**Likumprojekta „Grozījums likumā “Par Konvenciju par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām un Konvencijas par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām Protokolu par jautājumiem, kas attiecas uz gaisa kuģu iekārtām” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Konvencijai par starptautiskajām garantijām uz pārvietojamām iekārtām (turpmāk – Keiptaunas konvencija) un tās Protokolam par jautājumiem, kas attiecas uz gaisa kuģu iekārtām (turpmāk – Protokols), Latvija ir pievienojusies 2011. gadā. Līdz ar Konvencijas ratifikāciju 2011. gadā Latvija deklarēja vienīgi to, ka piemēros Konvencijas 54. panta otro daļu. Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija (OECD) ir noteikusi atbilstīguma deklarācijas. Ja valsts pieņem atbilstīguma deklarācijas, tad tās valsts gaisa kuģa ekspluatants var pretendēt uz tiesībām saņemt Eksporta kredīta aģentūras finansējuma atlaidi tādu gaisa kuģu, kuri tiks reģistrēti attiecīgajā valstī, iegādei.Ar likumprojektu tiek izteikti nepieciešamie paziņojumi, t.i. atbilstīguma deklarācijas. |

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Konvencija par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām un tās Protokols par jautājumiem, kas attiecas uz gaisa kuģu iekārtām (konvencija un protokols kopīgi pieņemti 2001. gada 16. novembrī Keiptaunā).Likuma “Par starptautiskajiem līgumiem” 11.1 pants, kas paredz, ka deklarācijas grozījumus apstiprina tādā pašā veidā un kārtībā, kādā apstiprināts starptautiskais līgums, attiecībā uz kuru deklarācija izteikta. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Keiptaunas konvencija un tās Protokols, kam Latvija ir pievienojusies 2011. gadā, izveido visaptverošu starptautisku tiesisko regulējumu attiecībā uz gaisa kuģu aprīkojuma īpašnieku tiesību un interešu nodrošināšanu un prioritāti gaisa kuģu līzinga jeb nomas darījumos. Protokols paredz kreditoru aizsardzību gaisa pārvadātāja maksātnespējas gadījumā.Gaisa kuģu iznomātājiem pastāv risks attiecībā uz to, vai tiem būs iespējams ātri un bez sarežģījumiem atgūt iznomāto gaisa kuģi gadījumos, ja par to netiek veikti maksājumi, jo tas ir reģistrēts citas valsts gaisa kuģu reģistrā un atrodas citas valsts gaisa pārvadātāja valdījumā. Izvērtējot šādu risku ekonomisko nozīmi, iznomātāji palielina gaisa kuģu nomas cenu par riska noteikto vērtību. Keiptaunas konvencijā un Protokolā ir rasts kopējs starptautisks juridisks risinājums šai problēmai.Keiptaunas konvencijas ekonomiskā nozīme un izdevīgums katrā atsevišķā valstī var tikt uzlabots, valstīm pieņemot noteiktas deklarācijas, kad tās ratificē Keiptaunas konvenciju vai vēlāk. Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija (OECD) ir noteikusi atbilstīguma deklarācijas. Ja valsts pieņem piecas atbilstīguma deklarācijas, tad tās valsts gaisa kuģa ekspluatants var pretendēt uz tiesībām saņemt Eksporta kredīta aģentūras finansējuma atlaidi tādu gaisa kuģu, kuri tiks reģistrēti attiecīgajā valstī, iegādei (Aviation Working Group, Practitioner’s Guide to the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol, 47.