SAEIMAS AIZSARDZĪBAS, IEKŠLIETU UN KORUPCIJAS

NOVĒRŠANAS KOMISIJAS SĒDES

PROTOKOLS Nr. 261

**2018. gada 21. martā plkst. 10.00**

Rīgā, Jēkaba ielā 16, komisijas sēžu zālē

Sēdē piedalās:

komisijas locekļi:

**Ainars Latkovskis**

**Kārlis Seržants**

**Kārlis Krēsliņš**

**Jānis Ādamsons**

**Ringolds Balodis**

**Aleksejs Loskutovs**

**Jānis Ruks**

**Veiko Spolītis**

**Edvīns Šnore**

**Zenta Tretjaka**

**Juris Vectirāns**

**Mihails Zemļinskis**

uzaicinātie:

* Iekšlietu ministrijas valsts sekretāra vietnieks **Jānis Bekmanis**
* Aizsardzības ministrijas parlamentārais sekretārs **Viesturs Silenieks**
* Satiksmes ministrijas Aviācijas departamenta direktors **Arnis Muižnieks**
* VA “Civilās aviācijas aģentūra” direktors **Māris Gorodcovs**
* VA “Civilās aviācijas aģentūra” Eiropas Savienības lietu un starptautisko attiecību daļas vadītāja **Aivita Ļubļina-Goldmane**
* VA “Civilās aviācijas aģentūra” Eiropas Savienības lietu un starptautisko attiecību daļas Bezpilota gaisa kuģu lidojumu drošuma nodaļas vadītāja **Elīna Millere**
* VA “Civilās aviācijas aģentūra” Juridiskās, administratīvās un personāla daļas Normatīvo aktu nodaļas vadītāja **Inese Lieģe**
* Aizsardzības ministrijas Krīzes vadības departamenta direktors **Vitālijs Rakstiņš**
* Tieslietu ministrijas Nozaru politikas departamenta Kriminālsodu izpildes politikas nodaļas vadītāja **Kristīne Ķipēna**
* Tieslietu ministrijas Nozaru politikas departamenta Kriminālsodu izpildes politikas nodaļas juriskonsulte **Diāna Škavronska**
* Ieslodzījuma vietu pārvaldes priekšnieka vietnieks **Māris Stivrenieks**
* Valsts robežsardzes Operatīvās vadības pārvaldes priekšnieks pulkvežleitnants **Jānis Laimiņš**
* Valsts robežsardzes Juridiskās nodaļas vecākais speciālists **Arnis Slesars**
* VAS "Latvijas gaisa satiksme" Gaisa satiksmes vadības departamenta vadītāja vietnieks **Jānis Lapiņš**
* VAS "Latvijas gaisa satiksme" Administratīvā departamenta vadītāja vietnieks **Ivars Saliņš**
* Latvijas Tālvadības gaisa kuģu asociācijas valdes loceklis **Ilmārs Ozols**
* Latvijas Tālvadības gaisa kuģu asociācijas valdes loceklis **Maris Krievs**
* Latvijas Bankas Aizsardzības pārvaldes vadītājs **Romualds Namnieks**
* Latvijas Bankas Juridiskās pārvaldes vecākais juriskonsults **Rolands Pīpiņš**
* Ekonomikas ministrijas Enerģētikas tirgus un infrastruktūras departamenta vecākais eksperts **Dainis Dravnieks**

komisijas konsultanti:

vecākā konsultante Ieva Barvika

konsultantes Inese Silabriede, Daina Sunepa

**Sēdi vada:** komisijaspriekšsēdētājs A.Latkovskis

**Sēdi protokolē:** D.Sunepa

**Sēdes veids:** atklāta

Izskatītie dokumenti:

1. Iekšlietu ministrijas 16.03.20108. vēstule Nr.1-28/679 (SK reģ. nr.2/766-12/18).
2. VA “Civilās aviācijas aģentūra” 13.03.2018. vēstule Nr.01-8/362 (SK reģ. nr.2/731-12/18).
3. VA “Civilās aviācijas aģentūra” prezentācijas materiāls un uzziņa “Par tiesisko regulējumu pretdarbībai pret bezpilota gaisa kuģiem”.
4. Latvijas Tālvadības gaisa kuģu asociācijas 13.03.2018. vēstule Nr. LARPAS-18/1-1 (SK reģ.nr.3/459-12/18).
5. Ministru kabineta 11.12.2017. vēstule Nr.18/TA-2274/12765 (SK reģ. nr.2/3043-12/18).

