektyvumo rodikliams, investicinių ir socialinių projektų finansavimo galimybėms.

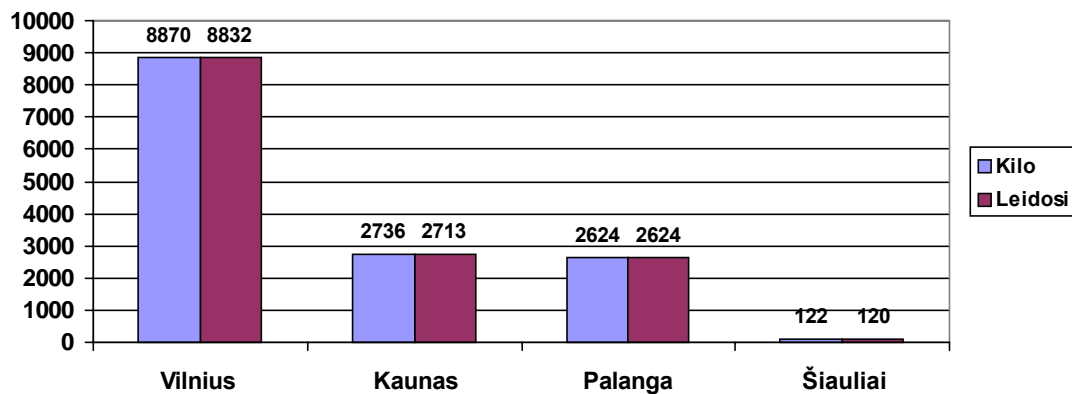
Priėmus Europos Sąjungos direktyvą 92/14/EEC, nustatančios orlaivių skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyriaus (triukšmas), valstybės įmonės “Oro navigacija” pajamos už oro navigacines paslaugas pakistų.

Tuo tikslu, reiktų išnagrinėti orlaivių kilimo ir tūpimų skaičių Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose. Jie pateikti 6. 2 ir 6. 3 paveiksluose.

### 1999 metai



### 2000 metai



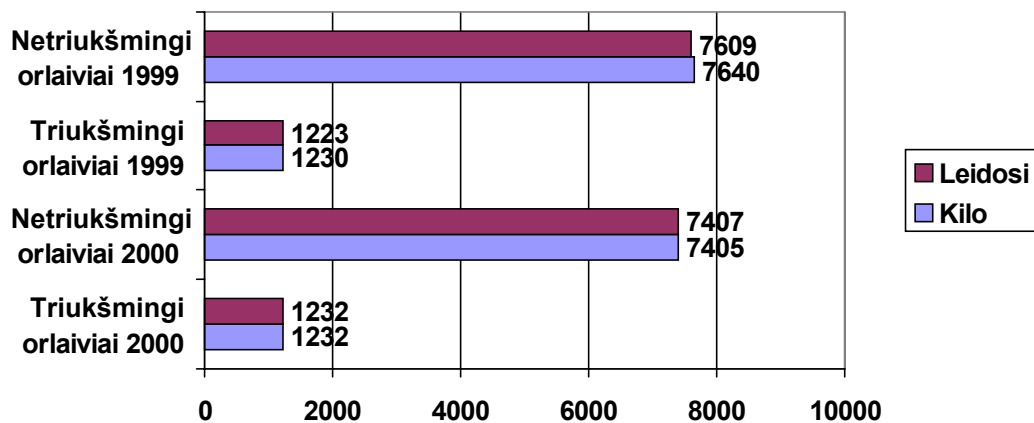
6.2. pav. Orlaivių kilimų ir tūpimų skaičius Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose 1999-2000 metais.

Iš 6. 2 pav. pateiktų grafikų matyti, kad pagrindinis orlaivių srautas yra Vilniaus tarptautiniame oro uoste. Išnagrinėjus atskrendančių ir išskrendančių orlaivių tipus minėtame oro uoste paaiškėjo, kad 1999 metais iš kylančių orlaivių 8870 skaičiaus 1230 \* orlaiviai yra triukšmingi, o iš tūpiančių 8832 – 1223 \* triukšmingi. Jie atitinkamai sudaro 13,9 procento visų skrydžių per 1999 metus. Panaši situacija yra ir 2000 metais: kylantys 8637 – iš jų 1232 \* triukšmingi, tūpiantys 8639 – iš jų 1232 \* triukšmingi. Atitinkamai skrydžiai sudaro 14,3 procento visų skrydžių per 2000 metus.

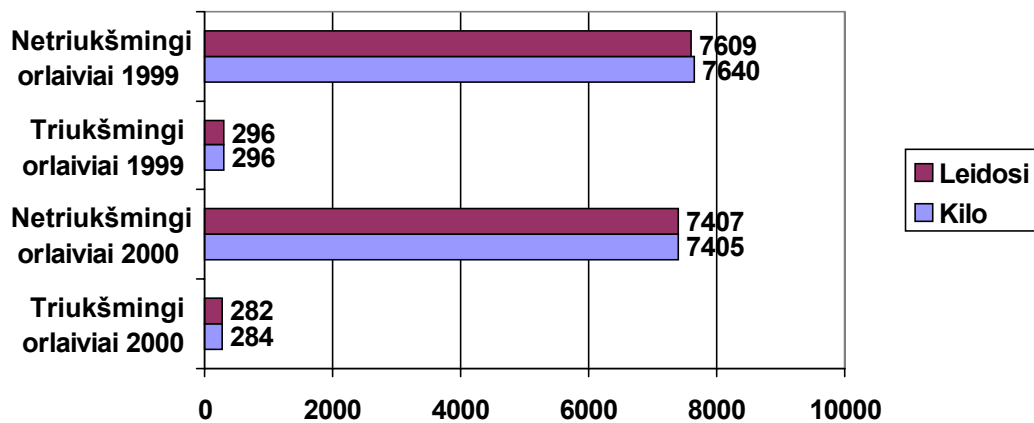
Skaičiuojant tik užsienio aviakompanijų kilimo ir tūpimo triukšmingų orlaivių procentinę dalį per 1999 – 2000 metus, paaiškėja jog ji siekia 3,7 procentus.

6. 4 ir 6. 5 pav. pateiktuose grafikuose matyti kiekybinis kylančių ir tūpiančių orlaivių Vilniaus tarptautiniame oro uoste pasiskirstymas, įvertinant triukšmingų orlaivių skaičių atitinkamai bendro skaičiaus visų kylančių ir tūpiančių orlaivių minėtame oro uoste.

\* įskaitant ir Lietuvos aviakompanijų triukšmingus orlaivius.

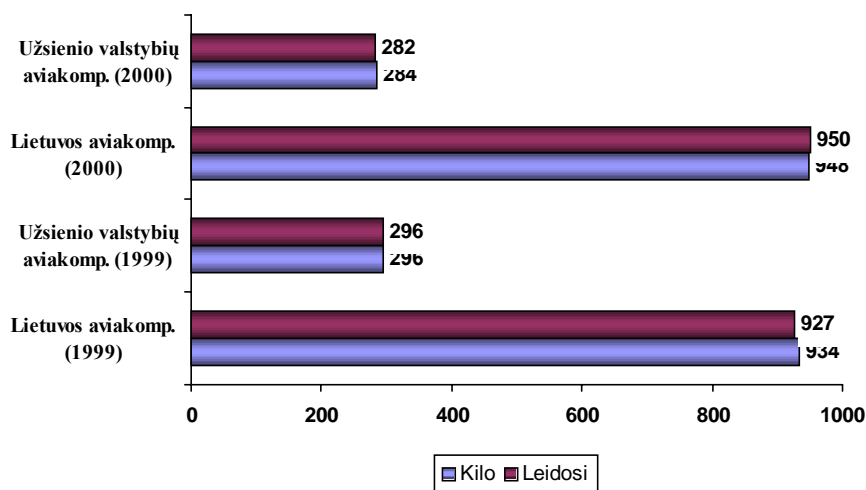


6.3. pav. Triukšmingų ir netriukšmingų orlaivių skaičius kylant ir tūpianč Vilniaus tarptautiniame oro uoste 1999-2000 metais (skaičiuojant Lietuvos aviakompanijų triukšmingus orlaivius)



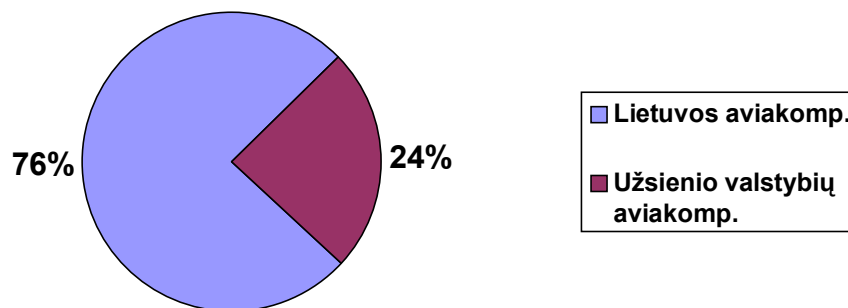
6.4. pav. Triukšmingų ir netriukšmingų orlaivių skaičius kylant ir tūpianč Vilniaus tarptautiniame oro uoste 1999-2000 metais (neskaičiuojant Lietuvos aviakompanijų triukšmingų orlaivių)

Tiriant tik triukšmingus orlaivius kylančius ir tūpiančius Vilniaus tarptautiniame oro uoste, matyti, jog didžiąją dalį triukšmingų orlaivių sudaro Lietuvos aviakompanijų orlaiviai. Minėti duomenys pateikti 6. 5 pav.

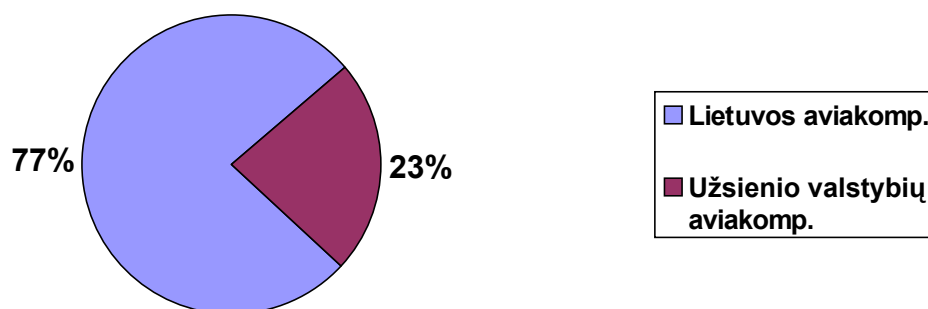


6.5. pav. Lietuvos ir užsienio valstybių aviakompanijų triukšmingų orlaivių skaičius kylant ir tupiant 1999 - 2000 metais.

Visų triukšmingų orlaivių kylančių ir tūpiančių Vilniaus tarptautiniame oro uoste 1999-2000 metais procentinė išraiška pateikta 6. 6 ir 6. 7 pav.



6.6. pav. Lietuvos ir užsienio valstybių aviakompanijų triukšmingų orlaivių procentinis pasiskirstymas 1999 metais.



6.7. pav. Lietuvos ir užsienio valstybių aviakompanijų triukšmingų orlaivių procentinis pasiskirstymas 2000 metais.

Civilinės aviacijos direkcijos, dabar valstybinė įmonė “Oro navigacija”, pajamos už 1999-2000 metus, išskiriant pajamas už kylančius ir tūpiančius triukšmingus orlaivius bei visos pajamos už kylančius ir tūpiančius orlaivius, pateiktos žemiau.

6.3 lentelė

CAD pajamos už 1999 – 2000 metus iš užsienio valstybių aviakompanijų triukšmingų orlaivių, tūpiančių ir kylančių Vilniaus tarptautiniame oro uoste

Metai		Oro navigacija (Lt)	Oro uosto navigacija (Lt)	Viso (Lt)
1999	Kilo	40128	200	40328
	Leidosi	38364	158880	197244
2000	Kilo	13928	588	14516
	Leidosi	12612	163600	176212

6.4 lentelė

CAD pajamos už 1999 – 2000 metus iš Lietuvos aviakompanijų triukšmingų orlaivių, tūpiančių ir kylančių Vilniaus tarptautiniame oro uoste

Metai		Oro navigacija (Lt)	Oro uosto navigacija (Lt)	Viso (Lt)
<b>1999</b>	Kilo	335000	2080	337080
	Leidosi	337244	522936	860180
<b>2000</b>	Kilo	469532	625	470156
	Leidosi	470816	538160	1008976

6.5 lentelė

CAD pajamos už 1999 – 2000 metus iš Lietuvos ir užsienio valstybių aviakompanijų triukšmingų orlaivių tūpiančių ir kylančių Vilniaus tarptautiniame oro uoste

Metai		Oro navigacija (Lt)	Oro uosto navigacija (Lt)	Viso (Lt)
<b>1999</b>	Kilo	375128	2280	377408
	Leidosi	375608	681816	1057424
<b>2000</b>	Kilo	483460	1212	484672
	Leidosi	483428	701760	1185188

6.6 lentelė

CAD pajamos už 1999 – 2000 metus iš kylančių ir tūpiančių orlaivių Vilniaus tarptautiniame oro uoste

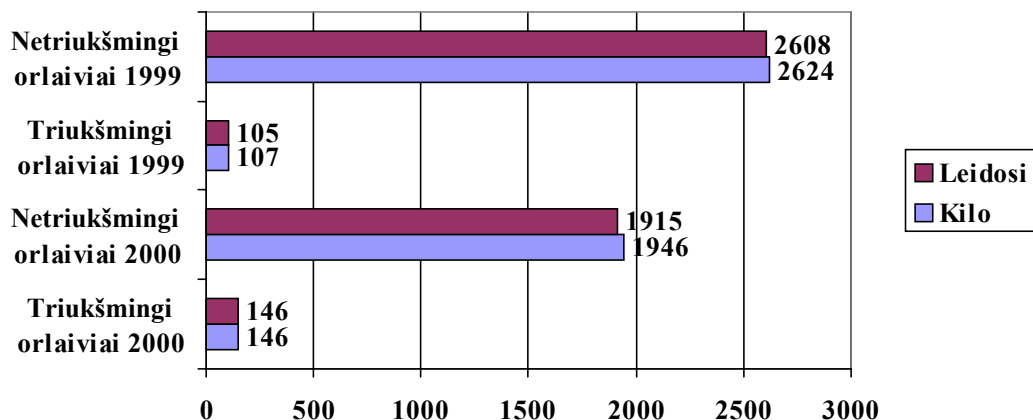
Metai		Oro navigacija (Lt)	Oro uosto navigacija (Lt)	Viso (Lt)
<b>1999</b>	Kilo	2308764	3558520	5867284
	Leidosi	2307324	29044	2336368
<b>2000</b>	Kilo	3040308	27872	3068180
	Leidosi	3029096	3403544	6432640

Pateikti duomenys rodo, jog Vilniaus tarptautiniame oro uoste 1999 metais užsienio valstybių aviakompanijų triukšmingi orlaiviai sudarė: kilimo – 2 procentus pajamų, tūpimo – 3,9 procentų pajamų, tais metais visų pajamų iš kylančių ir tūpiančių orlaivių Vilniaus tarptautiniame oro uoste. Atitinkamai 2000 metais: kilimo – 0,6 procento pajamų, tūpimo – 3,3 procentų pajamų. Tačiau visos pajamos už triukšmingus orlaivius, įskaitant ir Lietuvos aviakompanijų triukšmingus orlaivius, 1999 metais sudarė: kilimo – 16,2 procentų pajamų, tūpimo – 18 procentų pajamų. Atitinkamai 2000 metais: kilimo – 15,8 procentų pajamų, tūpimo – 18,4 procentų pajamų.