-49. lpp., pieejams: http://www.awg.aero/assets/docs/VED-Practitioners-Guide-9-9-15.pdf). Tā kā Konvencijas efektīva piemērošana samazina gaisa kuģu nomas darījumu risku, attiecīgi maināmi arī kredīta piešķiršanas (finansēšanas) nosacījumi.Minētās atbilstīguma deklarācijas ir noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16.novembra Regulā (ES) Nr.1233/2011 par dažu pamatnostādņu piemērošanu oficiāli atbilstību eksporta kredītu jomā un ar ko atceļ Padomes Lēmumus 2001/76/EK un 2001/77/EK (turpmāk – Regula nr.1233/2011) un 2017.gada 25.septembra Komisijas deleģētajā Regulā (ES) Nr. 2018/179 ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr.1233/2011 par dažu pamatnostādņu piemērošanu oficiāli atbalstītu eksporta kredītu jomā (turpmāk – Regula Nr.2018/179). Regulas Nr.1233/2011 III pielikumā un Regulas Nr.2018/179 III pielikumā ir noteikti nosacījumi, kad gaisa kuģa operators var pretendēt uz Eksporta kredīta aģentūras noteiktajām Keiptaunas konvencijas atlaidēm. Saskaņā ar Regulas Nr.1233/2011 un Regulas Nr.2018/179 nosacījumiem, lai valsti varētu iekļaut Keiptaunas konvencijas sarakstā, valstij ir jābūt iesniegušai atbilstīguma deklarācijas, kas norādītas Regulas Nr.1233/2011 III pielikumā 1.pielikumā un Regulas Nr.2018/179 III pielikumā 1.pielikumā.Regulas Nr.1233/2011 III pielikuma 1.pielikuma 4.punktā un Regulas Nr.2018/179 III pielikuma 1.pielikuma 4.punktā ir noteikts, ka saistībā ar Gaisa kuģu protokola XI pantu attiecībā uz Eiropas Savienības dalībvalstīm uzskata, ka dalībvalsts šā pielikuma nolūkos ir sniegusi 1.pielikuma 2. panta a) punktā minēto atbilstīguma deklarāciju, ja šīs dalībvalsts tiesību akti ir grozīti tā, lai atspoguļotu Gaisa kuģu protokola XI panta A varianta nosacījumus (ar ne vairāk kā 60 kalendāro dienu gaidīšanas laiku). Uzskata, ka atbilstīguma deklarācijas 1.pielikuma 2. panta c) un e) apakšpunktā šīs nozares vienošanās nolūkos ir sniegtas, ja Eiropas Savienības vai attiecīgās dalībvalsts tiesību akti ir pēc būtības līdzīgi tam, kas izklāstīts minētajos punktos. Par šā pielikuma 2. panta c) punktu ir vienošanās, ka Eiropas Savienības tiesību akti (Regula (EK) Nr. 593/2008 par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām, ir pēc būtības līdzīgi Gaisa kuģu protokola VIII pantam.Līdz ar Konvencijas ratifikāciju 2011. gadā Latvija deklarēja vienīgi to, ka piemēros Konvencijas 54. panta otro daļu (likuma “Par Konvenciju par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām un Konvencijas par starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām Protokolu par jautājumiem, kas attiecas uz gaisa kuģu iekārtām” 4. pants), kas paredz, ka visus tiesību aizsardzības līdzekļus, kuri pieejami kreditoram saskaņā ar kādu no Konvencijas noteikumiem un kuru izmantošanai saskaņā ar Konvenciju nav obligāti nepieciešams tiesas rīkojums, var izmantot bez tiesas rīkojuma un bez tiesas atļaujas. Taču kopš ratifikācijas nevienu citu deklarāciju Latvija nav pieņēmusi, līdz ar to Latvijai nav iekļauta Regulas Nr.1233/2011 un Regulas Nr. Nr.2018/179 minētajā Keiptaunas konvencijas sarakstā un Latvijas gaisa kuģu ekspluatantiem nav tiesību pretendēt uz Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) atlaidi (Aviation Working Group, Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Aircraft Protocol, Summary of National Implementation, December 2016, 15.