Izskatītā darba kārtība:

Tiesiskais regulējums bezpilota gaisa kuģu vai cita veida lidaparātu izmantošanai un pretdarbībai pret tiem.

A.Latkovskis: atklāj sēdi un informē par sēdes darba kārtību.

Atgādina, ka pirms 5 mēnešiem – 2017. gada 11. oktobrī komisija lēma vērsties Ministru kabinetā ar aicinājumu izstrādāt likumprojektu bezpilota gaisa kuģu (turpmāk arī – BGK) aprites regulēšanai un lūdza līdz šā gada 1. martam ziņot par paveikto.

Pirmajam dod vārdu VA “Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk – CAA) direktoram M.Gorodcovam.

M.Gorodcovs: informē, ka viņa ziņojums sastāvēs no trim blokiem:

1) progress tiesiskā regulējuma izstrādē Eiropas Savienībā (turpmāk arī – ES);

2) Latvijas līmeņa aktualitātes tiesiskajā regulējumā;

3) priekšlikumi tiesiskajam regulējumam par pretdarbību pret bezpilota lidaparātiem.

Runājot par ES līmeņa aktualitātēm, M.Gorodcovs informē, ka pēc ilgstošām diskusijām dalībvalstīm ir izdevies vienoties par kopēju Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk – EASA) pamatregulas tekstu. Pie projekta šobrīd strādā lingvisti, un ir plānots, ka šā gada vasarā stāsies spēkā EASA pamatregula, kurā būs pielikums ar bezpilota gaisa kuģu aprites tiesisko regulējumu.

Lai ES līmeņa regulējumu varētu pieņemt drīz pēc EASA pamatregulas stāšanās spēkā, Eiropas Komisija vienlaikus kopīgi ar starptautisko organizāciju JARUS strādā pie īstenošanas noteikumiem, un daļa no projektiem jau ir pieejami dalībvalstīm. Paredzams, kā šā gada beigās stāsies spēkā arī virkne īstenošanas aktu. Minētie projekti lielā mērā ņemti vērā, izstrādājot grozījumus Ministru kabineta noteikumos Nr.737.

Eiropas Komisija un EASA organizē ekspertu sanāksmes, lai apspriestu īstenošanas un deleģētos aktus, un šajās sanāksmēs aktīvi piedalās arī CAA pārstāvji. Tāpat CAA pārstāvji piedalās arī gaisa kuģu sistēmu uzraudzības iestādes JARUS ietvaros izveidotajās darba grupās, kas izstrādā tehniska līmeņa prasības.

No Latvijas līmeņa aktualitātēm M.Gorodcovs kā pirmo min nepieciešamību pilnveidot MK noteikumus Nr.737 un informē par galvenajiem grozījumiem:

* definēti paaugstināta riska BGK lidojumi un noteiktas prasības. Piemēram, lai saņemtu atļauju lidojumam paaugstināta riska apstākļos, tālvadības pilotam ir pienākums sekmīgi nokārtot teorētisko un praktisko iemaņu pārbaudi;
* paredzētas stingrākas prasības BGK lidojumam lidlauku tuvumā; MK noteikumos ietverts jauns punkts, kas paredz uzdevumu Latvijas Gaisa satiksmei līdz 2019. gada beigām izstrādāt un ieviest aeronavigācijas informāciju un datus, kas nepieciešami BGL lidojumu veikšanai; tas būs liels progress jautājuma risināšanā;
* mainīts tālvadības pilota vecums no 18 gadiem uz 16 gadiem, kad BGK var vadīt bez pieaugušo klātbūtnes;
* precizēta norma par BGK īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu;
* precizēts, ka ar diennakts gaišo laiku saprot arī 30 minūtes pirms saullēkta un 30 minūtes pēc saulrieta;
* precizētas tiesību normas, kas regulē droša attāluma ievērošanu, diferencējot to saistībā ar BGK masu un tipu;
* precizēts regulējums par BGK lidojumu publiska pasākuma tuvumā (nav atļauts lidot virs personām);
* noteikumi papildināti ar normu par personu pulcēšanās vietu – ne mazāk kā 12 cilvēku kopums.

