

**LIETUVOS RESPUBLIKOS ĮSTATYMO
DĖL KONVENCIJOS DĖL TARPTAUTINIŲ INTERESŲ, SUSIJUSIŲ SU MOBILIAJA
ĮRANGA, IR JOS PROTOKOLO DĖL SU ORLAIVIŲ ĮRANGA SUSIJUSIŲ DALYKŲ
RATIFIKAVIMO PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, Įstatymo projekto tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių dalykų ratifikavimo“ projekto (toliau – Įstatymo projektas) tikslas – ratifikuoti Konvenciją dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolą dėl su orlaivių įranga susijusių dalykų, sudarytą 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune (toliau – Keiptauno konvencija), siekiant pagerinti Lietuvos aviacijos verslo sąlygas ir sudaryti platesnes galimybes vykdyti su orlaivių pirkimu ir pardavimu, nuoma, įkeitimu susijusią veiklą ir didinti Lietuvos aviacijos įmonių konkurencingumą pasaulinėje aviacijos rinkoje, taip pat užtikrinti, kad orlaivių įtraukimas į Lietuvos orlaivių registrą būtų saugesnis ir patrauklesnis orlaivių valdymo ir lizingo bendrovėms.

Ratifikuojant Keiptauno konvenciją siekiama:

- prisijungti prie tarptautinių garantijų, kurias pripažįsta visos Keiptauno konvencijos Susitariančiosios valstybės;
- suteikti kreditoriui būdus apginti savo teises skolininkui (paprastai aviakompanijai) nevykdant savo įsipareigojimų pagal sutartį, įskaitant galimybę išregistruoti ir susigrąžinti orlaivį;
- prisijungti prie tarptautinio elektroninio tarptautinių garantijų registro, leidžiančio kreditoriui užtikrinti savo teisių į aviacijos objektą prioritetą prieš kitus kreditorius, turinčius registruotas arba neregistruotas turtines teises;
- suinteresuoti aviacijos objektų kreditorius teikti finansavimą ir taip sumažinti visų suinteresuotų sandorio šalių kaštus.

Įstatymo projektas teikiamas pakartotinai, kadangi pirminio projekto svarstymo Seime metu buvo gautas advokatų kontoros „bnt Heemann APB“ laiškas su siūlymais Konvenciją ratifikuoti su Lietuvos Respublikos pareiškimais dėl Konvencijos 39 straipsnio 1 dalies a punkto, 40 straipsnio ir 54 straipsnio 2 dalies nuostatų taikymo. Įvertinusi advokatų kontoros „bnt Heemann APB“ pateiktus argumentus, papildomų konsultacijų su verslo atstovais rezultatus, Aviacijos darbo grupės, sukurtos specialiai tam, kad padėtų UNIDROIT parengti Keiptauno konvencijos tekstą, pateiktas rekomendacijas ir siekdama geriau apsaugoti valstybei svarbius interesus, Susisiekimo ministerija papildė Įstatymo projektą pareiškimais dėl Konvencijos 56 straipsnio, 39 straipsnio 1 dalies a ir b punktų, 40 straipsnio ir 54 straipsnio 2 dalies nuostatų taikymo ir pateikė naujus projektus.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai ir rengėjai

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Tarptautinio bendradarbiavimo grupės (grupės vadovas Gytis Mažeika, tel. +370 659 35155, el. p. gytis.mazeika@sumin.lt) patarėjas Dmitrijus Zadojenko (tel. +370 640 70568, el. p. dmitrij.zadojenko@sumin.lt).

3. Dabartinis Įstatymo projekte aptartų teisinių santykių reguliavimas

Kadangi Lietuvos Respublika neratifikavusi Keiptauno konvencijos, šiuo metu taikomos bendrosios Lietuvos Respublikos civilinio kodekso nuostatos, susijusios su kreditorių teisių užtikrinimu. Keiptauno konvencijoje nustatomos tarptautinės kreditorių teisių užtikrinimo priemonės.

4. Siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir laukiami teigiami rezultatai

Keiptauno konvencija susidaro iš bendrosios Konvencijos, kurioje išdėstytos teisinės taisyklės, taikomos visų kategorijų mobiliajai įrangai, teksto ir ją papildančių protokolų, kuriuose išdėstytos specialios taisyklės, susijusios su tam tikros rūšies mobiliąja įranga. Konvencijoje numatytos taisyklės, kaip nustatomas ir kokias pasekmes turi tarptautinis interesas (garantinis susitarimas, susitarimas išlaikant nuosavybės teisę arba ilgalaikės nuomos susitarimas), susijęs su tam tikromis mobiliosios įrangos kategorijomis, nurodytomis specialiuosiuose protokoluose.

Šiais protokolais gali būti iš dalies keičiama Konvencija, jei tai reikalinga dėl konkrečių atitinkamo sektoriaus ypatybių. Todėl kiekvienos mobiliosios įrangos kategorijos atžvilgiu pirmenybę turi Protokolas, o ne Konvencija. Valstybių prievolės pagal Konvenciją skiriasi priklausomai nuo protokolo, prie kurio jos prisijungia. Konvencija gali būti taikoma mobiliosios įrangos kategorijai tik įsigaliojus atitinkamam protokolui ir tik to protokolo šalių santykiuose.

Keiptauno konvencijoje apibrėžtos oficialios tarptautinių interesų nustatymo sąlygos, numatomos teisių gynimo priemonės įsipareigojimų nevykdymo atveju, sprendžiami klausimai, susiję su tarptautine registracijos sistema, išaiškinamas tarptautinių interesų poveikis trečiosioms šalims, numatomos nuostatos dėl gretutinių teisių ir tarptautinių interesų perdavimo (teisių perėmimas) ir reglamentuojami jurisdikcijos klausimai.