Bendru atveju, įmonės pajamos už užsienio aviakompanijų triukšmingus orlaivius sudaro 2,5 procentų pajamų kylančių ir tūpiančių orlaivių Vilniaus tarptautiniame oro uoste. Atitinkamai 2,5 procentai sudaro 428 300 Lt. pajamų.

Kaune tarptautiniame oro uoste, kilimų ir tūpimų skaičius yra mažesnis negu Vilniaus tarptautiniame oro uoste. Triukšmingų ir netriukšmingų orlaivių kiekybinis pasiskirstymas minėtame oro uoste pateiktas 6. 8 pav.





**6.8. pav.** Triukšmingų ir netriukšmingų orlaivių skaičius kylant ir tūpant Kauno tarptautiniame oro uoste 1999-2000 metais

Iš pateiktų duomenų matyti, jog triukšmingi orlaiviai kylantys ir tūpantys Kauno tarptautiniame oro uoste 1999 metais sudarė 3,9 procentų visų orlaivių skaičiaus kylančių ir tūpiančių minėtame oro uoste. Tačiau 2000 metais triukšmingų orlaivių skaičius išaugo net iki 7 procentų.

CAD pajamos už 1999 – 2000 metus, išskiriant pajamas už kylančius ir tūpiančius triukšmingus orlaivius bei visos pajamos už kylančius ir tūpiančius orlaivius Kauno tarptautiniame oro uoste, pateiktos 6.7 ir 6.8 lentelėse.

6.7 lentelė

CAD pajamos už 1999 – 2000 metus iš užsienio valstybių aviakompanijų, kylančių ir tūpiančių, triukšmingų orlaivių Kauno tarptautiniame oro uoste

Metai		Oro navigacija (Lt)	Oro uosto navigacija (Lt)	Viso (Lt)
1999	Kilo	40604	400	41004
	Leidosi	45268	102984	148252
2000	Kilo	70776	0	70776
	Leidosi	124308	150972	275280

6.8 lentelė

CAD pajamos už 1999 – 2000 metus iš kylančių ir tūpiančių orlaivių Kauno tarptautiniame oro uoste

Metai		Oro navigacija (Lt)	Oro uosto navigacija (Lt)	Viso (Lt)
1999	Kilo	375216	112524	407740
	Leidosi	377252	571700	948952
2000	Kilo	310012	95852	405864
	Leidosi	315588	438108	753696

Pateikti duomenys rodo, jog Kauno tarptautiniame oro uoste 1999 metais užsienio valstybių aviakompanijų triukšmingi orlaiviai sudarė: kilimo – 10,1 procentus pajamų, tūpimo – 15,6 procentų pajamų, tais metais visų pajamų iš kylančių ir tūpiančių orlaivių Kauno tarptautiniame oro uoste. Atitinkamai 2000 metais pajamų procentinė dalis išaugo: kilimo – 17,4 procento pajamų, tūpimo – 36,5 procentų pajamų.

Bendru atveju, įmonės pajamos už užsienio aviakompanijų triukšmingus orlaivius sudaro 19,9 procentų pajamų kylančių ir tūpiančių orlaivių Kauno tarptautiniame oro uoste. Atitinkamai 19,9 procentai sudaro 133 828 Lt. pajamų.

Lietuvos tarptautiniams oro uostams yra svarbios šios rinkliavos:

1) orlaivio tūpimo – kadangi tūpiantis orlaivis privalo ją sumokėti nutūpus. Ši rinkliava fiksuoto dydžio ir yra nekintama;

2) išvykstančio keleivio – šios rinkliavos dydis nėra fiksuotas, kadangi priklauso nuo keleivių skaičiaus orlaivyje, kuo daugiau keleivių, tuo didesnės pajamos;

3) aviacijos saugumo – ši rinkliava mokama jei orlaivis tūpia tarptautiniame oro uoste ir sudaro 10 % orlaivio tūpimo rinkliavos.

Orlaivio stovėjimo ir orlaivio palydos rinkliavos nėra tokios svarbios tarptautiniams oro uostams jų pajamų atžvilgiu, kadangi ne visais atvejais jos yra mokamos. Kadangi pagrindinės pajamos yra iš reisinių (čarterinių) skrydžių, tai tokiu būdu aviakompanijų orlaivių stovėjimas oro uosto teritorijoje dažniausiai neviršija 3 val. bei orlaivių pilotai yra gerai susipažinę su aerodromu, t.y. aikštelių išsidėstymu perone, todėl jie nesinaudoja oro uostų teikiama paslauga – orlaivio lyderavimu.

Tokios rinkliavos kaip orlaivio tūpimo, orlaivio palydos, išvykstančio keleivio, orlaivio stovėjimo, aviacijos saugumo atitenka Lietuvos tarptautiniams oro uostams. Pajamos už 2000 metus tarptautiniuose Kauno ir Vilniaus oro uostuose už aptarnautus orlaivius, neatitinkančius keliamų triukšmų reikalavimų, pateiktos 6.9 ir 6.10 lentelėse.

6.9 lentelė

Pajamos už 2000 metus Kauno tarptautiniame oro uoste aptarnautus lėktuvus, neatitinkančius tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo, 1 tomo, 2 dalies, 3 skyriaus standartų

<b>Eil Nr.</b>	<b>Aviakompanija</b>	<b>Orlaivio tipas</b>	<b>Skrydžių skaičius</b>	<b>Pajamos, Lt.</b>
1.	AEROFLOT	IL-76	24	132816
2.	TRANSAVIA EXPORT	IL-76	30	166020
3.	ATLAS AIR	IL-76	38	210292
4.	UZBEKISTAN AIR	IL-76	4	22136
5.	KRAS AIR	IL-76	98	542332
6.	ELF AIR	IL-76	2	11068
7.	AVIAST	IL-76	10	55340
8.	QECHM AIR	IL-76	4	22136
9.	KALININGRAD AVIA	TU-134	4	3544
10.	AIR KAZACHSTAN	IL-76	4	22136
11.	AZALAVIA	IL-76	6	33204
12.	MAGADAN AVIALIZING	IL-76	4	22136
13.	KRILO	IL-76	6	33204
14.	CHABATAR AIR	IL-76	8	44272
15.	JEREVAN AVIA	IL-76	2	11068
16.	EAST LINE	IL-76	38	210292
17.	AERPFREIGHT	IL-76	2	11068
18.	ATI	IL-76	2	11068
19.	CEF	TU-154	2	7240
<b>VISO:</b>				<b>1571372</b>

6.10 lentelė

Pajamos už 2000 metus tarptautiniame Vilniaus oro uoste aptarnautus lėktuvus, neatitinkančius tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo, 1 tomo, 2 dalies, 3 skyriaus standartų

<b>Eil Nr.</b>	<b>Aviakompanija</b>	<b>Orlaivio tipas</b>	<b>Skrydžių skaičius</b>	<b>Pajamos, Lt.</b>
1.	AEROFLOT	TU-134A	440	851525
2.	UZBEKISTAN AIRWAYS	TU-154 IL-62	18 2	51480 9553
3.	TRANSAVIA EXPORT	IL-76	2	10868
4.	ELF AIR	IL-76	6	32604
5.	VOLGA-DNIEPR	AN-124	2	23166
6.	N.NOVGOROD AIRLINES	TU-134A	2	2972
<b>VISO:</b>				<b>982168</b>

Kauno oro uosto gautos pajamos už aptarnautus orlaivius, kurie pateikti 6.9 lentelėje, sudaro apie 70 procentų pajamų gautų 2000 metais už orlaivių aptarnavimą.

Vilniaus oro uosto gautos pajamos už aptarnautus orlaivius, kurie pateikti 6.10 lentelėje, sudaro apie 2,5 procentų pajamų gautų 2000 metais už orlaivių aptarnavimą.

Nurodytos pajamos už navigacines rinkliavas yra gaunamos už triukšmingų orlaivių skrydžius į Vilniaus ir Kauno oro uostus. Įvedus triukšmų apribojimus minėtuose oro uostuose, galima netekti visų ankščiau išvardytų pajamų.

Lietuvos tarptautiniams oro uostams yra svarbios šios rinkliavos:

1) orlaivio tūpimo – kadangi tūpiantis orlaivis privalo ją sumokėti nutūpus. Ši rinkliava fiksuoto dydžio ir yra nekintama;

2) išvykstančio keleivio – šios rinkliavos dydis nėra fiksuotas, kadangi priklauso nuo keleivių skaičiaus orlaivyje, kuo daugiau keleivių, tuo didesnės pajamos;

3) aviacijos saugumo – ši rinkliava mokama jei orlaivis tūpia tarptautiniame oro uoste ir sudaro 10 % orlaivio tūpimo rinkliavos.

Orlaivio stovėjimo ir orlaivio palydos rinkliavos nėra tokios svarbios tarptautiniams oro uostams jų pajamų atžvilgiu, kadangi ne visais atvejais jos yra mokamos. Kadangi pagrindinės pajamos yra iš reisinių (čarterinių) skrydžių, tai tokiu būdu aviakompanijų orlaivių stovėjimas oro uosto teritorijoje dažniausiai neviršija 3 val. bei orlaivių pilotai yra gerai susipažinę su aerodromu, t.y. aikštelių išsidėstymu perone, todėl jie nesinaudoja oro uostų teikiama paslauga – orlaivio lyderavimu.

Norint išsaugoti pajamas, būtina išsiderėti ES direktyvos 92/14/EEC įgyvendinimo terminus Vilniaus ir ypač Kauno oro uostuose bent iki 2005 m. pradžios.

## 7. LĖŠŲ POREIKIO CIVILINĖS AVIACIJOS SPECIALISTŲ PARENGIMUI DIRBTI SU NAUJO TIPO ORLAIVIAIS IR TRIUKŠMO KONTROLĖS SISTEMOMIS ANALIZĖ

### 7.1. Civilinės aviacijos specialistų parengimas dirbti su naujo tipo orlaiviais

AB aviakompanija “Lietuvos avialinijos”, ryšium su numatomu draudimu naudoti lėktuvus Boeing 737-200 skrydžiams Lietuvos tarptautiniuose oro uostose ir į Europos Sąjungos valstybių narių oro uostus, tikslinga vietoj šių lėktuvų nuomoti Boeing 737-300 (1 vnt.), ir SAAB 2000 (1 vnt.), o lėktuvus Boeing 737-200 išnuomoti naudoti kitų valstybių, ne Europos Sąjungos narių, oro uostuose.

Planuojama nuomoti lėktuvų Boeing 737-300 ir SAAB 2000 be įgulos, perkvalifikuojant esamus aviakompanijoje lakūnus.

7.1 lentelė

Numatomos lakūnų perkvalifikavimo išlaidos (tūkst. Lt):

Apmokymas	2001-11-01 2001-12-31	2002-01-01 2002-10-31	Viso
Teorinis	-	700	700
Treniruoklyje	82	466	548
Iš viso	82	1166	1248

**Išvada.** Kad būtų perkvalifikuojamos lėktuvų Boeing 737-200 lėktuvų įgulos skraidyti lėktuvais Boeing 737-300 ir SAAB 2000, būtina skirti 1 mln. 248 tūkst. Lt.

7.2 lentelė

Numatomos Lietuvos avialinijų techninio personalo perkvalifikavimo išlaidos (tūkst. Lt).

	2001	2002	Viso
Techninio personalo perkvalifikavimo išlaidos	236	466	472

### 7.2. Triukšmo kontrolės sistemų naudojimo ir priežiūros specialistų parengimas

Kad būtų užtikrintas oro uostų triukšmo kontrolės sistemų stabilus veikimas, parametru atitikimas ir teikiama objektyvi informacija apie orlaivių keliamus triukšmo lygius ir jo poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai, jos turi būti naudojamos ir prižiūrimos pagal gamintojų reikalavimus.

Tuo tikslu reikėtų turėti kiekviename oro uoste ne mažiau kaip po 3 specialistus.

Kiekvieno specialisto apmokymui (80 val.) reikėtų 2 tūkst. Lt, o visų – 24 tūkst. Lt.

**Išvada.** Triukšmo kontrolės sistemų naudojimo ir priežiūros specialistų parengimo išlaidos 24 tūkst. Lt galėtų būti finansuojamos oro uostų (~ 6 tūkst. Lt vienam oro uostui).

## 8. REKOMENDUOJAMŲ KURTI TRIUKŠMO KONTROLĖS SISTEMŲ EKSPLOATAVIMO IŠLAIDŲ ANALIZĖ

Triukšmo kontrolės sistemų eksploatavimui (naudojimui ir priežiūrai) vieneriems metams reikėtų 288 tūkst. Lt, iš jų specialistų atlyginimams – 216 tūkst. Lt (12 x 1,5 x 12), kitos eksploatacijos išlaidos (komunalinėms paslaugoms, transportui, degalams, medžiagoms, informacijai) – 72 tūkst. Lt.