M.Gorodcovs atzīmē, ka ir izvērtēti un pilnībā vai daļēji ņemti vērā no citām institūcijām un personām saņemtie priekšlikumi. Grozījumu projekts drīz tiks nosūtīts saskaņošanai. Projekta sagatavošana prasīja nedaudz ilgāku laiku, nekā bija plānots, turklāt tika sagaidīti pieejamie ES līmeņa tiesību aktu projekti un metodiskā informācija.

M.Gorodcovs informē, ka papildus tiek izstrādāti grozījumi MK noteikumos Nr.557 “Speciālo aviācijas darbu veikšanas kārtība”, paredzot nosacījumus speciālo aviācijas darbu veikšanai ar BGK.

Attiecībā uz administratīvo pārkāpumu un sodu sistēmas sakārtošanu M.Gorodcovs informē, ka ir izstrādāts likumprojekts “Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā”, kurš izsūtīts iesaistītajām institūcijām priekšlikumu un komentāru sniegšanai. Likumprojekts paredz administratīvo atbildību par gaisa telpas izmantošanas noteikumu pārkāpšanu ar BGK, kā arī nosaka institūcijas, kuru kompetencē ir izskatīt lietas un uzlikt sodus par pārkāpumiem.

M.Gorodcovs sniedz prezentāciju “Par tiesisko regulējumu pretdarbībai pret bezpilota gaisa kuģiem”.

Informē, ka 2017.gada 9.novembrī CAA sasauca starpinstitūciju sanāksmi, kurā aicināja piedalīties Iekšlietu ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Tieslietu ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Latvijas Bankas, Satiksmes ministrijas, kā arī minēto ministriju padotības iestāžu pārstāvjus. Sanāksmes laikā iestāžu pārstāvju redzējums par Saeimas komisijas dotā uzdevuma izpildi kardināli atšķīrās. Vienota pieeja tika panākta tikai par to, ka tiesiski pamatotākais un lietderīgākais risinājums rodams, visaptveroši izvērtējot esošo situāciju un piedāvājot unificētu risinājumu.

2018.gada 15.martā CAA atkārtoti sasauca starpinstitūciju sanāksmi lai, mēģinātu rast kompromisa risinājumu. Iestādes vienojās sagatavot un iesniegt Saeimai aprakstošu jautājumu uzskaitījumu, kas iekļauti tiesiskajā regulējumā par pretdarbību pret BGK, vienlaikus ierosinot izvērtēt, ka, iespējams, šis regulējums jāpadara plašāks, izmantojot terminu “tālvadības un autonomās vadības ierīces”.

CAA piedāvā trīs rīcības variantus:

1. Tiesību normas, kas regulē pretdarbību pret BGK, ietvertas tikai speciālajos likumos un uz to pamata izdotajos MK normatīvajos aktos (nav jauna “jumta” likuma).

2. Tiek izstrādāts jauns likumprojekts, kurā ietvertas visas ar pretdarbību pret tālvadības un autonomām ierīcēm saistītās tiesību normas.

3. Tiek izstrādāts jauns likumprojekts, kas definē pretdarbību pret tālvadības un autonomām ierīcēm, nosaka pamatprincipus un ietver norādes uz speciālajiem likumiem.

M.Gorodcovs paziņo, ka CAA sliecas atbalstīt 2. variantu. Uzskata, ka ir jāsāk izstrādāt likumprojekts, un pēc tam taptu skaidrs, kuru no variantiem izmantot.

Pateicas Tieslietu ministrijai par palīdzību, izstrādājot priekšlikumus pamatjautājumiem,

kurus būtu jārisina jaunajā likumā par pretdarbību pret BGK:

1. Likuma mērķis – noteikt tiesiski pieļaujamo rīcību ar bezpilota gaisa kuģi (BGK) izdarīta pārkāpuma konstatēšanai un pārtraukšanai  – iestāžu un amatpersonu kompetenci, izmantojamos līdzekļus un metodes, seku mazināšanas principus un metodes un amatpersonu atbildību par BGK notriekšanas sekām.