-16. lpp., pieejams: [http://www.awg.aero/assets/docs/CTC-IP-Summary-Chart-(Full%20Version)-(13).pdf)](http://www.awg.aero/assets/docs/CTC-IP-Summary-Chart-%28Full%20Version%29-%2813%29.pdf%29). Nespēja paredzēt aviācijas nozares attīstības dinamiku, kā arī nepietiekama informētība par Konvencijas kvalificējošo deklarāciju ekonomisko nozīmi izskaidro, kādēļ tās netika pieņemtas vienlaikus ar Konvencijas ratifikāciju jau 2011. gadā. Taču jau zvērināta advokāta E. Kalniņa 2007. gada 17. janvāra atzinumā “Par 2001. gada Keiptaunas konvenciju par starptautiskajām nodrošinājuma tiesībām uz kustamām iekārtām un tās papildu Protokoliem” tika secināts, ka nav konstatējamas principiālas atšķirības starp Konvenciju un Protokola tiesisko regulējumu, no vienas puses, un Latvijas civiltiesību sistēmu, no otras puses. Turklāt secināts, ka daļu no neatbilstībām iespējams novērst, saskaņā ar Konvenciju izsakot attiecīgus paziņojumus par konkrētu Konvencijas un attiecīgā Protokola normu piemērojamību. Tādējādi ar likumprojektu tiek izteikti nepieciešamie trūkstošie paziņojumi, t.i. atbilstīguma jeb kvalificējošās deklarācijas.Visu piecu atbilstīguma deklarāciju būtība uzskaitīta turpmāk, taču jāņem vērā arī pēc šī uzskaitījuma norādītā dalībvalstu kompetence (iepretim Eiropas Savienības kompetencei) katru no šīm deklarācijām pieņemt un/ vai iestrādāt nacionālajos normatīvajos aktos:1. Konvencijas 54. panta 2. daļa: kreditoram pieejamos tiesību aizsardzības līdzekļus var izmantot bez tiesas atļaujas;
2. Protokola VIII pants: tiesību aktu izvēle;
3. Protokola X pants: savlaicīgi tiesiskās aizsardzības līdzekļi, kas attiecībā uz gaisa kuģu un to vērtības saglabāšanu, gaisa kuģu valdījumu, kontroli vai glabāšanu ir ne vairāk kā 10 dienas, savukārt attiecībā uz gaisa kuģu iznomāšanu vai pārvaldību, vai ieņēmumiem no tā, kā arī gaisa kuģu aprīkojuma pārdošanu vai ieņēmumu izmantošanu ir ne vairāk kā 30 dienas;
4. Protokola XI pants: visiem maksātnespējas procedūru veidiem piemēro A variantu, un gaidīšanas laiks nav ilgāks par 60 dienām;
5. Protokola XIII pants: neatsaucama izslēgšanas no reģistra un izvešanas pieprasījuma atļauja.

Būtisks ir arī Protokola XII pants (palīdzība maksātnespējas lietās), kas zinātniskajā literatūrā (D.G. Gray, D. N. Gerber, J. Wool, ‘The Cape Town Convention aircraft protocol’s substantive insolvency regime: a case study of Alternative A’, Cape Town Convention Journal, 2017) norādīta kā viena no svarīgākajām izvēles deklarācijām, jo tā nodrošina A varianta (Protokola XI panta) faktisku īstenošanu.Ņemot vērā Padomes 2009.gada 6.aprīļa Lēmumu Nr.2009/370/EK par to, ka Eiropas Kopiena pievienojas Konvencijai un Protokolam (turpmāk – Padomes lēmums), Eiropas Savienība ir deklarējusi, ka tā nepiemēros vairākas deklarācijas, jo ar tām saistītie jautājumi jau ir pietiekami regulēti Eiropas Savienības tiesību aktos, kā arī, ņemot vērā Regulas Nr.1233/2011 III pielikuma 1.pielikuma 4.punktā un Regulas Nr.2018/179 III pielikuma 1.pielikuma 4.punktā minēto, Latvijai kā Eiropas Savienības dalībvalstij nav kompetences pieņemt deklarācijas, kas minētas Protokola VIII, X un XI pantā.Attiecībā uz Protokola VIII pantu nacionālos normatīvos aktus nedrīkst grozīt, jo šis jautājums ietilpst ekskluzīvā Eiropas Savienības kompetencē un ir jau regulēts Regulā 593/2008 par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām jeb Roma I regulā, par ko ir vienošanās, ka šis Eiropas Savienības tiesību akts ir pēc būtības līdzīgs Protokola VIII pantā ietvertajam regulējumam.Savukārt attiecībā uz Protokola X pantu norādāms, ka, lai arī dalībvalsts nedrīkst ne pieņemt deklarāciju, ne arī iestrādāt līdzīgu regulējumu savos nacionālajos normatīvajos aktos, Regulas Nr.2018/179 III