**Išvada.** Triukšmo kontrolės sistemų eksploatacijos (naudojimo ir priežiūros) išlaidos 288 tūkst. Lt (po 72 tūkst. Lt vienam oro uostui) turėtų būti finansuojamos iš oro uostų imamų mokesčių iš aviakompanijų kompensacijai gyventojams už kenksmingas sąlygas dėl keliamo orlaivių triukšmo ir triukšmo mažinimo priemonėms įgyvendinti.

## IŠVADOS

1. Direktyvos 92/14/EEC reikalavimams perkelti į Lietuvos teisę reikalinga:
  - 1.1. LR susisiekimo ministro ir LR aplinkos ministro įsakymu patvirtinti "Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklės";
  - 1.2. papildyti LR susisiekimo ministro 1999 10 08 įsakymu Nr. 376 patvirtintas "Civilinių orlaivių registravimo ir ženklinimo taisyklės";
  - 1.3. papildyti Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksą taikomomis nuobaudomis už orlaivių triukšmų skrydžių ribojimo tarptautiniuose oro uostuose taisyklių pažeidimą.
2. Atsakingoji institucija už direktyvos 92/14/EEC įgyvendinimą yra Susisiekimo ministerija ir Civilinės Aviacijos administracija. Svarbiausios jų funkcijos šioje srityje:
  - organizuoti orlaivių registravimą taip, kad į LR civilinių orlaivių registrą nepatektų lėktuvai, neatitinkantys Čikagos konvencijos atitinkamų reikalavimų triukšmui;
  - vykdyti priežiūrą, kad LR oro uostuose būtų naudojami tik ikigarsiniai reaktyviniai lėktuvai, turintys triukšmo pažymėjimus, atitinkančius Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo 3 skyriaus reikalavimus triukšmui;
  - rengti ir teikti ataskaitas ES Komisijai direktyvos 92/14/EEC įgyvendinimo klausimais.
3. Direktyva 92/14/EEC reikalauja iš valstybių narių tik kontroliuoti ar oro uostuose naudojami lėktuvai turi triukšmo pažymėjimus, atitinkančius Čikagos konvencijos 16 priedo 1 tomo 3 skyriaus reikalavimus, o ES Tarybos 1998 m. kovo 30 d. direktyva 98/20/EC, papildanti direktyvą 92/14/EEC reikalauja nustatyti bausmių sistemą už nacionalinių taisyklių, priimtų remiantis šia direktyva, pažeidimą.
4. Direktyva 92/14/EEC nereikalauja oro uostuose įrengti triukšmo matavimo įrangą, jei valstybė narė nesteigia savo institucijos triukšmo lygio pažymėjimams išduoti.

Triukšmo lygio matavimo sistemų Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose kūrimas būtų pateisintas siekiant spręsti triukšmo poveikio oro uostų aplinkoje esančių gyvenviečių žmonių sveikatai ir gamtosaugines problemas.
5. Tarptautinės patirties analizės rezultate nustatyta, kad užsienio valstybių oro uostai turi nuo 3 iki 18 stacionarių orlaivių triukšmo lygio matavimo įrenginių ir mobilius triukšmo matavimo priemones.

Triukšmo lygio kontrolės įrenginių kiekis priklauso nuo:

  - vykdomas ar nevykdomas aerodrome orlaivių triukšmo sertifikavimas;
  - oro uosto technogeninės įtakos gyvenamajai aplinkai aerodromo sanitarinėje apsaugos zonoje (gyvenamųjų rajonų atstumų nuo aerodromo ir skrydžių maršrutų);
  - naudojamų aerodrome orlaivių tipų ir jų skrydžių intensyvumo;
  - orlaivių keliamo triukšmo ir orlaivių įgulų laikymosi triukšmo ribojimo taisyklių kontrolės lygio.
6. Preliminariais skaičiavimais labai arti gyvenamųjų rajonų esančiame tarptautiniame Vilniaus oro uoste reikėtų įrengti 10 keliamo triukšmo kontrolės įrenginių, Palangos – 4, Kauno ir Šiaulių – po 8. Įrenginių diegimas galėtų būti vykdomas dviem etapais. Pirmajame etape būtų tikslinga įrengti Vilniuje, Kaune ir Šiauliuose - po 4, Palangoje – 2 stacionarius triukšmo matavimo įrenginius ir po vieną mobilią triukšmo matavimo priemonę kiekviename oro uoste.
7. Detali triukšmo lygio kontrolės kūrimo programa ir sistemos projektas galėtų būti sukurti atlikus lauko tyrimus, matavimus ir skaičiavimus ir parengus pirminį projektą.

8. Vertinant šių dienų kainomis triukšmo lygio kontrolės sistemų sukūrimas Vilniaus, Kauno, Palangos ir Šiaulių oro uostuose galėtų kainuoti 6 mln. 580 tūkst. Lt., pirmajame etape – 4 mln. 380 tūkst. Lt.

Orlaivių keliamo triukšmo lygio sistemai prižiūrėti kiekviename oro uoste būtų reikalinga ne mažiau kaip po 3 specialistus. Metinės specialistų išlaikymo ir sistemos priežiūros išlaidos būtų 288 000 Lt. Sukūrus vieną centralizuotą automatinę kontrolės sistemą išlaidos galėtų būti mažesnės.

Šį variantą reikėtų laikyti optimistiniu, jei ateityje būtų palaikoma visų 4 tarptautinių oro uostų idėja, tačiau, neradus galimybės skrydžių į Kauno ir Šiaulių oro uostus intensyvumui didinti, šių oro uostų statusas gali kisti ir triukšmo kontrolės sistemos kūrimo priemonių šiuose oro uostuose problema turėtų būti svarstoma atskirai.

9. Aviacijos specialistų apmokymui dirbti su orlaivių keliamo triukšmo lygio kontrolės sistemomis 80 val. trukmės kursuose, skiriant po 2000 Lt specialistui, reikėtų 24 000 Lt.

Triukšmų kontrolės įrangos įdiegimo išlaidos yra didelės lyginant su Lietuvos Respublikos oro paslaugų sektoriaus gaunamomis pajamomis už triukšmingus orlaivius, todėl, remiantis tuo, kad tai Europos Sąjungai reikalaujant įgyvendinama sistema būtų tikslinga derėtis dėl triukšmo kontrolės sistemų įdiegimo Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose tarptautinių fondų lėšomis.

Jei nepavyktų gauti tarptautinių fondų lėšų, atsižvelgus į Lietuvos oro uostų ekonominę ir finansinę būklę, lėšas triukšmo kontrolės sistemoms sukurti būtina skirti iš valstybės biudžeto.

Lėšas triukšmo kontrolės sistemos naudojimo ir priežiūros specialistams parengti turi skirti Lietuvos tarptautiniai oro uostai.

10. Pajamos už oro navigacines paslaugas oro erdvėje ir orlaivių aptarnavimą oro uostuose yra gaunamos iš orlaivių naudotojų, kurie sumoka nustatytas rinkliavas.

- Valstybės įmonės “Oro navigacija” pagrindinę pajamų dalį sudaro pajamos iš tranzitu skrendančių orlaivių, todėl jos gaunamos pajamos, įgyvendinus direktyvos 92/14/EEC reikalavimus, žymiai kisti neturėtų. Valstybės įmonė “Oro navigacija” paslaugų tarnybos pajamos už Vilniaus ir Kauno tarptautiniuose oro uostuose kylančius ir tupiančius Čikagos konvencijos 16 priedo, 1 tomo, II dalies, 3 skyriaus reikalavimų neatitinkančius lėktuvus sudaro 2,5% (428 300 Lt) Vilniaus oro uoste (2000 m.) ir 19,9% (133 828 Lt) Kauno oro uoste (2000 m. duomenimis) yra santykinai nedidelės.

- Lietuvos tarptautinių oro uostų pajamos už Čikagos konvencijos 16 priedo, 1 tomo, II dalies, 3 skyriaus standartų neatitinkančių lėktuvų aptarnavimą sudaro 2,5% (982 168 Lt) Vilniaus oro uosto pajamų ir 70 % (1 571 372 Lt) Kauno oro uosto pajamų (2000 m. duomenimis) ir yra labai reikšmingos Kauno oro uostui.

11. Vedant derybas su ES būtina išsiderėti direktyvos 92/14/EEC įgyvendinimo atidėjimą Vilniaus ir Kauno tarptautiniuose oro uostuose.

12. ES direktyva 92/14/EEC reglamentuoja tik ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų skrydžius. Lietuvoje registruotų 7 aviacijos kompanijų tarpe Direktyvos reikalavimų triukšmo lygiui netenkina tik trys dviejų aviakompanijų lėktuvai. Du iš jų AB aviakompanijai “Lietuvos avialinijos” priklausantys lėktuvai Boeing 737-200, ir vienas aviakompanijai “Transaviabaltika” priklausantis lėktuvas LEAR JET 25B.

Kitų aviacijos kompanijų veiklai orlaivių keliamo triukšmo lygio apribojimais įtakos neturėtų.

13. Aviakompanija “Transaviabaltika” numato parduoti jai priklausantį triukšmingą lėktuvą LEAR JET 25B artimiausiu metu, kad įsigaliojus direktyvai 92/14/EEC jo jau nebūtų Lietuvos orlaivių registre.

14. AB aviakompanijai "Lietuvos avialinijos" siekiant minimalių triukšmingų orlaivių pakeitimo netriukšmingais išlaidų nedidinant lėktuvų tipų skaičiaus būtų tikslinga išnuomoti du triukšmingus Boeing 737 - 200 ir juos pakeisti išsinuomoti du netriukšmingus vieną Boeing 737 - 300 ir vieną SAAB 2000.

Remiantis šia strategija lėktuvų parko išlaikymo ir keitimo įsigijant finansinio lizingo būdu išlaidos per 2 metus sudarytų 29 502 400 Lt, lakūnų perkvalifikavimo išlaidos 1 247 892 Lt, techninio personalo perkvalifikavimo išlaidos 472 000 Lt. Iš viso orlaivių parko keitimo ir išlaikymo išlaidos sudarytų 30 mln. Lt.

Lėšos lėktuvų parko pakeitimui gali būti skiriamos etapais iš tarptautinių programų infrastruktūrai plėsti ir ES lėšų, skirtų oro transporto rinkos liberalizavimui pasiruošti. Valstybės kaip akcininko parama, numatyta akcinių bendrovių įstatyme galėtų būti išleidžiant akcijų emisiją ir visą ją išperkant, o numatytas lėšas skiriant tiesioginėms investicijoms orlaivių parkui formuoti.

15. Direktyvos 92/14/EEC, nustatančios lėktuvų skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyrių įgyvendinimas formuojant lėktuvų parką, privatizacijos proceso Lietuvos nacionalinių vežėjų atžvilgiu neįtakos.
16. Remiantis ekspertų apklausos rezultatais, keleivių bilietų kainai, kurią lemia rinkos sąlygos, ES direktyvos 92/14/EEC įgyvendinimas įtakos neturės.



## LITERATŪRA

1. Tarptautinis civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomas, 1993.
2. Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklės (Žin., 2001, Nr. 37-1270).
3. Transporto triukšmas (Transportation Noise Reference Book), vertimas iš anglų kalbos, K.G.Bomšteinas, 1995.
4. Danijos Brüel & Kjær Sound Vibration Measurement A/S informacija.
5. Vilniaus, Kauno, Palangos ir Šiaulių tarptautinių oro uostų administracijos vadovų pranešimai.
6. Joan M. Feldman. A user – friendly decision / Air Transport World. Nr. March 2001, p.51-53;
7. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas [Žin., 2000, Nr. 94-2918];

## **PRIEDAI**

# 1. PRIEDAS

## TARYBOS DIREKTYVOS 92/14/EEC PERKĖLIMUI REIKALINGŲ VEIKSMŲ ANALIZĖ

## Tarybos Direktyvos 92/14/EEC perkėlimui reikalingų veiksmų analizė

Direktyvos 92/14/EEC reikalavimai	LR teisės aktas	Atitikties įvertinimas	Siūlomas perkėlimo variantas		
			Siūlomas projektas	Data	Atsakinga ministerija
1	2	3	4	5	6
<p><b>1 straipsnis.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Šios direktyvos tikslas yra apriboti ikigarsinių reaktyvinių civilių lėktuvų naudojimą, kaip nurodyta 2 straipsnyje.</li> <li>Ši direktyva taikoma lėktuvams, kurių didžiausia kilimo masė yra ne mažesnė kaip 34 000 kg ir kuriuose patvirtintas didžiausias vietų skaičius keleiviams pagal lėktuvo tipą yra daugiau nei devyniolika, neskaitant įgulai skirtų vietų.</li> <li>Direktyva apibrėžia sąvokas: “vežėjas oru”, ”Bendrijos vežėjas oru”, “bendras ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų parkas”</li> </ol>	<p>Reikalavimų nesukuria</p> <p>LR aviacijos įstatymas [Žin., 2000, Nr. 94-2918] (toliau –AI)</p>	<p>AI 2.32 straipsnyje sąvoka “vežėjas” atitinka “vežėjas oru” direktyvos sąvoką.</p> <p>Kitos sąvokos neperkeltos.</p>	<p>Bendru SM ir AM įsakymu patvirtinti “Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklės”, kuriose apibrėžti sąvokas: ”Bendrijos vežėjas oru”, “bendras ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų parkas”. Taisyklės taikyti Dir. 1(2) str. nurodytiems orlaiviams.</p>	2001	SM AM