2. Pieļaujamā rīcība ar BGK, kas izdara pārkāpumu:

* ko drīkst darīt/kas obligāti jādara amatpersonai, kura konstatē BGK neatļautā lidojumā virs noteiktas teritorijas, vai un kā meklēt BGK pilotu;
* kā konstatē pārkāpumu (ar kādām metodēm (atļautajām metodēm jākalpo par pierādījumu pamatu pārkāpuma lietā), pārkāpuma konstatācijas aprīkojums – obligāts atkarībā no objekta nozīmes/obligāts visiem objektiem? Likumā varētu pateikt, kur šāds aprīkojums ir obligāts un pievienot arī aprēķinu papildus līdzekļiem);
* pārkāpuma pārtraukšanas process.

3. BGK veikta pārkāpuma pārtraukšanas nianses:

* ar kādām metodēm pārtrauc pārkāpumu (šeit jāpārskata ieroču un speciālo līdzekļu likumdošana un, ja nepieciešams, kopā ar jauno likumu jāvirza grozījumi arī tajā, jaunu tehnisko/speciālo līdzekļu izmantošanas reglamentējums);
* kas jāvērtē amatpersonai, kura pieņem attiecīgo lēmumu (šeit jāizvērtē, vai der visi tie noteikumi, kas šobrīd pastāv normatīvajos aktos un vai nevajag kādus jaunus nosacījumus ieviest);
* jādefinē darbības, kuras šobrīd nav definētas, bet kuras būs pretdarbības pamatā - piemēram, notriekšana, pārtveršana, nosēdināšana utt., jādefinē to pielietošanas principi - kuru no darbībām izmantot atsevišķos gadījumos (piemēram, ja BGK lido virs cilvēku pūļa, tad labāk nosēdināt nekā notriekt utt.), varbūt vēl kādas specifiskas lietas. Darbību (piemēram, notriekšana ar šaujamieroci) samērīgums pret to, ka BGK pārkāpums ir administratīvi sodāms, utt.
* Pārkāpuma izmeklēšana (te jaunajā likumā, visticamāk, pietiek ar atsauci uz APK jau sagatavotajiem grozījumiem):
* 5.Civiltiesiskā atbildība par BGK notriekšanu (ir/nav? kāda? precīzi jāpasaka), BGK notriekšanas rezultātā radušos seku mazināšanas un amatpersonas nepareizas rīcības gadījumā - atbildības jautājumi).
* Nozaru likumos jāreglamentē iestādes darbinieku tiesības un kompetence, kā arī citi jautājumi, ņemot vērā attiecīgās nozares (jomas) vai objekta specifiku.

M.Gorodcovs demonstrē attēlu par nākotnes plāniem un pauž viedokli, ka jautājumus, kas saistīti ar BGK, nevar regulēt atsevišķi no izveidotās sistēmas, bet tie ir jāintegrē visā gaisa telpas struktūrā.

A.Latkovskis: lūdz ministriju pārstāvju viedokļus par speciāla regulējuma nepieciešamību BGK apritei.

V.Silenieks: skaidro, ka, lai tiktu galā ar pārkāpumiem, tiesiskais regulējums ir pietiekams. Aizsardzības ministrijas pašmērķis nav notriekt BPG, bet gan atturēt no pārkāpumu izdarīšanas. Savukārt esošais tiesiskais regulējums atturēšanu neveicina. Savos objektos Aizsardzības ministrija pagājušajā gadā uzskaitījusi 34 pārkāpumu gadījumus, šogad – jau pāri par desmit. Tātad 10 dienās novērots vidēji viens pārkāpums, bet mēdz būt arī uzlidojumi. Aizsardzības ministrija ir iegādājusies iekārtas “dronu” testēšanai.

J.Bekmanis: informē, ka no Iekšlietu ministrijas viedokļa problēmu saistībā ar tiesisko regulējumu nav. Jau šobrīd normatīvie akti dažām tiesībaizsardzības iestādēm atbilstoši to kompetencei piešķir tiesības pielietot speciālos līdzekļus vai šaujamieročus BGK apdraudējuma novēršanai. Turklāt pašlaik tiek izstrādāts jauns Valsts robežsardzes likums, lai vēl vairāk specializētu robežsardzes kompetenci attiecībā uz tiesībām ierobežot BGK nelikumīgus lidojumus. Savukārt problēmas ir ar atturēšanu no nelikumīgas BGK izmantošanas.