pielikuma 1. pielikuma 4. punktā minēts – uzskatāms, ka deklarācija ir sniegta, ja Eiropas Savienības vai attiecīgās dalībvalsts tiesību akti ir pēc būtības līdzīgi tam, kā izklāstīts attiecīgajos punktos.Attiecībā uz Protokola XI panta A variantu jānorāda, ka Padomes lēmuma 1. pielikuma I. pielikuma 6 un II. pielikuma 6. punkts atļauj dalībvalstīm pieņemt nacionālos normatīvos aktus tā, lai tie pēc būtības atspoguļotu Protokola XI panta A variantu tā, it kā šī deklarācija būtu pieņemta.Savukārt attiecībā uz neatsaucamām gaisa kuģa izslēgšanas no reģistra un izvešanas pieprasījuma atļaujām, izmantojot starptautiski vienotu šādu atļauju formu (Protokola XIII pants), nav šķēršļu šādu deklarāciju pieņemt, jo tas neskar Eiropas Savienības kompetenci. Ņemot vērā minēto, ir nepieciešami grozījumi arī likumā “Par aviāciju”, kā arī nepieciešams izstrādāt atsevišķus Ministru kabineta noteikumus, nosakot šādu atļauju iesniegšanas, pieņemšanas un atcelšanas kārtību, kā arī gaisa kuģu izslēgšanu no reģistra un izvešanu un grozīt Ministru kabineta 2006.gada 14.marta noteikumos Nr.200 “Noteikumi par civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrāciju un nacionālās zīmes un reģistrācijas zīmes izvietošanas kārtību uz gaisa kuģiem”. Deleģējums jauniem Ministru kabineta noteikumiem ir iekļauts likumprojekta 4.3 pantā, tādējādi nošķirot Keiptaunas konvencijas regulējumu no Čikāgas 1944. gada Konvencijas par Starptautisko civilo aviāciju regulējuma, kam atbilst likumā “Par aviāciju” iekļautais deleģējums iepriekš minēto Ministru kabineta 2006. gada 14. marta noteikumu Nr. 200 izdošanai.Likumprojekts izstrādāts, ņemot vērā Aviācijas darba grupas (Aviation Working Group) vadlīnijas un sagatavotās likumprojektu veidnes, ar kurām nacionālajās tiesībās tiek ieviesta Konvencija un tās Protokols. Aviācijas darba grupa ir kompetentā starptautiskā organizācija, kas sniedz konsultācijas valstīm saistībā ar efektīvu Konvencijas iedzīvināšanu tostarp ar kvalificējošo deklarāciju starpniecību.Aviācijas attīstība Latvijai ir īpaši svarīga, jo tā ir galvenā transporta joma, kas nodrošina starptautiskos pasažieru pārvadājumus gaisa infrastruktūru un sekmē integrāciju Eiropas Savienībā, ļaujot viegli un ātri piekļūt Rietumu un Centrāleiropas tirgum. Aviācijai ir būtiska ietekme uz Latvijas ekonomiku un iekšzemes kopproduktu (Lidosta “Rīga”, Aizvadīta pirmā aviācijas nozares attīstībai veltītā diskusija, 2015. gada aprīlis-jūnijs. Pieejams: <http://www.riga-airport.com/lv/main/zinas/vestkopa/2015/aprilis-junijs/aizvadita-pirma-aviacijas-nozares-attistibai-veltita-diskusija>). Bez gaisa transporta neviens cits pārvietošanās līdzeklis neļauj tik ātri un viegli sasniegt Rietumeiropas un Centrāleiropas tirgu. Ņemot vērā Latvijas ģeogrāfisko atrašanās vietu un proporcionāli ekonomikas lielumam Latvijā aviācijai ir īpaši būtiska nozīme t.s. aviosavienojamības (angļu val. – air connectivity) sekmēšanai (IATA, Oxford Economics. Economic Benefits from Air Transport in Latvia, 2011, pieejams: <https://www.iata.org/policy/Documents/Benefits-of-Aviation-Latvia-2011.pdf>). Latvijas atrašanās Eiropas Savienības perifērijā padara attīstītu aviācijas infrastruktūru par kritisku ekonomiskās attīstības priekšnosacījumu. Tādējādi Latvijai aviosavienojamība ir daudzkārt noderīgāka nekā Rietumeiropas vai Centrāleiropas valstīm (Lidosta “Rīga”, Role of Aviation Sector in Latvia, Development