1	2	3	4	5	6
<p><b>2 straipsnis.</b></p> <p>1. Valstybės narės garantuoja, kad nuo 1995 m. balandžio 1 d. civiliai ikigarsiniai reaktyviniai lėktuvai su varikliais, kurių dvikontūriškumo laipsnis mažesnis kaip du, negali skraidyti jų teritorijoje esančiuose oro uostuose, jei jiems nėra išduotas triukšmo pažymėjimas:</p> <p>a) pagal standartus, nurodytus Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos antrosios redakcijos (1988) 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriuje; arba</p> <p>b) pagal standartus, nurodytus minėtosios konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyriuje, su sąlyga, kad pirmą kartą individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas jiems buvo išduotas ne anksčiau kaip prieš 25 metus.</p> <p>2. Valstybės narės garantuoja, kad nuo 2002 m. balandžio 1 dienos visi civiliai ikigarsiniai reaktyviniai lėktuvai, skraidantys iš jų teritorijoje esančių oro uostų, atitiktų 1 dalies a punkto nuostatas.</p>	<p>AĮ 34 str. leidžia skristi LR oro erdve tik tiems orlaiviams, kurių keliamas triukšmas neviršija aplinkos ministro ir susisiekimo ministro nustatytą lygį.</p>	<p>AĮ 34 str. formuluotė neatitinka direktyvos reikalavimo nes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. direktyva reglamentuoja orlaivių naudojimą oro uostuose, o AĮ – oro erdvėje;</li> <li>2. nereikalauja triukšmo pažymėjimo registruojant lėktuvus, tame tarpe triukšmo pažymėjimo, atitinkančio Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus normas.</li> </ol>	<p>Parengti ir bendru SM ir AM įsakymu patvirtinti “Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklės” Į Taisyklės turi būti perkeltas Direktyvos 2 str. reikalavimas.</p>	<p>2001</p>	<p><b>SM</b> <b>AM</b></p>

1	2	3	4	5	6
<p><b>3 straipsnis.</b></p> <p>Priede išvardytiems lėktuvams netaikomos 2 straipsnio 1 dalies a ir b punktų nuostatos, jei:</p> <p>a) tokie ikigarsiniai civiliai reaktyviniai lėktuvai, turintys triukšmo pažymėjimus pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos antrosios redakcijos (1988) 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyriuje nustatytus standartus, skraidė į Bendrijos oro uostus per 12 mėnesių orientacinį laikotarpį tarp 1986 ir 1990 m., parinktą kartu su suinteresuotomis valstybėmis; ir</p> <p>b) šie lėktuvai tam tikrais nustatytais metais buvo įrašyti į priede išvardytų besivystančių šalių registrus ir šiuo metu dar yra naudojami tų šalių fizinių ar juridinių asmenų.</p>	<p>Išimtis neperkelta</p>	<p>Išimtis neaktuali LR, nes ją panaudoti galima tik iki 2002 m. balandžio 1 d.</p>			
<p><b>4 straipsnis.</b></p> <p>Valstybės narės 2 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytą 25 m. laikotarpį gali pailginti ne daugiau kaip trejais metais tiems lėktuvams, kurių naudojimo apribojimas, remiantis oro linijos duomenimis, pernelyg neigiamai paveiktų tos oro linijos darbą.</p>	<p>Išimtis neperkelta</p>	<p>Išimtis neaktuali LR, nes ją panaudoti galima tik individualius tinkamumo skraidyti pažymėjimus turintiems orlaiviams. Be to, išimtis galioja tik iki 3 metų.</p>			

1	2	3	4	5	6
<p><b>5.1 straipsnis.</b></p> <p>1. Valstybės narės 2 straipsnio 1 dalies netaiko lėktuvams, kurie neatitinka 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus standartų, tačiau kuriuos galima pakeisti taip, kad jie atitiktų tuos standartus, su sąlyga, jog:</p> <p>a) yra reikalinga pakeitimo įranga ir faktiškai galima gauti tokią įrangą konkrečiam lėktuvo tipui;</p> <p>b) lėktuvai su tokia įranga atitinka 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus standartus, nustatytus pagal valstybių narių patvirtintus techninius standartus ir tvarką, kol Bendrijoje dar nenustatyti bendri standartai ir tvarka;</p> <p>c) oro linija užsisakė įrangą iki 1994 m. balandžio 1 d.;</p> <p>d) oro linija priėmė anksčiausią tokių pakeitimų atlikimo terminą.</p> <p>2. Valstybės narės gali netaikyti 2 straipsnio išimties tvarka istorinės reikšmės lėktuvams.</p>	<p>Išimtis neperkelta</p>	<p>Išimtis neaktuali LR (išskyrus 5(2) str.), nes ja panaudoti galima buvo tik užsakius triukšmo slopintuvus iki 1994 m. Be to, Reglamentas (EC) Nr.925/1999 nuo 2000 m. balandžio 29 d. nebeleidžia registruoti orlaivius, kurie atitinka Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priede 1 tomo II dalies 3 skyriuje nustatytas triukšmo normas tik po to, kai jie yra modifikuoti triukšmo slopintuvais.</p> <p>ES direktyvos ir Reglamentas (EC) Nr.925/1999 nedraudžia registruoti tokius orlaivius civilinių orlaivių registre tais atvejais, kai jie naudojami išimtinai ne Europos Sąjungos oro uostuose.</p> <p>Be to, Reglamentas (EC) Nr.925/1999 palieka valstybėms narėms teisę registruoti tokius orlaivius išimtiniais atvejais, kai orlaivių naudojimo draudimas yra nepateisinamas, pvz. gali sukelti pavojų.</p> <p>Direktyvos 5.2 str. nurodytą išimtį reikėtų perkelti į LR teisę</p>	<p>Bendru SM ir AM įsakymu patvirtinti “Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklės”, į kurias perkelti Direktyvos 5.2 str. nuostatą.</p>	<p>200 1</p>	<p>SM AM</p>

1	2	3	4	5	6
<p><b>6 straipsnis.</b></p> <p>Remdamosi principu, kad kiekvienam užsakytam lėktuvui daroma viena išimtis, valstybės narės gali išimties tvarka netaikyti 2 straipsnio 1 dalies nuostatų lėktuvams, jei iki 1994 m. balandžio 1 d. yra užsakyti nauji lėktuvai seniesiems pakeisti, atitinkantys 16 priedo 3 dalies standartus, su sąlyga, kad oro linija priėmė anksčiausią pristatymo terminą</p>	Nuostata neperkelta	Nuostata neaktuali LR, nes išimčių taikymas (išskyrus pagal Direktyvos 5.2 str.) jau nebegalimas (žr. aukščiau nurodytus argumentus)			
<p><b>7 straipsnis.</b></p> <p>Valstybės narės atsakingajai institucijai pritarus, oro linijoms gali būti leista nesilaikyti 2 straipsnio 1 dalies reikalavimo išbraukti iš savo registru lėktuvus, kurie neatitinka 16 priedo 3 dalies standartų, jei per metus reikėtų išbraukti daugiau nei 10 proc. visų jų civilių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų.</p>	Nuostata neperkelta	Nuostata neaktuali LR, nes aviakompanijos turi tik po keletą reaktyvinių lėktuvų, todėl išregistruoti orlaivius, neatitinkančius Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus normų, paliekant registre jų iki 10 % bendro ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų parko metinio santykio net neįmanoma.		200 2	<b>SM</b> <b>AM</b>
<p><b>8 straipsnis.</b></p> <p>Kai kuriais atvejais valstybės narės gali leisti jų teritorijoje esančiuose oro uostuose laikinai naudoti lėktuvus, kurie negali skraidyti pagal kitas šios direktyvos nuostatas. Ši išimtis turėtų būti taikoma tik:</p> <p>a) lėktuvams, kurių naudojimas yra toks išskirtinis, kad daryti laikinos išimties neverta;</p> <p>b) lėktuvams, skrendantiems nekomerciniais reisais, pakeitimų, remonto arba techninės priežiūros tikslais.</p>	Nuostata neperkelta	Tikslinga Direktyvos nuostatą perkelti į SM ir AM bendru įsakymu	Bendru SM ir AM įsakymu patvirtinti "Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklės", kuriose turi būti perkelta Direktyvos 8 str. nuostata.	200 1	<b>SM</b> <b>AM</b>



1	2	3	4	5	6
<p><b>9 straipsnis.</b></p> <p>1. Kiekviena valstybė narė, taikanti išimtis pagal 4-7 straipsnius, apie tai praneša kitų valstybių narių atsakingosioms institucijoms ir Komisijai ir nurodo tokio sprendimo pagrindą.</p> <p>2. Kiekviena valstybė narė pripažįsta išimtis, kurias kita valstybė narė daro į savo registrus įrašytiems lėktuvams.</p>	<p>Reikalavimas neperkeltas</p>	<p>Kadangi tam tikrų išimčių taikymas yra aktualus LR, tai direktyvos 9 str. nurodytas reikalavimas turėtų būti perkeltas į LR teisę.</p>	<p>Bendru SM ir AM įsakymu patvirtinti “Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklės”, į kurias perkelti Direktyvos 9 str. nuostata.</p>	<p>200 1</p>	<p><b>SM</b> <b>AM</b></p>
<p><b>10 straipsnis.</b></p> <p>1. Valstybės narės priima įstatymus, įstatymų papildomuosius aktus ir administracines nuostatas, būtinus, kad šios direktyvos būtų laikomasi dar iki 1992 m. liepos 1 d. Priimdamos šias priemones, valstybės narės daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.</p> <p>2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinių teisės aktų nuostatų tekstus.</p>	<p>Reikalavimas neperkeltas</p>	<p>Direktyvos reikalavimų perkėlimui ir jų įgyvendinimui turėtų būti:</p> <p>1. Parengtos ir bendru SM ir AM įsakymu patvirtintos “Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklės”;</p> <p>2. Papildytos LR susisiekimu ministro 1999 10 08 įsakymu Nr. 376 patvirtintos Civilinių orlaivių registravimo ir ženklavimo taisyklės.</p> <p>Direktyvos 10 str. nuostata turi būti perkelta SM ir AM įsakymu patvirtintu poįstatyminiu teisės aktu.</p>	<p>Bendru SM ir AM įsakymu patvirtinti “Orlaivių skrydžių ribojimo LR tarptautiniuose oro uostuose taisyklės”, kuriose turi būti perkelta Direktyvos 10 str. nuostata.</p>	<p>200 1</p>	<p><b>SM</b> <b>AM</b></p>

## **2. PRIEDAS**

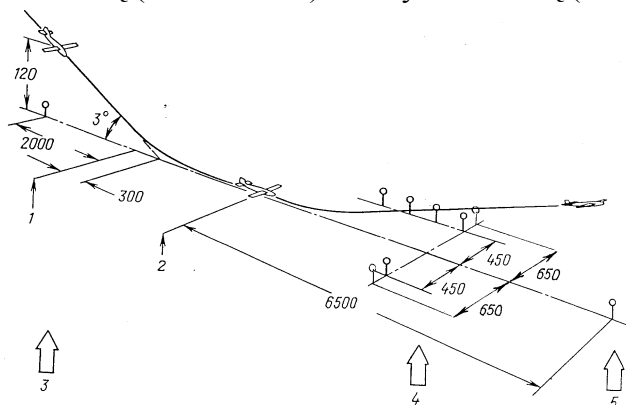
### **TARPTAUTINĖS TECHNINIŲ TRIUKŠMO KONTROLĖS PRIEMONIŲ DIEGIMO PATIRTIES ANALIZĖ**

## TARPTAUTINĖS TECHNINIŲ TRIUKŠMO KONTROLĖS PRIEMONIŲ DIEGIMO PATIRTIES ANALIZĖ

Reikalavimai oro uostų keliamo triukšmo ribojimui pasauliniu mastu išdėstyti Tarptautinės civilinės aviacijos (Čikagos) konvencijos 16 priede [1]. Lietuvoje šie reikalavimai įteisinti Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklėse (Žin., 2001 05 02 Nr. 37-1270).

Parenkant Lietuvos Respublikos oro uostų triukšmo kontrolės priemonių pastatymo vietas, turi būti atsižvelgta į šiuos pagrindinius triukšmo matavimo tikslus:

1. Kontroliuoti Čikagos konvencijos 16 priedo ir Lietuvos Respublikos orlaivių triukšmo ribojimo taisyklių reikalavimų vykdymą. Šiuose dokumentuose nustatyti įvairių orlaivių triukšmo sertifikavimo kriterijai. Tuo tikslu turi būti nustatomi triukšmo matavimo taškai pagal Sertifikacinių bandymų triukšmo matavimo taškų (toliau – TMT) išdėstymo schemą (2.1 pav.):



**2.1. pav.** Sertifikacinių bandymų triukšmo matavimo taškų išdėstymo schema:

1 – KTT slenkstis, 2- išsiriejimo kylant pradžia, 3 – triukšmo matavimo kontrolės taškas artėjant tūpti, 4 – šoniniai triukšmo matavimo kontroliniai taškai lėktuvui kylant, 5 – triukšmo matavimo kontrolinis taškas lėktuvui aukštėjant. Triukšmo matavimo taškų išdėstymo atstumai nurodyti metrais

1.1. ikigarsiniams reaktyviniams lėktuvams, kurių paraiška prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti priimta iki 1977 m. spalio 6 d.:

1.1.1. šoniniame TMT – taške, kuris yra linijoje, lygiagrečioje KTT ašinei linijai ir nutolusiame nuo jos per 650 m, kuriame triukšmo lygis yra didžiausias;

1.1.2. praskridimo TMT – taške, kuris yra KTT ašinės linijos tęsinyje lėktuvui kylant, nutolusiame 6,5 km nuo išsiriejimo pradžios;

1.1.3. TMT lėktuvui artėjant tūpti – taške ant žemės, kuris yra KTT ašinės linijos tęsinyje ir jo atstumas nustatomas nuo tūptinės, prasidedančios 300 m nuotolyje už KTT slenksčio,  $3^\circ$  nuožulnumo kampu su 120 m vertikalia tūpimo trajektorija. Lygioje vietovėje šis taškas turi būti KTT ašinės linijos tęsinyje 2000 m nuotolyje nuo KTT slenksčio;

1.2. ikigarsiniams reaktyviniams lėktuvams, kurių paraiška prototipo tinkamumu skraidyti pažymėjimui gauti priimta 1977 m. spalio 6 d. arba vėliau:

1.2.1. šoniniame TMT – taške, kuris pasirenkamas linijoje lygiagrečioje KTT ašinei linijai 450 m nuo jos, kuriame triukšmo lygis kylant yra didžiausias;

1.2.2. pasirenkant kontrolinius matavimo taškus praskridimo (kilimo) metu ir lėktuvui artėjant tūpti jų išdėstymas nustatomas kaip nurodyta 1.1.2 ir 1.1.3 punktuose.