J.Bekmanis uzsver, ka Valsts policijas un Valsts robežsardzes rīcībā pašlaik nav speciāla aprīkojuma bezpilota gaisa kuģu notveršanai, piespiedu nosēdināšanai vai iznīcināšanai ierobežoto budžeta līdzekļu dēļ.

A.Latkovskis: lūdz ministriju pārstāvjus izteikt viedokļus par speciāla likuma nepieciešamību un CAA prezentācijā piedāvātajiem trim variantiem.

J.Bekmanis: informē, ka šā gada 15. marta sanāksmē Iekšlietu ministrija vairāk atbalstīja pirmo variantu. Norāda, ka šobrīd precizējumi normatīvajos aktos būtu nepieciešami tikai attiecībā uz Ieslodzījuma vietu pārvaldi. Neatzīst, ka BGK aprite tiek regulēta tikai izpildvaras līmenī. Tā kā komisija savu lēmumu par speciāla likuma nepieciešamība jau paudusi savā 2017. gada 11. oktobra sēdē, Iekšlietu ministrija to nav apspriedusi.

V.Silenieks: norāda, ka Aizsardzības ministrijai ir bažas, ka kopīgais likums varētu būt pārāk vispārējs. Šobrīd problēmas ir vienīgi attiecībā uz sodīšanu par pārkāpumiem.

K.Ķipēna: informē, ka Tieslietu ministrijas viedoklis ir nedaudz citāds. Piedaloties diskusijās par šo jautājumu jau ilgāku laiku, Tieslietu ministrija ir secinājusi, ka BGK aprites joma ir jauna, līdz ar to valstī attiecībā uz to nav noregulēti pamatprincipi, kā ar BGK strādāt, kuras darbības drīkst veikt, kādas metodes ir izmantojamas pretdarbībai pret BGK, kurš ir atbildīgs par sekām u.tml. Normatīvajos aktos nav definēti pat jēdzieni. Tieslietu ministrija uzskata, ka BGK aprites pamatprincipi ir jānosaka speciālā likumā, ietverot tajā visas galvenās tiesību normas saistībā ar bezpilota gaisa kuģu izmantošanu, uzraudzību un pretdarbību pret tiem. Šis likums jāsasaista ar nozaru likumiem, kuros precizētas visas nepieciešamās nianses. Ja tas netiks darīts, vēlāk nozaru darbībā var rasties pretrunas.

K.Ķipēna norāda, ka Satiksmes ministrijas izstrādātais projekts zināmā mērā atrisina jautājumu par atbildību, bet ir daudzi neatbildēti jautājumi, par kuriem nepieciešamas diskusijas. Pagaidām Tieslietu ministrija atbalsta kopēja – “jumta” likuma veidošanu ar atsaucēm uz speciālajiem nozaru likumiem.

A.Latkovskis: dod vārdu Satiksmes ministrijas pārstāvim.

A.Muižnieks: atzīst, ka kopējam likumam ir priekšrocības, tai pašā laikā likums var būt pārāk vispārīgs un līdz ar to – grūtāk piemērojams. Atgādina, ka tuvojas Eiropas Savienības regulējums, kas būs samērā izsmeļošs.

A.Latkovskis: aicina Latvijas Tālvadības gaisa kuģu asociācijas valdes locekli I.Ozolu iepazīstināt klātesošos ar sagatavoto prezentāciju.

I.Ozols: informē, ka Eiropas Savienība neregulē jautājumus, kas saistīti ar BGK pārtveršanu, piespiedu nosēdināšanu u.tml. Atzīmē, ka pēc industrijas viedokļa šobrīd darbība ar BGK lielā mērā norit tā saucamajā “pelēkajā zonā”, jo pilnībā legālus lidojumus šobrīd ir sarežģīti veikt. Liela problēma – sodu neesamība.

I.Ozols atzīmē, ka CAA komentāri par MK noteikumu Nr. 737 grozījumiem šķiet daudzsološi, un norāda, ka šo grozījumu pieņemšana būs solis pareizā virzienā.

Uzskata, ka, negaidot Eiropas regulējumu, ir jāsāk elektroniskās reģistrācijas iestrādes. Jau šobrīd ir noteiktas vadlīnijas, kādam ir jābūt reģistram. Reģistra izveide prasīs resursus, uzņēmumi ir gatavi to darīt. Vienīgi nepieciešams neliels politiskais atbalsts, rīkojot konkursu un nosakot, kura institūcija reģistru veidos.