of Riga International Airport, 4. lpp., pieejams: <https://latcham.ie/wp-content/uploads/2016/05/Presentation.pdf>).Arī šis likumprojekts sekmēs Latvijas aviācijas stratēģijas mērķa īstenošanu, proti, labāku Latvijas aviosavienojamību. Kvalificējošo deklarāciju pieņemšana sekmēs ārvalstu investīciju piesaisti Latvijas aviācijas sektoram un tādējādi arī pasažieru gaisa pārvadājumu attīstību, jo tiks nodrošināta šo investoru tiesību un interešu aizsardzība gaisa pārvadātāja maksātnespējas gadījumā. Deklarāciju pieņemšana ļaus izvairīties no situācijas, kad gaisa pārvadātāja resursi (gaisa kuģi un to priekšmeti) netiek saprātīgi izmantoti gadījumā, ja lidsabiedrība iesniegusi maksātnespējas pieteikumu. Tāpat jaunais regulējums sekmēs arī aviācijas drošību, jo ļaus izmantot jaunākus un modernākus gaisa kuģus un citu aviācijas aprīkojumu. Turklāt tas veicinās arī Latvijas integrāciju Eiropas Savienībā un starptautisko atpazīstamību kā vienai no valstīm, kas ir orientēta uz pastāvīgu aviācijas sektora attīstību.Saskaņā ar Konvencijas 57. panta otro daļu vēlākas deklarācijas stājas spēkā nākamā mēneša pirmajā dienā pēc tam, kad beidzies sešu mēnešu termiņš no dienas, kad paziņojums saņemts depozitārijā.Papildus ekonomiski izdevīgāku gaisa kuģu finansēšanas nosacījumu piemērošanai jāņem vērā arī kompetentās starptautiskās organizācijas – Aviācijas darba grupas (Aviation Working Group) – izstrādātais Konvencijas atbilstības indekss (Aviation Working Group, Cape Town Convention Compliance Index, pieejams: <http://www.awg.aero/assets/docs/CTC%20Compliance%20index-%20web%20summary%205.0.pdf>). Valstu atbilstības novērtējums tiks uzsākts 2019. gada ceturtajā ceturksnī un tiks turpmāk veikts divas reizes gadā. Atbilstības indeksa galvenie elementi ir, pirmkārt, vai Konvencija ir ieviesta pilnā apmērā un efektīvi, otrkārt, vai Konvencija prevalē pār nacionālajiem tiesību aktiem (turklāt tiek novērstas jebkādas pretrunas ar nacionālajiem tiesību aktiem), treškārt, vai Konvencija saskaņā ar precedentu tiek interpretēta un piemērota atbilstoši tās noteikumiem un mērķim (tostarp arī Konvencijas piemērošanas pieredze). Papildus tiek vērtēts arī tas, vai valsts ir noteikusi “komunikācijas kanālu” ar Aviācijas darba grupu, lai saņemtu konsultācijas par atbilstības jautājumiem.Viens no indeksa elementiem, kas būtiski var ietekmēt novērtējuma rezultātu, ir arī tas, vai valsts ir pieņēmusi kvalificējošās deklarācijas, kas ļautu tai pretendēt uz atlaidi saskaņā ar OECD Gaisa kuģa sektora memorandu. Tiek izdalītas trīs kategorijas: valstis, kurām ir tiesības pretendēt uz atlaidi; valstis, kurām nav tiesību pretendēt uz atlaidi, bet kuras ir pieņēmušas kvalificējošās deklarācijas, un valstis, kurām nav tiesību pretendēt uz atlaidi un kuras nav pieņēmušas kvalificējošās deklarācijas.Kvalificējošo deklarāciju pieņemšana nodrošinās, ka Latvija izpilda pirmo no minētajiem kritērijiem un varēs iegūt tiesības pretendēt uz OECD atlaidi.Tāpat jānorāda, ka saskaņā ar likuma “Par Latvijas Republikas starptautiskajiem līgumiem” 13. pantu, ja starptautiskajā līgumā, kuru Saeima ir apstiprinājusi, paredzēti citādi noteikumi nekā Latvijas Republikas normatīvajos aktos, tiek piemēroti starptautiskā līguma noteikumi. Šai tiesību normai ir īpaša nozīme Konvencijas kontekstā, jo viens no atbilstības novērtēšanas elementiem ir Konvencijas prevalēšana pār nacionālajiem tiesību aktiem. Tā kā to garantē jau minētā tiesību norma, nav nepieciešams identisku nosacījumu ietvert šajā likumprojektā. Turklāt nav konstatējamas principiālas atšķirības starp Konvencijas un Protokola tiesisko regulējumu un Latvijas normatīvajiem aktiem, tostarp civiltiesību regulējumu. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija, Tieslietu ministrija, Ārlietu ministrija, VA “Civilās aviācijas aģentūra”. |