Turi būti naudojama užtektinai triukšmo matavimo taškų KTT ašinės linijos šone, kad atitinkamoje šoninėje linijoje būtų nustatytas didžiausias triukšmo lygis. Matuojant lėktuvų su reaktyviais varikliais triukšmo lygį turi būti atliekami matavimai ir viename TMT, simetriškai išdėstyta iš kitos KTT pusės.

Tokiu būdu, kad būtų objektyviai įvertintas ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų atitikimas ICAO 16 priedo 2 ir 3 skyrių reikalavimams, triukšmo kontrolės sistemoje turi būti ne mažiau kaip 8 triukšmo matavimo taškai (prieigose po 2 taškus, kadangi aerodromuose vykdomi kilimai ir tūpimai abiem kryptim).

1.3. sraigtiniams lėktuvams, kurių masė didesnė kaip 5700 kg ir paraiška prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimui gauti priimta nuo 1985 m. sausio 1 d. arba vėliau:

1.3.1. kontroliniame TMT šone KTT linijos, kuris nustatomas KTT ašinės linijos tęsinyje, nutolusiame statmenai per 650 m nuo skrydžio trajektorijos, aukštėjant visos kilimo galios režimu;

1.3.2. pasirenkant kontrolinius matavimo taškus praskridimo (kilimo) metu ir lėktuvui artėjant tūpti, jų išdėstymas nustatomas, kaip nurodyta 1.1.2 ir 1.1.3 punktuose (kaip ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų triukšmui matuoti).

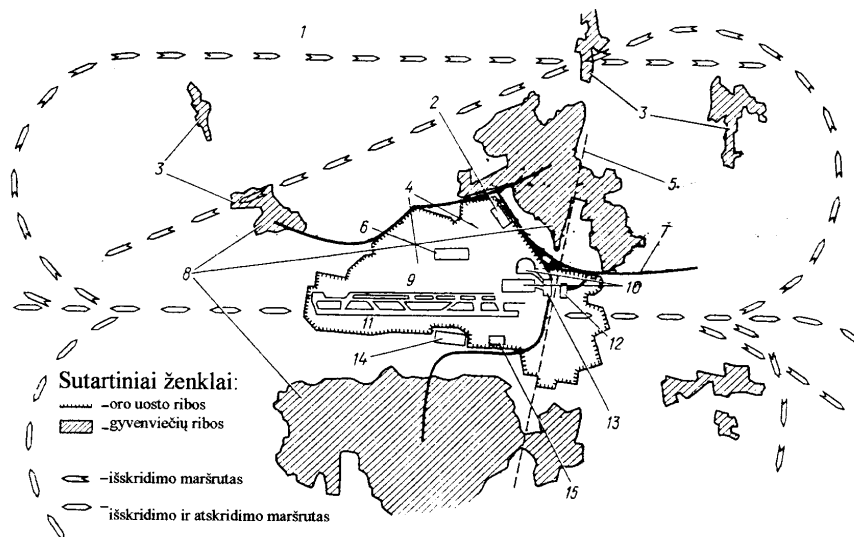
Dėl sraigtiniams lėktuvams būdingos triukšmo asimetrijos šone nuo KTT linijos, turi būti atliekami triukšmo matavimai tuo pat metu kiekviename kontroliniame taške, išdėstyame ( $\pm 10$  m ribose lygiagrečiai KTT ašinei linijai) priešingoje KTT pusėje.

Atsižvelgiant į tai, kad oro uostuose skrydžiai vykdomi ikigarsiniais reaktyviniais ir sraigtiniais lėktuvais, jų atitikimui Čikagos konvencijos 16 priedo reikalavimams kontroliuoti, o taip pat kontroliuoti triukšmo lygių gyvenvietėse prie oro uostų, perspektyvoje būtina turėti bent 10 triukšmo matavimo taškų.

Turint mobiliąją triukšmo matavimo stotelę, stacionariųjų įrengtų triukšmo matavimo stotelių kiekis gali būti mažesnis, tačiau šiuo atveju, sumažėjus stacionariųjų triukšmo matavimo stotelių kiekiui, žymiai padidėtų triukšmo kontrolės sistemos naudojimo ir priežiūros išlaidos bei sumažėtų jos veikimo operatyvumas.

2. Būtinumą kasdien nustatyti orlaivių keliamą triukšmą jiems kylant.

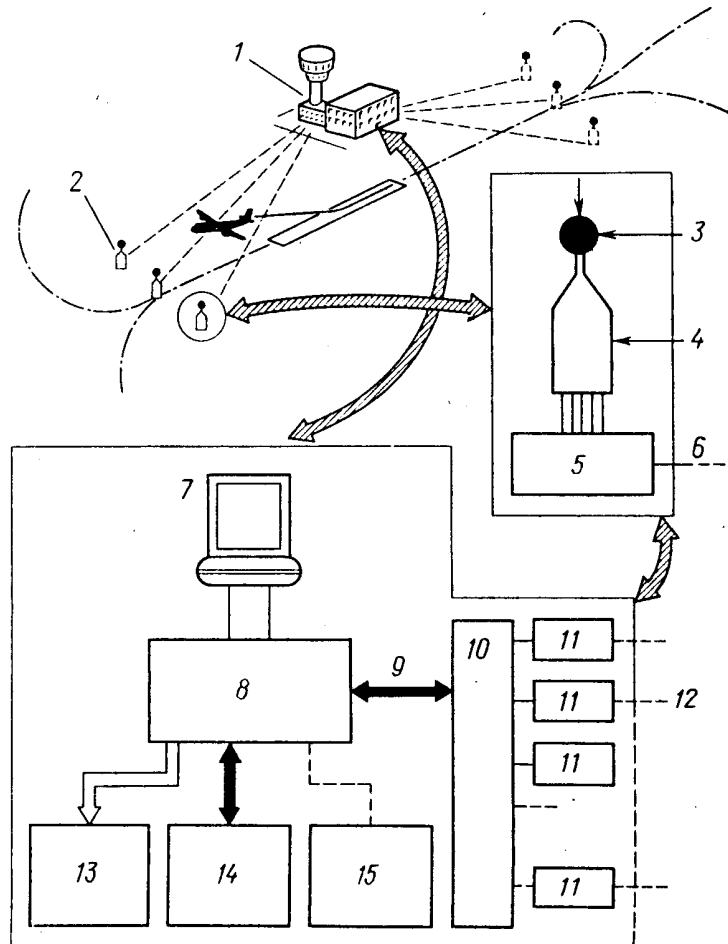
3. Būtinumą patikrinti orlaivių nukrypimą nuo nustatytų skrydžių maršrutų su minimaliu triukšmo lygiu, kad būtų išvengta orlaivių skrydžių virš žmonių tankiai gyvenamų rajonų (2.2. pav.).



**2.2. pav.** Oro uosto ir užstatymo rajonų prie jo schema:

1 – tipiniai skrydžių maršrutai, 2 – viešbutis ir konferencijų patalpa, 3 – gyvenvietės, patenkančios į orlaivių triukšmo poveikio zonas, 4 – oro uosto plėtros teritorija, 5 – geležinkelis, 6 – oro uosto krovinių stotis, 7 – pagrindinės privažiavimo automagistralės, 8 – gyvenvietės, į kurias turi poveikį perono triukšmas, antžeminių šaltinių ir orlaivių riedėjimo triukšmas, 9 – riedėjimo takai, 10 – orlaivių stovėjimo aikštelės ir angarai, 11 – KTT, 12 – automobilių stovėjimo aikštelės ir administraciniai pastatai, 13 – gamybiniai ir ūkiniai pastatai, 14 - keleivių terminalas ir administracinės patalpos, 15 – techninės priežiūros ir remonto aikštelė

Triukšmo kontrolės sistemos (2.3. pav.) turi kaupti duomenų bazėje gautą per dieną informaciją, kad būtų nustatyta tendencija ir išaiškintos aviakompanijos, pažeidžiančios nustatytus triukšmo ribojimus.



**2.3. pav.** Orlaivių keliamo triukšmo kontrolės sistemos schema:

1 – triukšmo kontrolės sistemos centrinis pastatas (paprastai randasi oro uosto teritorijoje), 2 – triukšmo matavimo stotelės aprūpintos apsaugos priemonėmis sudėtingoms meteorologinėms sąlygoms (išdėstomos tokiu būdu, kad būtų galima kontroliuoti galimus nukrypimus nuo idealių kilimo maršrutų ir susijusių su tuo triukšmo lygio pasikeitimą), 3 – mikrofonas, įrengtas apsaugos priemonėmis nuo vėjo, labai drėgno oro ir kalibravimo įranga, 4 – triukšmo lygio detektorius, dažnių filtrai, o taip pat įranga skirta būtinos skaitmeninės informacijos transformavimui ir pateikimui (išdavimui), 5 – telefono sistemos modulis, 6 – triukšmo kontrolės stotelės informacijos perdavimo telefono linija į centrinę stotį, 7 – operatoriaus pulto vizualios indikacijos blokas, 8 – gaunamos informacijos apdorojimo centrinė elektroninė skaičiavimo mašina, 9 – lygiagrečios informacijos perdavimo linija, 10 – komutatorius, 11 – modulatorius – delta modulatorius, 12 – duomenų perdavimo nuo toli išdėstytų kontrolės stotelių telefonų linijos, 13 – spausdinimo įranga arba įranga grafinei medžiagai gauti, 14 – informacijos kaupimo blokas (fiksuojuose diskuose arba disketėse), 15 – tinklas arba ryšys modulatoriaus – delta modulatoriaus su pagrindine elektronine skaičiavimo mašina

Šiuolaikinės elektroninių mikroprocesorių ir ryšio priemonių gamybos technologijos lygis neribotai didina galimybę įvertinti triukšmo charakteristikas, o taip pat eilę kitų duomenų (laiką, vėjo greitį ir kryptį, oro temperatūrą ir kt.), kurie gali būti registruojami mikrofonų išdėstymo vietoje ir perduoti ryšio kanalais į centrinės stoties elektroninę skaičiavimo mašiną (2.3. pav.).

Pageidautina, kad oro uostų triukšmo kontrolės sistema turėtų automatinę įrangą, leidžiančią suderinti triukšmo matavimo rezultatus su oro eismo informacija, identifikuojant įvykį. Tokia

sistema leis panaudojant vizualius kanalus gauti informaciją apie tikrą pakilusio orlaivio išmatuotą triukšmo lygį.

Triukšmo kontrolės sistemos turi vykdyti funkcijas priklausomai nuo oro uosto administracijos vykdomų uždavinių:

1. Įvertinti orlaivių taikomas skrydžių procedūras ir mažinti triukšmo lygį (variklių traukos reverso naudojimo apribojimas, minimalios triukšmo apkrovos naudojimas, riedant kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takais, orlaiviams kylant ir tupiant, taip pat atskiruose skrydžio maršrutuose aerodromo sanitarinėje apsaugos zonoje triukšmo mažinimo nurodymų laikymasis).
2. Gauti objektyvią informaciją tiriant gyventojų skundus ir paklausimus.
3. Turėti visuomenės pasitikėjimą oro uosto administracijos triukšmo ribojimo vykdomai politikai ir ginti visuomenės interesus.
4. Ilgalaikio triukšmo poveikio modeliavimo parengimas ir tikrinimas.
5. Pagalba planuojant žemės naudojimą ir vertinant triukšmo poveikį.
6. Pilotų, avialinijų ir oro uosto tarnybų darbuotojų, taip pat visuomenės atstovų apmokymas triukšmo poveikio, susijusio su oro uosto veikimu, klausimais.
7. Faktinių orlaivių triukšmo lygių atitikimas nustatytiems oro uoste leistiniams triukšmo lygiams.

Pageidautina, kad oro uostų terminalų pastatuose būtų įranga su elektroniniais žemėlapiais, kuriuose būtų grafiškai atvaizduojama informacija apie išmatuotus triukšmo lygius realiu laiku, o į monitorius būtų įvedama spalvota indikacija kiekvienos orlaivio operacijos, nurodydama atitikimo laipsnį nustatytiems oro uoste leistiniams triukšmo lygiams.

Pavyzdžiui, užsidegantis raudonos spalvos indikatorius reikštų reglamentuojamo triukšmo lygio viršijimą orlaiviui kylant, o žalios spalvos indikatoriaus – nurodytą, kad triukšmo viršijimo nėra. Tokie šviesos skydai gali būti įvairiose vietose, tame tarpe visuomenei prieinamose, o taip pat atskirose darbo zonose, patalpose ir oro uosto teritorijoje.

Nors tokios kontrolės sistemos naudojamos mažiau 30 metų, jų populiarumas auga. Tokių sistemų taikymo būtinumą ir populiarumą patvirtina skyrimas lėšų joms įrengti iš Europos valstybių ir JAV federalinių ir vietinių biudžetų.

### **Oro uostų keliamo triukšmo kontrolės sistemų kūrimo dinamika ir tam panaudotos lėšos.**

Pagal Danijos Brüel & Kjør Sound Vibration Measurement A/S duomenis (3 priedas) atrodo sekančiai:

1. Kanados Toronto oro uostas (18 matavimo stotelių) – 1 000 000 USD.
2. Austrijos Vienos tarptautinio oro uostas (13 stotelių su perspektyva didinti jų skaičių) – 500 000 USD.
3. JAV Santa Barbaros oro uostas (5 stotelės su perspektyva didinti jų skaičių) – 500 000 USD.
4. Pietų Korėjos Kimpo tarptautinio oro uostas (9 stotelės su perspektyva didinti jų skaičių) – 270 000 USD.
5. Didžiosios Britanijos London City oro uostas (5 stotelės su perspektyva didinti jų skaičių) – 230 000 USD.

Daugelyje oro uostų įrengtos orlaivių triukšmo nepertraukiamos kontrolės sistemos. Pavyzdžiui Didžiojoje Britanijoje tai atliekama vadovaujant Civilinės aviacijos administracijai, veikiančiai atsižvelgus į stambiujų oro uostų Chitrou ir Gatvik administracijos interesus.

Analogiškos triukšmo kontrolės sistemos veikia daugumoje Europos, JAV ir kitų šalių oro uostuose.