I.Ozols norāda uz reģistra esamības ieguvumiem. Pirmkārt, tā būs sabiedrības izglītošana. Otrkārt, reģistrs būs pamats turpmākās sistēmas veidošanai. Datu bāze dos iespēju izstrādāt dažādas aplikācijas, kuras varēs izmantot tiesībsargājošās institūcijas.

I.Ozols pastāsta par sistēmām un interaktīvajām kartēm, kuras tiek izmantotas šobrīd un kurās noteiktas lidojumu aizliegumu zonas. Uzsver, ka nākotnē būs jāreģistrē katrs BGK lidojums, turklāt lidojumu atļaujas varēs pieprasīt ar tehnoloģiju palīdzību. Atzīmē, ka reģistrācija ir pamats jebkurai sistēmai. To varētu administrēt Satiksmes ministrija, CAA vai cita institūcija. I.Ozols uzskata, ka no politiskā lēmuma ir atkarīgs, vai Latvijas būs viena no pirmajām valstīm, kas ieviesīs modernās tehnoloģijas BGK apritē.

A.Latkovskis: aicina CAA direktoru izteikt savu viedokli.

M.Gorodcovs: norāda, ka Eiropas Savienības regulējums paredzēs iepriekšminētos tehnoloģiskos risinājumus un darbs pie tiem jau ir sākts. Piemēram, Latvijas Gaisa satiksme jau saņem piedāvājumus no uzņēmumiem, kuri izstrādājuši BGK paredzētas gaisa telpas pārvaldības platformas. Uzsver, ka uzsāktais darbs ir jāintensificē.

A.Latkovskis: atzīmē, ka šim nolūkam nepieciešams finansējums un ir jāizsludina konkursi.

M.Gorodcovs: norāda, ka vispirms nepieciešami grozījumi normatīvajos aktos, lai iesaistītajām pusēm būtu pamats tērēt līdzekļus. Atzīmē, ka ir jāparedz arī kontroles un uzraudzības institūciju darbība.

A.Latkovskis: aicina deputātus uzdot jautājumus.

J.Ādamsons: jautā, kurš normatīvais akts ir saskaņošanas stadijā.

M.Gorodcovs: atbild, ka grozījumi MK noteikumos Nr. 737 un Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā saistībā ar sodiem.

J.Ādamsons: norāda, ka par šodien izskatāmo jautājumu runāts jau aptuveni divus gadus.

Akcentē, ka komisija lūdza izstrādāt likumu par BGK, nevis tikai par pretdarbību pret tiem. Speciālā likumā jāietver arī tādi jautājumi kā reģistrācija, kontrole, apmācība, atbildīgie. Akcentē, ka diemžēl MK attieksme pret komisijas izvirzīto jautājumu ir pavirša. Par EK Regulas izstrādi runāts jau aptuveni divus gadus. Uzsver, ka šīsdienas komisijas sēdē nebija jāskata koncepcijas, bet gan izstrādātais likumprojekts. Aktualizē jautājumu par drošības garantēšanu šā gada Dziesmu svētkos.

M.Gorodcovs: norāda, ka, iestājoties ES, lielu daļu suverenitātes esam deleģējuši tai, un šai jomā regulators ir Eiropas Komisija. MK noteikumi Nr. 737 ir pārejas regulējums, līdz stāsies spēkā Regula.

J.Ādamsons: uzsver, ka EK regulējuma neesamība nenozīmē, ka nevaram neko darīt.

R.Balodis: pateicas CAA, kam jārisina sarežģīti jautājumi. Piekrīt deputāta J.Ādamsona teiktajam, ka komisija uzdeva valdībai konkrētu jautājumu. Atzinīgi vērtē Latvijas Tālvadības gaisa kuģu asociācijas prezentāciju. Norāda, ka Eiropas regulējums nesniegs pilnu tiesisko regulējumu. Attiecībā uz Tieslietu ministrijas viedokli norāda uz lēmumu par dekodifikāciju, sodus ietverot nozaru normatīvajos aktos. Uzskata, ka sākumā būtu jāizstrādā likums tikai attiecībā uz BGK, nevis tālvadības un autonomajām vadības ierīcēm.