| 4. | Cita informācija |  Nav |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Kreditori (ārvalstu investori), kuriem gaisa pārvadātāja saistību izpildes grūtību gadījumā tiks nodrošinātas tiesības izslēgt gaisa kuģus no VA “Civilās aviācijas aģentūra” reģistra un tos izvest.Latvijā reģistrētiem gaisa kuģa ekspluatantam, kas nomā gaisa kuģus un to priekšmetus, tiks nodrošināti izdevīgāki finanšu nosacījumi gaisa kuģu un to priekšmetu nomas darījumos. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Projekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| 1. Saistītie tiesību aktu projekti | Likumprojekts tiks virzīts kopā ar likumprojektu “Grozījumi likumā “Par aviāciju”Papildus ir izstrādāti Ministru kabineta noteikumu projekts “Grozījumi Ministru kabineta 2006.gada 14.marta noteikumos Nr.200 “Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrācijas kārtība un nacionālās zīmes un reģistrācijas zīmes izvietošanas kārtība uz gaisa kuģiem”Ministru kabineta noteikumi par gaisa kuģu izslēgšanu no reģistra un to izvešanu |
| 2. Atbildīgā institūcija | Satiksmes ministrija, Tieslietu ministrija |
| 3. Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Projekts šo jomu neskar. |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Konvencija par starptautiskajām garantijām uz pārvietojamām iekārtām un Protokols par jautājumiem, kas attiecas uz gaisa kuģu iekārtām (konvencija un protokols kopīgi pieņemti 2001.gada 16.novembrī Keiptaunā). |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Atbilstoši Ministru kabineta 2009.gada 25.augusta noteikumu Nr.970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktam sabiedrībai tika dota iespēja rakstiski sniegt viedokli par noteikumu projektu tā izstrādes stadijā.  |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Par noteikumu projekta izstrādi tika informēti sabiedrības pārstāvji, ievietojot paziņojumu par līdzdalības iespējām tiesību akta izstrādes procesā Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē 2019.gada 9. jūlijā (<http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=553>)  |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Saņemti priekšlikumi no zvērinātu advokātu biroja “Vilgerts”; advokātu biroja “Cobalt”; advokātu biroja “Ellex Klavins” un Zvērinātu advokātu biroja “TGS Baltic”. Zvērinātu advokātu biroji atbalsta projekta virzību izsakot priekšlikumus.Priekšlikumi ņemti vērā. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Satiksmes ministrija, Tieslietu ministrija, Ārlietu ministrija un VA “Civilās aviācijas aģentūra”. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru.Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Noteikumu projekta izpilde tiks nodrošināta institūcijas līdzšinējo funkciju un cilvēkresursu ietvaros. Noteikumu projekta izpildei nav nepieciešams veidot jaunas institūcijas, likvidēt vai reorganizēt esošās. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vīza:

Valsts sekretāra p.i. Dž.Innusa