### **3. PRIEDAS**

**BRÜEL & KJÆR SOUND VIBRATION MEASUREMENT  
DUOMENYS APIE TARPTAUTINIŲ ORO UOSTŲ TRIKŠMO  
KONTROLĖS SISTEMAS**

## **4. PRIEDAS**

### **LIETUVOS TARPTAUTINIŲ ORO UOSTŲ SANITARINIŲ ZONŲ SCHEMOS:**

- 1) Vilniaus tarptautinio oro uosto sanitarinės apsaugos zonos schema,
- 2) Kauno tarptautinio oro uosto sanitarinės apsaugos zonos schema,
- 3) Palangos tarptautinio oro uosto sanitarinės apsaugos zonos schema,
- 4) Šiaulių oro uosto sanitarinės apsaugos zonos schema.



## **5. PRIEDAS**

**DIREKTYVOS 92/14/EEC, NUSTATANČIOS ORLAIVIŲ  
SKRYDŽIŲ APRIBOJIMUS PAGAL TARPTAUTINĖS CIVILINĖS  
AVIACIJOS KONVENCIJOS 16 PRIEDO 1 TOMO II DALIES 2  
SKYRIŲ, ĮGYVENDINIMO POVEIKIO AB AVIAKOMPANIJAI  
"LIETUVOS AVIALINIJOS" ĮVERTINIMAS**

**DIREKTYVOS 92/14/EEC, NUSTATANČIOS ORLAIVIŲ SKRYDŽIŲ APRIBOJIMUS  
PAGAL TARPTAUTINĖS CIVILINĖS AVIACIJOS KONVENCIJOS 16 PRIEDO 1 TOMO  
II DALIES 2 SKYRIŲ, ĮGYVENDINIMO POVEIKIO AB AVIAKOMPANIJAI  
"LIETUVOS AVIALINIJOS" ĮVERTINIMAS**

**1. SKRYDŽIŲ TINKLO ANALIZĖ**

**Rinkos charakteristika**

Lietuvos keleivių vežimų oro transportu rinka nėra didelė. Pagal Statistikos departamento duomenis oro transporto paslaugomis naudojasi apie 3-4% Lietuvos gyventojų. Pagrindinis oro transporto segmentas - kelionės verslo ir tarnybiniais reikalais (apie 70% keleivių oro transportą pasirenka darbo ir verslo reikalų tvarkymui).

**Rinkos dalyviai**

2000 m. į Lietuvą keleivius reguliariaisiais reisais skraidino šios aviakompanijos: "Lietuvos avialinijos", "British Airways" (nevykdo skrydžių nuo 2000 m. balandžio mėn.), SAS, "Lufthansa", LOT, "Aeroflot", "Austrian Airlines" ("Lauda Air"), "Finnair", "Estonian Air", "Air Baltic" ir "Air Ukraine"(nevykdo skrydžių nuo birželio mėnesio).

Lietuvos rinkoje vidutiniškai apie 50% visų pervežimų tenka LAL. Toks pasiskirstymas pastaruosius šešerius metus svyruoja 5%.

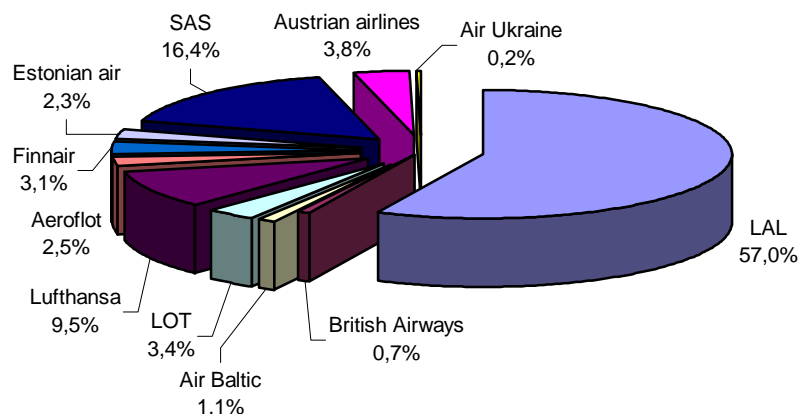
Per 2000 m. "Lietuvos avialinijos" pervežė 57% keleivių, skridusių per Vilniaus oro uostą.

**Naujos rinkos**

Rinkų potencialas 2002-2004 m. :

- sudarant taktinio ir strateginio bendradarbiavimo su toje rinkoje veikiančiais vežėjais sutartis;
- plečiant pardavimo tinklą – stojant į BSP, sudarant sutartis su GSA;
- ieškant naujų transferinių srautų pervežimo galimybių (SPA sutartys, jungtys);
- inicijuojant derybas dėl tarpvalstybinių oro susisiekimo sutarčių pasirašymo (iki rinkos liberalizavimo);
- vykdant rinkodaros ir pardavimo skatinimo programas šiose teritorijose.

**Rinkos pasiskirstymas, 2000 m.**



## **1.2. PAGRINDINĖ VEIKLA**

### **Reguliarieji reisai**

Šiuo metu AB aviakompanija "Lietuvos avialinijos" (LAL) vykdo reguliarų oro susisiekimą šiais maršrutais į: Amsterdamą, Berlyną, Kopenhagą, Stokholmą, Frankfurtą, Paryžių, Londoną, Maskvą, Varšuvą, Helsinkį, Taliną ir Kijevą. Vasaros sezono metu taip pat skraidoma į Frankfurtą ir Berlyną per Palangą. Aviakompanija vykdo užsakomuosius reišus į įvairias pasaulio šalis ir miestus: Barseloną, Las Palmą, Tel-Avivą, Hanoverį, Antaliją, Takerdachą, Palma de Maljorką, Dakarą, Tenerifą, Hurgadą ir kt.

### **Užsakomieji reisai**

Užsakomieji reisai vykdomi laisvose laiko nišose reguliariųjų reišų programoje. Tokiu būdu aviakompanija turi galimybes patenkinti specifinę paklausą, didinti orlaivių parko panaudojimą ir uždirbti papildomų pajamų.

Pagrindinės užsakomųjų reišų kryptys į: Tel Avivą, Dalamaną, Hurgadą, Salonikus, Barseloną, Antaliją, Maljorką, Larnaką, Rijeką, Heraklioną, Tunisą, Bodrumą, Stambulą, Milą, Rimini, Alikantę, Tenerifę, Nuadžibu, Vladikaukazą.

### **Paklausos sezoniškumas/cikliškumas**

Aviakompanijos "Lietuvos avialinijos" keleivių pervežimams būdingas sezoniškumas. Gruodžio, sausio, vasario mėnesiais keleivių skaičius sumažėja, o daugiausia keleivių pervežama gegužės-spalio mėnesiais. Tokie sezoniniai svyravimai būdingi ir keleivių srautams per Vilniaus oro uostą. Vasarą keleivių skaičiaus dydį įtakoja intensyvesni turistų ir atostogaujančiųjų srautai.

Maršrutams į Skandinaviją būdingi keturi ciklai per metus, pvz. keleivių skaičius krenta ne tik žiemą, bet ir vasarą, visuotinių atostogų Skandinavijoje metu.

### **Maršrutai**

Tarpvalstybinės oro susisiekimo sutartys yra pagrindas teikti tarptautinio oro susisiekimo paslaugas. Pagal Lietuvos Respublikos tarptautinę oro susisiekimo sutartį paskirtasis vežėjas gali teikti oro transporto paslaugas, vykdydamas sutartą maršrutą. Šiuo metu Lietuvos Respublikos sudarytos ir galiojančios oro susisiekimo sutartys yra Bermudų tipo, pagal kurį susitariančios valstybės didesne ar mažesne apimtimi riboja oro transporto paslaugų teikimą. Jeigu dvišalė oro susisiekimo sutartis riboja atėjimą į rinką arba dvišalės oro susisiekimo sutartys yra nesudarytos, tai gali riboti aviakompanijos "Lietuvos avialinijos" galimybę vykdyti norimus maršrutus.

Aviakompanijos "Lietuvos avialinijos" vykdomų tiesioginių reguliarių skrydžių geografija apima vienuolika šalių - dvylika maršrutų į šiuos Europos miestus.

#### ***Amsterdamo maršrutas***

Planuojama, kad keleivių srautai šiame maršrute nuo 2001m. spalio mėn. iki 2002 m. balandžio mėn. nedidės, lyginant su praėjusiųjų metų atitinkamu periodu. 2002 m. vasaros sezono metu planuojama pervežti apie 10% keleivių mažiau nei 2001 metais tuo pačiu laikotarpiu. Nuo 2003 metų planuojamas 3-4% pervežamų keleivių skaičiaus augimas. "Lietuvos avialinijų" tikslas – iki 2004 m. padidinti šio maršruto reišų apkrovą iki 75%.

#### ***Londono maršrutas***

Planuojama, kad pasirašius bendradarbiavimo sutartį su aviakompanija Iberija, nuo 2001 m. spalio mėn. srautas į/iš Ispanijos per Londoną išaugs apie 20 proc., apie 15% kris transferinių keleivių srautai į Š. Ameriką. Numatomas kasmetinis šio maršruto keleivių skaičiaus augimas iki

2004 m. - 2-4%. "Lietuvos avialinijų" tikslas – iki 2004 m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 65%.

### ***Frankfurto ir Berlyno maršrutai***

Numatomas kasmetinis Frankfurto maršruto keleivių skaičiaus augimas yra 2-4%. LAL tikslas – iki 2004m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 60%. Numatoma, kad 2002 m. keleivių srautas Berlyno maršrute išaugs 3%, 2003 m. – 5%, 2004 m. – 2,5%. "Lietuvos avialinijų" tikslas – iki 2004m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 70%.

### ***Paryžiaus maršrutas***

Paryžius ir toliau išlieka populiarus turizmo požiūriu. Augančios prancūzų kapitalo investicijos į Lietuvą bei Prancūzijos verslininkų padidintas susidomėjimas Lietuva, kaip esama kandidate į ES ir būsima ES nare leidžia formuoti papildomus verslo srautus tiesioginiame reise. Keleivių skaičiaus augimas artimiausiais metais neplanuojamas. Optimaliausia orlaivių talpa: žiemą - 50 vietų, vasarą – 70 vietų. "Lietuvos avialinijų" tikslas – iki 2004 m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 60%.

### ***Kopenhagos maršrutas***

2001-2004 metais Danija ir toliau išliks viena pagrindinių investuotojų į Lietuvos ekonomiką, todėl prognozuojamas apie 20 % keleivių srautų tarp Lietuvos ir Danijos kasmetinis augimas.

Artimiausiais metais skrydžių talpų ir dažnio šiuo maršrutu didinti nenumatoma. Optimalus vietų skaičius rytais vykdomiems reisams – apie 50 vietų, vakariniams – iki 100 vietų. "Lietuvos avialinijų" tikslas – iki 2004 m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 50%.

### ***Stokholmo maršrutas***

Stokholmo maršrutas - tai verslo keleivių maršrutas. Planuojamas keleivių skaičiaus augimas 2002 m. - 7%, 2003 m. - 4,5%, 2004 m. - 2,5%.

Optimaliausia lėktuvo tipas šiame maršrute būtų iki 50 vietų. "Lietuvos avialinijų" tikslas – iki 2004m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 50%.

### ***Helsinkio maršrutas***

Kartu su bendro kodo partneriu aviakompanija Finnair per savaitę vykdoma 12 reisų. Helsinkio maršrutas yra verslo maršrutas.

Optimaliausias lėktuvo tipas šiam maršrutui yra 50 vietų. Pageidautina galimybė lanksčiai keisti orlaivį į didesnės talpos dėl didelio grupių skaičiaus.

2002 m planuojama keleivių srautą padidinti 4%, 2003 m. – 4%, 2004 m. – 3%. "Lietuvos avialinijų" tikslas – iki 2004 m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 55%.

### ***Talino maršrutas***

Šiame sraute absoliučiai dominuoja keleiviai "iš taško į tašką", daugiau nei 50% keleivių skrenda verslo reikalais.

Artimiausiais metais nenumatoma didinti reisų vykdymo dažnio, optimali orlaivių talpa - iki 40 vietų kiekviename reise.

Planuojamas keleivių skaičiaus augimas: 2002 m. – 2,5%, 2003 m. - 3%, 2004 m. – 2%. "Lietuvos avialinijų" tikslas – iki 2004 m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 50%.

### ***Kijevo maršrutas***

Šiame maršrute pagrindinis srautas yra verslo keleiviai - apie 80 procentų, skrendantys "iš taško į tašką".

Ukrainai vis aktyviau bendradarbiaujant su Lietuva, keleivių srautas šiame maršrute stabiliai auga: 2002 m. planuojama 7%, 2003 m. - 4,6%, 2004 m. - 2,5%.

Optimaliausias lėktuvo tipas – iki 40 vietų. “Lietuvos avialinijų” tikslas – iki 2004 m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 65%.

#### ***Varšuvos maršrutas***

LAL pagrindinis keleivių srautas - apie 65%, skrendantieji verslo ar tarnybiniais reikalais. Dėl artimos kaimynystės šioje rinkoje oro transportas stipriai konkuruoja su kelių transportu.

Optimalus lėktuvo tipas - 30 vietų. “Lietuvos avialinijų” tikslas – iki 2004 m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 50%.

#### ***Maskvos maršrutas***

Atsigaunant Lietuvos bei Rusijos ekonomikai, pradėjo didėti ir keleivių srautas šiuo maršrutu.

Numatoma, kad nuo 2001 m. žiemos sezono keleivių augimo tempai šiame maršrute lėtės: 2002 m. bus 4%, 2003 m. – 5%, 2004 m. – 3%.

Optimalus lėktuvo tipas - 50 vietų. “Lietuvos avialinijų” tikslas – iki 2004 m. padidinti šio maršruto reisų apkrovą iki 65%.

## **2. ŽMOGIŠKIEJI RESURSAI**

### **Darbuotojai**

AB aviakompanija "Lietuvos avialinijos" planuoja vykdyti restruktūrizaciją, kurios metu darbuotojų skaičius įmonėje sumažės. Optimalus darbuotojų skaičius, vykdant esamas funkcijas - 700-750 darbuotojų.

## **3. LĒKTUVŲ PARKAS**

Lėktuvų parko formavimo strategijos parinkimui įtakos turi:

- Teisiniai ir saugos apribojimai;
- Rinkos poreikiai ir charakteristikos;
- Orlaivių techninės charakteristikos ir įsisavinimo kaštai;
- Aviakompanijos finansiniai ir žmogiškieji resursai.