**A.Latkovskis:** atgādina, ka pēc 2017. gada 11. oktobra sēdes komisija nosūtīja vēstuli MK, paužot, ka “ir nepieciešams izstrādāt speciālo likumu bezpilota gaisa kuģu aprites pamatprincipu noteikšanai, izvērtējot iespēju likumā risināt jautājumus par šādu gaisa kuģu iegādi, vadīšanas tiesībām, lidojumu reģistru e-pakalpojumu veidā, pārkāpumu konstatēšanas un reaģēšanas mehānismiem, kā arī nozaru administratīvo pārkāpumu kodifikācijas sistēmas ietvaros nepieciešamajiem sodiem par lidojumu drošības pārkāpumiem”.

Norāda, ka MK izveidoja darba grupu, bet nedeva uzdevumu izstrādāt likumprojektu.

**J.Ādamsons:** uzsver, ka likuma neesamība rada problēmas Valsts robežsardzei.

**K.Krēsliņš:** atzinīgi vērtē sēdē sniegtās prezentācijas.

Uzsver BGK reģistrācijas nozīmi. Ierosina atsevišķi reglamentēt BGK izmantošanas spektrus.

**A.Loskutovs:** atbalsta visaptveroša likuma izstrādi, kurš neaprobežotos tikai ar pretdarbības aspektu. Neatbalsta tālvadības un autonomo vadības ierīču ietveršanu šajā likumā.

**E.Šnore:** informē, ka iesniedzis priekšlikumus MK noteikumu Nr. 737 grozījumiem un jautā, kas notiks ar šiem noteikumiem, kad būs izstrādāts likums. Atzinīgi vērtē prezentācijā parādīto BGK apriti. Jautā M.Gorodcovam, vai likums ir vajadzīgs.

**M.Gorodcovs:** atbild, ka Regula detalizēti reglamentēs ar BGK saistītos jautājumus. Šie teksti jau ir izstrādāti. Tie jāintegrē kopējā sistēmā. Tehniskās izpētes projektos ES tērē simtiem miljonu *euro* gadā. Mūsu valstij tādu līdzekļu nav. Turklāt Regula būs tieši piemērojama. Šobrīd MK noteikumi Nr. 737 regulē tos jautājumus, kuri valstī ir kritiski svarīgi. Pozitīvi vērtē Latvijas Tālvadības gaisa kuģu asociācijas prezentācijā minētos tehnoloģiskos risinājumus, norādot, ka vēl neesam tiem gatavi. Uzsver, ka ES neregulēs pretdarbības jomu. Daļēji piekrīt Tieslietu ministrijai, ka ir vajadzīgs atsevišķs “jumta” likums.

**A.Latkovskis:** interesējas, kad EK Regula varētu stāties spēkā.

**A.Ļubļina-Goldmane:** atbild, ka saskaņā ar EK sniegto informāciju tā sauktā EASA pamatregula, kurā ir pielikums par BGK, stāsies spēkā šā gada vasarā. Pamatregula paredz deleģējumu EK izstrādāt virkni citu regulu, no kurām liela daļa jau ir izstrādātas un to teksti ir pieejami. Pakārtotās regulas aptver virkni jautājumu, tostarp, izveidot vienotu platformu. Tā ir sistēmiski draudzīga Latvijas Tālvadības gaisa kuģu asociācijas prezentācijā demonstrētajai. Uzsver, ka Latvijas Tālvadības gaisa kuģu asociācijai un Latvijas Gaisa satiksmei būtu jāsadarbojas, lai rezultāts būtu ātrs un kvalitatīvs.

Regulā tiks noteiktas kvalifikācijas prasības pilotiem, paredzot tiešsaistes apmācības un pārbaudījumus. Tādēļ CAA šobrīd ir piesardzīga ar mācību iestādes nominēšanu, lai līdzekļi netiktu iztērēti nelietderīgi un nerastos zaudējumi. Šobrīd CAA paredz teorētisko un praktisko iemaņu pārbaudi.

ES regulējums paredzēs tiešsaistes reģistrāciju un detalizētus standartus, kā dalībvalstīm izstrādāt nacionālās reģistrācijas sistēmas. Tiks noteiktas prasības atzītajām organizācijām, deleģēšanai, uzraudzībai, nosacījumi apdrošināšanai, reģistrācijai u.c. Regula būs tieši saistoša.