Keiptauno konvencija sukuriamos tarptautinės garantijos, kreditoriams suteikiami būdai apginti savo teises, jei skolininkas nevykdo savo įsipareigojimų pagal sutartį, sukuriamas tarptautinis elektroninis tarptautinių garantijų registras.

Ratifikavusi Keiptauno konvenciją Lietuvos Respublika prisijungs prie tarptautinės su mobiliąja įranga susijusių tarptautinių interesų sistemos ir šių interesų apsaugai skirtos tarptautinės registracijos sistemos.

Pažymėtina, kad Europos Sąjunga yra Keiptauno konvencijos ir jos protokolo dalyvė (2009 m. balandžio 6 d. Tarybos sprendimas 2009/370/EB dėl Bendrijos prisijungimo prie 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune kartu priimtų Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų). Valstybės narės perdavė Europos Sąjungai savo kompetenciją klausimais, susijusiais su 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo, 2000 m. gegužės 29 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1346/2000 dėl bankroto bylų ir 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinės prievolės taikytinos teisės (Roma I), tačiau išlaiko savo kompetenciją su nemokumu susijusių materialinės teisės normų srityje.

Keiptauno konvencijos 56 straipsnyje nustatyta šalių teisė teikti deklaracijas dėl Konvencijos nuostatų taikymo pagal Konvencijos 39, 40, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58 ir 60 straipsnius. Siekiant geriau apsaugoti valstybei svarbius interesus, siūloma Konvenciją ratifikuoti su pareiškimais dėl Konvencijos 56 straipsnio, 39 straipsnio 1 dalies a ir b punktų, 40 straipsnio ir 54 straipsnio 2 dalies nuostatų taikymo. Nepriėmus minėtų deklaracijų pagal Konvencijos 39, 40 ir 54 straipsnius, valstybės institucijos, įmonės ar kito subjekto teisė areštuoti ir sulaikyti orlaivį pagal Lietuvos Respublikos įstatymus dėl sumų, mokėtinų tokiam subjektui (pvz., rinkliavas už oro navigacijos paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje (maršruto ir terminalo) ir rinkliavas už naudojimąsi oro uostais), negalėtų būti tinkamai įgyvendinta. Taip pat negalėtų būti tinkamai įgyvendintos atitinkamos Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 39 straipsnio nuostatos, pagal kurias Lietuvos transporto saugos administracija uždraudžia orlaiviui išskristi iš Lietuvos Respublikos oro uosto, jeigu už konkretų orlaivį nėra sumokėtos minėto įstatymo 50 straipsnio 1 dalyje reglamentuotos rinkliavos ar tokių rinkliavų nėra sumokėjęs nusileidusio orlaivio naudotojas ir gautas oro uosto, oro eismo paslaugų teikėjo ir (arba) Europos saugios oro navigacijos organizacijos prašymas uždrausti orlaiviui išskristi ir prašymą pagrindžiantys dokumentai.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai, galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta

Priėmus Įstatymą, neigiamų pasekmių nenumatoma. Įstatymo nuostatos neturės neigiamų pasekmių ekonomikai, socialinei aplinkai ar viešajam administravimui.

6. Galima priimto įstatymo įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimtas įstatymas neigiamos įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Ratifikavus Keiptauno konvenciją Lietuvos Respublikos oro vežėjams atsiras Keiptauno konvencijos teikiamos galimybės lengviau ir geresnėmis sąlygomis gauti kreditus aviacijos objektams įsigyti.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, teisės aktai, kuriuos būtina priimti, galiojantys teisės aktai, kuriuos reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Ratifikavus Keiptauno konvenciją reikės peržiūrėti ir papildyti teisės aktus, reglamentuojančius Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registrą, orlaivių registravimo ir išregistravimo reikalavimus ir tvarką. Įvertinus tai, kad įstatymų ir jų įgyvendinamųjų teisės aktų parengimas ir patvirtinimas užtrunka apie metus, siūloma nustatyti, kad Keiptauno konvencijos ratifikavimo įstatymas įsigalioja 2024 m. liepos 1 d.

10. Įstatymo projekto atitiktis Valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimams, Įstatymo projekto sąvokų ir jas įvardijančių terminų įvertinimas Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Įstatymo projekte nenumatyta terminų, kurie turėtų būti įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

11. Įstatymo projekto atitiktis Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams

Įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas, Europos Sąjungos teisei neprieštarauja.

12. Įstatymui įgyvendinti reikalingi įgyvendinamieji teisės aktai, šių aktų rengėjai ir parengimo terminai

Priėmus Įstatymo projektą ir ratifikavus Keiptauno konvenciją, reikės peržiūrėti ir papildyti teisės aktus, reglamentuojančius Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registrą, orlaivių registravimo ir išregistravimo reikalavimus ir tvarką.

13. Valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšos, kurių prireiks įstatymui įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)

Įstatymo projektui įgyvendinti nereikės skirti valstybės, savivaldybių ar kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų. Taip pat jokių lėšų nebus sutaupyta.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Specialistų vertinimų ir išvadų dėl Įstatymo projekto nebuvo gauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam Įstatymo projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno *Eurovoc* terminus, temas ir sritis

„Keiptauno konvencija“, „Konvencija dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolas dėl su orlaivių įranga susijusių dalykų“, „mobilioji įranga“, „orlaivių įranga“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.