### **Skrydžių saugos reikalavimai**

*Lėktuvų keliamas triukšmas.* (Dir. 80/51/EE, Dir. 89/629/EEC, Dir. 92/14/EEC).

34 tonų kilimo masės lėktuvai, vežantys 19 ir daugiau keleivių, su varikliais, kurių aukštojo ir žemojo suspaudimo laipsnis mažesnis nei du, senesni nei 25 metai ir keliantys didesnę triukšmą, nei numatyta ICAO konvencijos 16-ojo priedo 1-ojo tomo, II dalies 3 skyriuje (1988) 2002 m. balandžio 1 d. bus išstumti iš ES šalių rinkos (Article 1 and 2, Dir. 92/14/EEC). Nors dokumente yra tam tikrų išimčių (dar 3 metus gali būti leidžiama skraidyti ne senesniais kaip 25 metų orlaiviais, atsižvelgiant į aviakompanijos planus (Article 4, Dir. 92/14/EEC); nereikalaujama išregistruoti triukšmingesnius nei 3-ios kategorijos orlaivius po 10% kasmet (Article 7, Dir. 92/14/EEC) ir pan.), bet tai reiškia, kad LAL turi pakeisti B737-200 iki 2002. m. balandžio 1 d. arba su išlygomis iki 2005 metų, nebent Lietuva sugebėtų pritaikyti Article 3 (b), Dir. 92/14/EEC numatytą galimybę taikyti tam tikras išlygas.

*Išmetamos iš variklių dujos.*

Europos komisija nustatė, kad Europos sąjungos narės privalės sumažinti išmetamo į atmosferą anglies dvideginio kiekį 2008-2012 metais 8%, lyginant su 1990m. Natūralu, kad aviacija privalės atlikti tą patį, bet tikimasi, kad minėtieji reikalavimai pareikalaus naujo tipo variklių kūrimo, kuris bus sukurtas tik po dešimties metų. Todėl šio aviacijos industrijos ribojimo faktoriaus trumpalaikiai perspektyvai galime nesvarstyti. Nors mokesčiai už teršimą įvairiomis variklių išmetamųjų dujų sudedamosiomis dalimis kai kuriuose Europos oro uostuose jau taikomi, lėktuvai sąlyginai yra skirstomi į tam tikras kategorijas. Šį veiksnių reikia vertinti keičiant arba įsigyjant naujus lėktuvus.

*Sumažinto vertikalios skirsnivimo reikalavimai - RVSM (Reduced Vertical Separation Minima).*

Įsigalioja nuo 2002 01 24. Šiam reikalavimui įvykdyti vieną iš dviejų B737-200 reikės modifikuoti (įrengti papildomą Air Data Computer), o dėl SAAB 2000 lėktuvų reikės derėtis su nuomotoju.

*Tiksliosios regioninės navigacijos reikalavimai - PRNAV (Precision Area Navigation - RNP1).*

Planuojama įdiegti 2005 01 01, todėl artimiausiu laiku papildomų išlaidų nebus, nors nuomojant ar įsigyjant kitus lėktuvus į šį reikalavimą reikia atkreipti dėmesį.

*Lėktuvų susidūrimų vengimo skrydyje sistemos ACAS (Airborne Collision Avoidance Systems).*

Įsigalioja nuo 2001 03 31. Du JAK-42 lėktuvai nėra parengti.

*8,33 kHz radijo dažnių tinklelio naudojimas.*

Galioja iki FL245 - nuo 1999 10 07. Planuojama išplėsti tinklelio naudojimą kituose skrydžio lygiuose - 2003 01 01, todėl reikalavimas šiuo metu nėra svarbus.

*Duomenų perdavimas skrydžių valdymui ARINC 622 būdu (ATC DL -ARINC622- Mode S)*

Skrydžiams prietaisus planuojama pradėti taikyti 2003 03 31, todėl reikalavimas šiuo metu nėra svarbus.

*Susidūrimo su žeme vengimo sistemos - EGPWS arba TAWS (Terrain Awareness and Warning Systems).*

Rekomenduojama įdiegti iki 2003 01 01, privaloma nuo 2005 01 01. Reikalavimas šiuo metu nėra svarbus.

### **Planuojamas orlaivių parkas**

LAL planuoja turėti :

2 orlaivius Boeing 737-300

3 orlaivius SAAB 2000

### **Turėdami dviejų tipų penkių orlaivių parką, aviakompanija įgaus šiuos privalumus:**

Visiškai patenkinti rinkos poreikiai reguliariesiems reisams;

Išlaidų ekonomija dėl darbuotojų skaičiaus, atsarginių dalių sandėlio sumažėjimo;

Orlaivių parko lankstumas, įgalinantis varijuoti talpomis, kadangi techninės charakteristikos leidžia efektyviai reaguoti į nenumatytus rinkos pokyčius;

Atitikimas išvardintiems skrydžių saugos reikalavimams.

2001 m. aviakompanijos "Lietuvos avialinijos" lėktuvų parką sudarė 9 lėktuvai.

<b>Lėktuvo tipas</b>	<b>Kiekis</b>	<b>Priklausomybė</b>	<b>Vietų skaičius</b>	<b>Pastabos</b>
Boeing 737-200 ADV	2	Nuosavi	105/108	JAV EXIM banko paskola
Boeing 737-300	1	Nuomojamas	120	Nuomojamas iš ILFC
JAK 42	2	Nuosavi	108/120	Planuojamas parduoti
SAAB 340B	2	Nuomojami	33	Nuomojami iš "SAAB Aircraft Leasing"
SAAB 2000	2	Nuomojami	50	Nuomojami iš "SAAB"

1999 m. aviakompanija pradėjo įgyvendinti antrąjį lėktuvų parko reorganizavimo etapą, kurio tikslas - pasibaigus nuomos sutartims pakeisti pasenusius reaktyvinius ir nekonkurentabilius turbopropelerinius vakarų gamybos lėktuvus į modernius, atitinkančius eksploatavimui Europos šalyse keliamus reikalavimus.

2000 m. aviakompanija "Lietuvos avialinijos" nuomavo du SAAB 340, du SAAB 2000, vieną Boeing 737-300 lėktuvus. 2001 m. planuojama du Boeing 737-200 pakeisti III triukšmų kategorija pagal Čikagos konvencijos reikalavimus atitinkančiais tokio pat talpos lėktuvais Boeing 73X. Visus SAAB tipo lėktuvus planuojama gražinti iki 2002 m. pabaigos ir pakeisti juos 46-50 vietų talpos lėktuvais X50, tačiau įvertinus ekonominį aspektą tai gali būti ir SAAB 2000 orlaiviai. Lėktuvo Boeing 737-300 nuomos sutartis baigiasi 2003 m. gegužės mėn. Šis lėktuvas arba bus nuomojamas toliau arba keičiamas kitu, kurio tipas bus derinamas su esamu lėktuvų parku. Tokiu būdu planuojama LAL lėktuvų parką suformuoti iš dviejų tipų vakarietišku lėktuvų. Tai leis sumažinti išlaidas lėktuvų techniniam aptarnavimui, ypač atsarginėms dalims, bei ekipažų ir technikų mokymui.

Du JAK-42 lėktuvai bus eksploatuojami atitinkamai iki 2001 m. pabaigos, vėliau šie lėktuvai bus parduoti.

Lėktuvai Boeing 737-200 bus išnuomoti arba parduoti, priklausomai nuo rinkoje esančios situacijos.

#### AB Aviakompanija “Lietuva” lėktuvų parkas

Lėktuvo tipas	Kiekis	Priklausomybė	Vietų skaičius	Pastabos
ATR 42	1	Nuomojamas	50	Finansinis lizingas
JAK-40	5	Nuosavi	21/48	Parduodami

Orlaiviai JAK-40 planuojami parduoti.

#### Aviakompanijos LAL lėktuvų parko kaita, 2000 - 2003 m.

Lėktuvo tipas	2000	2001	2002	2003
JAK 42	3	2	-	-
Boeing 73X(-200,-300 )	3	3	2+1	3
SAAB 340B	2	2	-	-
SAAB 2000	2	2	-	-
X-50*	-	-	3	3
<b>Iš viso:</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>5+1</b>	<b>6</b>

\* **Pastaba:** X50 - daroma prielaida, kad tai - 50 vietų turbosraigtinis/reaktyvinis lėktuvas.

Visi šiame verslo plane atlikti skaičiavimai remiasi prielaida, kad:

Du nuosavi aviakompanijos Boeing 737-200 lėktuvai bus išnuomoti nuo 2002 m. per visą projekto laikotarpį, vietoj jų bus išsinuomoti: 1 Boeing 73X ilgalaikiai nuomai, 1 Boeing 73\* trumpalaikė nuoma užsakomųjų skrydžių programos atlikimui (naudojamos Boeing 737-300 techninės charakteristikos ir su jų eksploatacija susijusios išlaidos).

Pasibaigus 4-ų SAAB tipo lėktuvų nuomos laikotarpiui, lizingo būdu bus įsigyti trys 50 vietų lėktuvai 50-X (projekto skaičiavimams naudojamos turbopropelerinio lėktuvo SAAB 200 techninės charakteristikos ir su jų eksploatacija susijusios išlaidos, kadangi yra žinomas orlaivio tipas).

## AB Aviakompanijos "Lietuva" lėktuvų parko kaita, 2000 - 2003 m.

Lėktuvo tipas	2000	2001	2002	2003
JAK- 40	5	5	-	-
ATR 42	1	1	2	2
<b>Iš viso:</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

Pardavus 5-is JAK-40 tipo lėktuvus, lizingo būdu bus įsigytas vienas apie 50 vietų lėktuvas 50-X (projekto skaičiavimams naudojamos turbopropelerinio lėktuvo ATR 42 techninės charakteristikos ir su jų eksploatacija susijusios išlaidos. Šis lėktuvo tipas pasirinktas, išnagrinėjus "SAAB 2000, SAAB 340, JAK-40 ir ATR 42 lėktuvų eksploataavimo preliminarines finansines ataskaitas").

### 4. FINANSINIŲ PROGNOZIŲ PRIELAIDOS

#### Veiklos pajamos

Veiklos pajamas sudaro pagrindinės veiklos pajamos - pajamos už keleivių, krovinių, bagažo ir pašto pervežimą; užsakomuosius reišius; lėktuvų antžeminį aptarnavimą; lėktuvų nuomą; kitos pajamos; kitos veiklos pajamos.

Kadangi didžiausia pajamų dalis yra gaunama iš keleivių pervežimo, prognozuojant 2001-2003 m. pajamas buvo atsižvelgta į keleivių skaičiaus didėjimo prognozes, kurios yra pagrįstos IATA prognozėmis regionui ir ekonominės šalies raidos prognozėmis, LAL reisų analize bei naujų rinkų įsisavinimo galimybėmis.

#### Sąnaudos

##### *Tiesioginės skrydžių sąnaudos*

Aviacinių degalų kainos yra sunkiai prognozuojamos, nes priklauso nuo daugelio veiksnių, įskaitant politinį stabilumą tam tikruose regionuose. Lietuvoje įsigyjamų degalų kainos priklausys nuo AB "Mažeikių nafta" kainodaros.

Navigacijos mokesčiai kiekvienoje šalyje priklauso nuo tos šalies infrastruktūros išlaikymo išlaidų. Pastaraisiais metais daugelyje Europos šalių šios išlaidos stabilizavosi, o navigacijos mokesčiai nežymiai svyruoja tik dėl šalių valiutų kursų svyravimų. "Eurocontrol" organizacijai priklausančių šalių išlaidos infrastruktūros išlaikymui ir navigacijos tarifų pokyčiai lemia ir navigacijos mokesčių dydį.

Tūpimo ir kilimo mokesčiai užsienio oro uostuose didinami, stengiantis apriboti triukšmingų ir kenksmingų aplinkai lėktuvų judėjimą. Kadangi lėktuvus Boeing 737-200 ir SAAB planuojama pakeisti į lėktuvus, atitinkančius III triukšmų kategorijos reikalavimus (pagal Čikagos konvencijos reikalavimus), papildomų mokesčių ir išlaidų nebus patirta, suprantamai išskyrus išlaidas susijusias su orlaivių parko suformavimo programos vykdymu. Todėl jeigu būtų peržiūrima oro uostų rinkliavų kainodara, aviakompanija turi turėti teisę į pereinamąjį laikotarpį, kurio metu būtų taikomos specialios rinkliavos ir tarifai.

Planuojama, kad išlaidos lėktuvų draudimui šiek tiek augs dėl naujų lėktuvų įsigijimo.

##### *Lėktuvų nuoma*

Lėktuvų nuomos mokesčių sudaro fiksuotas mėnesio mokesčiai, numatyti sutartyse. Taip pat yra ir kintamasis mokesčiai, kitaip vadinamas "atskaitymais į rezervus", apskaičiuotas atsižvelgiant į realias skraidymo valandas nuo pakilimo iki tūpimo. Du Boeing 737-200 lėktuvus pakeisiančių kitų dviejų lėktuvų nuomos išlaidos apskaičiuotos, remiantis nuomotojų įmonių pateiktais siūlymais: Boeing 73X - nuomos kaina pasiūlymuose ženkliai mažesnė, nes dabar šio tipo lėktuvų pasiūla



rinkoje yra didesnė, negu tuo metu, kai buvo išnuomotas Boeing 737-300 lėktuvas. Panašiomis sąlygomis tikimasi išsinuomoti/pernuomoti ir trečiąjį lėktuvą Boeing 737-300/X. SAAB tipo lėktuvus pakeisiantys lėktuvai X-50 bus įsigyti nuomos pagrindu, mokestis paskaičiuotas, remiantis tokių lėktuvų tipų gamintojų pasiūlymais.

### ***Techninis aptarnavimas***

Techninio lėktuvų aptarnavimo kaštai planuojami įskaitant visas ateinančių periodų sąnaudas (periodinis ir operatyvinis lėktuvų aptarnavimas).

Nuomojamų lėktuvų techninio aptarnavimo išlaidų dalį padengia atskaitymai į rezervus.

2002 metais numatomas dviejų lėktuvų B737-200 D-Check patikros atlikimas savoje bazėje Vilniuje.