**J.Ādamsons:** jautā, kāda atbildība iestāsies par regulas pārkāpšanu.

**A.Ļubļina-Goldmane:** atbild, ka administratīvie sodi un kriminālsodi būs nacionālajā atbildībā.

**A.Latkovskis:** jautā, kad stāsies spēkā pakārtotās regulas.

**A.Ļubļina-Goldmane:** atbild, ka šīs regulas paredzēts virzīt tūlīt pēc EASA regulas pieņemšanas un tās varētu stāties spēkā līdz šā gada beigām.

**A.Latkovskis:** atzīmē, ka neskatoties uz regulām, kas reglamentē aviācijas nozari, Latvijā ir arī likums “Par aviāciju”. Jautā, kas traucē pieņemt speciālu likumu, kas regulē BGK apriti.

**E.Šnore:** interesējas, vai saistībā ar Eiropas regulējumu tiks veidota kopīga lidojumu karte, kā arī par pilotu apmācību.

**A.Ļubļina-Goldmane:** skaidro, ka Eiropas valstīs ir atšķirīga kārtība un nacionālā sistēma. Dažas valstis ir noteikušas kvalifikācijas prasības pilotiem. Stājoties spēkā vienotajam Eiropas regulējumam, būs jāpāriet uz vienotu sistēmu. Turklāt procedūras notiks tiešsaistes režīmā. Norāda, ka Latvijas Gaisa satiksme ir sākusi izstrādāt vienotu platformu.

**R.Balodis:** norāda, ka jautājumā par BGK aprites tiesisko regulējumu saskata analoģiju ar personas datu apstrādes tiesisko regulējumu.

*Deputāti un uzaicinātās amatpersonas diskutē par tiesiskā regulējuma bezpilota gaisa kuģu vai cita veida lidaparātu izmantošanai un pretdarbībai pret tiem aspektiem.*

*Diskusijā piedalās K.Seržants, V.Spolītis, M.Gorodcovs, J.Ādamsons, K.Ķipēna, R.Balodis, J.Vectirāns, V.Silenieks, M.Stivrenieks, I.Ozols.*

A.Latkovskis: ierosina vērsties Ministru kabinetā, uzsverot, ka speciāls likums BGK aprites regulēšanai ir nepieciešams.

Pateicas uzaicinātajām amatpersonām par skaidrojumiem attiecībā uz ES topošajām regulām. Aicina atbildīgās institūcijas laikus gatavoties brīdim, kad ES regulējums stāsies spēkā, lai bez kavēšanās varētu izsludināt konkursus un veidot elektroniskās reģistrēšanas, novērošanas un citas platformas.

J.Ādamsons: uzskata, ka vēstulē Ministru kabinetam jāpauž komisijas neapmierinātība par to, ka likumprojekts par BGK nav izstrādāts. Ierosina slēgtā komisijas sēdē par šo jautājumu uzklausīt Ministru prezidentu un atbildīgos ministrus.

*Deputāti neatbalsta J.Ādamsona ierosinājumu par premjera un ministru aicināšanu uz sēdi.*

*Notiek diskusija par Ministru kabinetam nosūtāmās vēstules saturu.*

A.Latkovskis: ierosina vēstulē ietvert arī jautājumu par nepieciešamo finansējumu elektroniskās reģistrācijas sistēmas veidošanai un citiem ar tiesisko regulējumu saistītajiem pasākumiem.

*Deputātiem nav iebildumu.*

**LĒMUMS:** nosūtīt vēstuli Ministru kabinetam, norādot, ka komisija uzstāj uz sava 2017. gada 11. oktobra sēdes lēmuma izpildi, un lūdzot panākt, lai nekavējoties tiktu uzsākta speciāla likuma izstrāde bezpilota gaisa kuģu aprites regulēšanai, veicinot ar šo gaisa kuģu apriti Latvijas gaisa telpā saistīto risku mazināšanu.

A.Latkovskis: pateicas klātesošajiem par piedalīšanos sēdē un slēdz sēdi.

Sēde pabeigta plkst. 11.35

Komisijas priekšsēdētājs A.Latkovskis

Komisijas sekretārs K.Krēsliņš

Komisijas konsultante D.Sunepa