### ***Mokymas***

Planuojant naujo tipo lėktuvų įsisavinimą ir plečiant jau eksploatuojamų lėktuvų parką, būtina numatomos papildomos **specialistų mokymo išlaidos**. 2001 metais planuojamas trijų grupių specialistų mokymas ir 2002 metais – dar dviejų. Dviejų B737-200 D-Check darbų atlikimas savomis jėgomis irgi reikalauja papildomo darbuotojų mokymo.

Daroma prielaida, kad mokymo sąnaudos naujų lėktuvų tipų įsisavinimui, skraidymo personalui 2002 m. padidės 2,9 karto, techninio personalo mokymo sąnaudos padidės beveik 3 kartus.

### ***Keleivių aptarnavimas***

2001 - 2003 m. išlaidos keleivių aptarnavimui didės proporcingai keleivių skaičiaus augimui.

### ***Bendrosios ir administracinės sąnaudos***

Numatoma, kad toliau įgyvendinant įmonės restruktūrizavimo projektus ir nuolatinę kaštų mažinimo programą, administracinės išlaidos mažės.

## **5. TEISINIŲ PROCESŲ ĮTAKA**

1. Lietuvos Respublika yra pareiškusi ketinimą pasirašyti daugiašalę sutartį dėl Bendros Europinės Aviacinės Erdvės įsteigimo (toliau ECAA), aptarusi sutarties projektą ir tikimasi, kad ši daugiašalė tarptautinė sutartis bus pasirašyta ir įsigalios, tačiau nėra aišku - kada. Pereinamojo laikotarpio terminai buvo suderinti tikintis ECAA sutartį pasirašyti 2000 metų pradžioje, tačiau sutartis 2000 metais nebuvo pasirašyta, nėra aišku kada ji bus pasirašyta ar ne, sunku numatyti kada realiai ji įsigalios.

Kai kurie užsienio vežėjai, turintys pagrindinę buveinę ECAA valstybėje ir tokios valstybės paskirti ir teikiantys oro susisiekimo paslaugas į ir iš Lietuvos, jau dabar elgiasi taip, lyg tai ECAA sutartis ir naujasis teisinis oro paslaugų teikimą reglamentuojantis režimas galiotų ir nebūtų numatyta pereinamojo laikotarpio priemonių. Tuo tarpu nei ECAA sutarties, įsigaliojimo įstatyminis pagrindas yra dvišalės oro susisiekimo sutartys, kurių privalu laikytis ne tik aviakompanijai "Lietuvos avialinijos", bet ir užsienio aviakompanijoms.

2. Įsigaliojus ECAA daugiašalei sutarčiai, neteks galios dvišalės oro susisiekimo sutartys, sudarytos tarp ECAA šalių, ES trečiojo paketo normos, įtvirtinančios oro transporto rinkos liberalizavimą, galios visų ECAA šalių teritorijose (t.y. Europos Bendrijos valstybių narių - Airijos, Austrijos, Belgijos, Danijos, Graikijos, Italijos, Ispanijos, Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės, Liuksemburgo, Nyderlandų, Portugalijos, Vokietijos, Prancūzijos, Suomijos, Švedijos; dešimties Centrinės Europos valstybių – Asocijuotų valstybių: Bulgarijos, Čekijos, Estijos, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos, Vengrijos, Rumunijos, Slovakijos, Slovėnijos; taip pat Norvegijos ir Islandijos ).

Jos įsigaliojimas suteiks aviakompanijai “Lietuvos avialinijos” galimybę pasinaudoti papildomai suteikiamomis skrydžių teisėmis, atsižvelgiant į pereinamojo laikotarpio sąlygas, tačiau ECAA sutarties valstybių vežėjai taip pat įgis analogiškas teises Lietuvos rinkoje ir todėl padidės konkurencija. Nėra aiškus teisinis tarptautinio oro susisiekimo režimas tarp asocijuotų valstybių – ECAA šalių, galiosiantis pereinamuoju laikotarpiu.

3. Lietuvos Respublikos dvišalės oro susisiekimo sutarties su JAV projektas yra “atviro dangaus” tipo sutarties projektas ir tokio tipo oro susisiekimo sutarties pasirašymas įtvirtintų liberalų JAV - Lietuvos oro transporto rinkos reguliavimą, tai sudarytų kokybiškai naują aplinką oro transporto paslaugų teikimui su JAV, tačiau atsižvelgiant į 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykius, artimiausiu metu tikėtina, kad nepadidės šios oro transporto rinkos populiarumas. Atviro dangaus sutarties privalumai, palyginus su Bermudų tipo dvišale oro susisiekimo sutartimi yra akivaizdūs.

Tačiau iš tikrųjų atviro dangaus režimas visada naudingesnis stiprioms aviakompanijoms, todėl atviro dangaus susitarimai gali pažeisti pagrindinį Čikagos konvencijos principą – lygių galimybių. Aviakompanijos, tokios kaip AB aviakompanija “Lietuvos avialinijos”, turi mažas galimybės sėkmingai kovoti laisvosios konkurencijos sąlygomis dėl jų dalies šioje rinkoje.

Tačiau tokia atviro dangaus sutartis, kuria suteikiamos skrydžių teisės ir valstybės neriboja komercinių klausimų, suteikia tos šalies vežėjams teisę laisvai vykdyti skrydžius, atsižvelgiant į komercinę naudą. Šia teise galėtų pasinaudoti ir AB aviakompanija “Lietuvos avialinijos” sudarydamos bendro kodo ar block-space ar glaudesnio bendradarbiavimo sutartį su vežėju, kuris vykdytų tiesioginį maršrutą į JAV ir tokiu būdu aviakompanija gali išplėsti savo maršrutų geografiją, suteikti vartotojams daugiau paslaugų.

Nesudarius sutarties su JAV ir Lietuvos aviakompanija neįgis teisės teikti oro transporto paslaugas į ir iš JAV, jos vežėjų galimybės per bendro kodo ar kitokias bendradarbiavimo sutartis pasiekti JAV oro transporto rinką bus ribotos. Atviro dangaus tipo tarp Lietuvos Respublikos ir JAV sutartis dėl oro susisiekimo įtvirtintų teises galimybes teikti oro transporto paslaugas tarp Lietuvos ir JAV pagal labai liberalias sąlygas.

Tokios sutarties su JAV pagrindu skrydžių teisių suteikimas Lietuvos paskirtosioms aviakompanijoms turėtų būti vertintinas palankiai. Skrydžių teisės, kuriomis aviakompanija “Lietuvos avialinijos” gali naudotis pagal tarpvalstybinės oro susisiekimo sutartis, aviakompanijos privatizavimo atveju investuotojo taip pat turėtų būti vertinamos palankiai.

4. Lietuvos Respublikos dvišalės oro susisiekimo sutartys su trečiosiomis šalimis, nesančiomis ECAA narėmis, galios nepakitusios. Šiuo metu LR yra sudariusi dvišales tarpvalstybinės oro susisiekimo sutartis su valstybėmis, vyriausybėmis kuriose yra nustatomas įėjimo į susitariančių valstybių oro transporto rinkas režimas, grindžiamas pariteto tarp šalių principu. Visos galiojančios LR tarptautinės sutartys dėl oro susisiekimo yra Bermudų tipo. Pvz. Oro susisiekimo sutarties su Prancūzija nebuvimas daro skrydžių vykdymą tarp Lietuvos ir Prancūzijos priklausomu nuo aeronautikos vadovybių leidimų.

Tarpvalstybinės dvišalės oro susisiekimo sutartys su trečiosiomis valstybėmis, nesančiomis ECAA šalimis, galios nepakitusios. Aviakompanijai “Lietuvos avialinijos” reikia išnaudoti skirtingų teisinių reglamentavimų tarp skirtingų grupių valstybių teikiamus privalumus ir eliminuoti trūkumus.

5. ECAA sutarties pereinamojo laikotarpio antrajame etape neribojama vežėjų oru nuosavybė ir efektyvi kontrolė, t.y. ECAA šalys arba jų piliečiai gali steigti vežėją oru ECAA šalių teritorijose, ir tokiam vežėjui šalys išduos licenciją, jeigu šis atitiks ECAA vežėjų licencijavimui keliamus kriterijus. Tačiau nereikia pamiršti to fakto, kad pagal Lietuvos dvišales oro susisiekimo sutartis su trečiosiomis šalimis vežėjų oru didžioji nuosavybės dalis ir efektyvi kontrolė turės priklausyti Lietuvai, jos fiziniams ar juridiniams asmenims ar piliečiams. Ir tik toks vežėjas oru ir ateityje galės

būti paskirtuoju vežėju pagal Lietuvos dvišales oro susisiekimo sutartis su trečiosiomis valstybėmis, nesančiomis ECAA sutarties šalimi.

Vežėjų oru didžiosios nuosavybės dalies ir efektyvios kontrolės klausimas teisine prasme yra labai svarbus ir būdingas tik aviacijai. Nors Europos Sąjungos teritorijoje įstatymai apibrėžia reikalavimą, kad Europos Bendrijos vežėjų oru akcijų dauguma ir jų veiksminga kontrolė turi priklausyti EB valstybėms narėms arba jų piliečiams, tačiau yra numatyti mechanizmai, užtikrinantys nacionalinės aviakompanijos akcijų daugumos ir veiksmingos kontrolės priklausymą tos konkrečios valstybės piliečiams ar valstybei.

6. Jungtinių aviacijos reikalavimų (JAR) įgyvendinimas jau reikalauja ir pareikalaus didelių finansinių investicijų, nes būtina rengti tam tikrų sričių (JAR-145, JAR – OPS) specialistus, kad jų kvalifikacija atitiktų JAR-ų reikalavimus (ypač JAR-145, JAR –OPS). Kitaip oro transporto rinkos atvėrimas ir lygių teisių nustatymas suteiks pranašumą tik Europos Bendrijai, nes Lietuvos specialistai paprasčiausiai neturės tokių licencijų, leidimų ar sertifikatų, kurie atitiktų aptariamus reikalavimus. Be to tikėtina, kad nebus sukurta teisinė sistema tenkinti ECAA sutarties reikalavimus.

7. ECAA sutarties projekte yra suvaržytos Lietuvos suverenios teisės sudaryti dvišales oro susisiekimo sutartis su trečiosiomis šalimis, kadangi numatytas sutartinis išpareigojimas, kad ECAA šalis imsis visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad sutartis tarp tos šalies ir trečiųjų šalių arba tarptautinių organizacijų neturės neigiamo poveikio kitos ECAA šalies interesams. Taip pat svarbu, kad ECAA nepaveiktų kitų Lietuvos jau sudarytų dvišalių oro susisiekimo sutarčių su trečiosiomis valstybėmis.

Tuo atveju, jeigu ECAA sutartis įsigalios anksčiau, nei sutarties su JAV Lietuva turės pareigą, remiantis ECAA sutartimi, informuoti ECAA šalis apie Lietuvos sutartį su JAV, jos sąlygas ir užtikrinti, kad tai neturėtų neigiamos įtakos kitų ECAA valstybių interesams. Žinant, kad skirtingos Europos valstybės bei Komisija turi skirtingus požiūrius į atviro dangaus sutartis su JAV, Lietuvos suverenios teisės sudaryti tokią sutartį su JAV bus apribotos ECAA sutartimi.

## **6. IŠVADOS**

Keleivių srautų apyvarta nėra pakankama, kad būtų tikslinga pradėti eksploatuoti naujus maršrutus.

Po teroristinių išpuolių JAV bei kelių avia katastrofų Europoje prognozuojamas oro transporto rinkos sąstingis, neigiamai įtakosiantis jau įsisavintų maršrutų keleivių srautus.

2002-2004 metais planuojama arba didinti reisų dažnį, arba talpas šiuo metu vykdomais maršrutais.

Trumpų reisų vykdymui (Talinas, Varšuva) planuojama išnaudoti dukterinės bendrovės “Aviakompanija Lietuva”, turinčios žemesnius pridėtinius kaštus, lėktuvų parko galimybes.

Potencialių rinkų, į kurias šiuo metu nėra vykdomi reisai, įsisavinimui planuojama sudaryti strateginio ir taktinio pobūdžio sutartis su atitinkamų šalių aviakompanijomis.

Nuo 2002m. vasaros sezono pradžios planuojama integruoti “Lietuvos avialinijos” ir Aviakompanijos “Lietuva” skrydžių tinklą, bazuojant pirmąją Vilniuje, o antrąją – Palangoje, taip Vilniaus oro uostą paverčiant “mini-hub”, siekiant aptarnauti papildomus tranzitinių keleivių srautus.

Atsižvelgiant į numatytus oro rinkos liberalizavimo procesus, rinkose, kurias aptarnauja “Lietuvos avialinijos” ir “Aviakompanija Lietuva”, nuo 2003m. žiemos sezono planuojama jungti maršrutus, vykdant juos vienu orlaiviu, o keleivių srautui tarp tarpinių miestų užsienio valstybėje formuoti planuojama naudoti vietinio vežėjo kodą pagal atitinkamas sutartis.

Direktyvos 92/14/EEC, nustatančios orlaivių skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyrių, įgyvendinimas formuojant orlaivių parką

sudarytų sąlygas įsigyti naujesnius lėktuvus, kurie užtikrintų keleiviams suteikiamų paslaugų aukštesnę kokybę.

Remiantis tuo, kas išdėstyta, galime teigti, kad Direktyvos įgyvendinimas neturės poveikio keleiviams teikiamų paslaugų kainodarai.

Papildomų lėšų poreikį sąlygoja ir vykdomi aviakompanijos pertvarkymo darbai, tarp jų ir direktyvos 92/14/EEC, nustatančios orlaivių skrydžių apribojimus pagal Tarptautinės aviacijos konvencijos 16 priedo 1 tomo II dalies 2 skyrių įgyvendinimas formuojant orlaivių parką. Valstybės kaip akcininko parama būtų: užtikrinti bendrovės veiklos tęstinumą suteikiant galimybę skolintis arba tiesioginė parama, numatyta Akcinių bendrovių įstatyme išleidžiant akcijų emisiją ir visą ją išperkant, o numatytos lėšos skiriamos tiesioginėms investicijoms orlaivių parkui formuoti. Kaip nurodyta 5 dalyje, lėšų poreikis sudarytų iki 30 mln. Litų.