



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2023. gada 2. jūnijā
(OR. en)

10126/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0165(COD)

TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2023. gada 1. jūnijs

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*

K-jas dok. Nr.: COM(2023) 271 final

Temats: Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 271 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 271 *final*



Briselē, 1.6.2023.
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis priekšlikums attiecas uz grozījumu Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvā 2009/16/EK par ostas valsts kontroli¹.

Direktīvā 2009/16/EK (turpmāk “direktīva”) paredzēts ostas valsts kontroles inspekciju regulējums ES līmenī. Ostas valsts kontrole (OVK) ir inspekciju sistēma, kurā OVK amatpersonas pārbauda ārvalstu kuģus tādu valstu ostās, kas nav karoga valstis, lai pārliecinātos par kuģa kapteiņa, virsnieku un apkalpes kompetenci un to, vai kuģa stāvoklis un tā aprīkojums atbilst starptautisko konvenciju prasībām un — Eiropas Savienībā — spēkā esošajiem ES tiesību aktiem. OVK kā tāda ir svarīga kuģošanas drošības nodrošināšanā un jūras vides aizsardzībā.

Vēsturisku un starptautisku iemeslu dēļ jūras transportam ir izveidojusies īpaša regulējuma struktūra. Pasaules mērogā starptautiskais tiesiskais regulējums tika pieņemts Starptautiskās Jūrniecības organizācijas² (SJO) aizgādībā, bet noteikumus, kas reglamentē darba un dzīves apstākļus uz kuģiem, ir izsludinājusi cita ANO aģentūra, proti, Starptautiskā Darba organizācija (SDO).

Galvenā atbildība par to, ka tiek uzraudzīta kuģu atbilstība SJO un SDO standartiem, ir valstij, kurā kuģis ir reģistrēts un kuras valstspiederība kuģim ir, proti, karoga valstij. Tomēr karoga valsts noteikumi attiecas tikai uz kuģiem, kas kuģo ar tās karogu. Joprojām ir karoga valstis, kas vēlas atļaut standartiem neatbilstošiem kuģiem kuģot ar to karogiem vai nespēj pienācīgi ieviest starptautisko noteikumu izpildi. Tādēļ vairākās svarīgākajās SJO tehniskajās konvencijās ir ietverti noteikumi par kuģu inspicēšanu, kad šie kuģi ierodas ārvalstu ostās, lai nodrošinātu to atbilstību starptautiskajām prasībām.

Lai uzlabotu lietderību, ostas valstis, kas veica OVK inspekcijas, sāka sistemātiski koordinēt savu darbu reģionālā līmenī. Parīzes Saprāšanās memorands par ostas valsts kontroli³ (turpmāk “Parīzes SM”), kas tika izstrādāts 1982. gadā, ir pirmā no deviņām starpvaldību struktūrām visā pasaulē. Visas 24 Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) dalībvalstis ar jūras ostām, kā arī Kanāda, Krievijas Federācija⁴ un Apvienotā Karaliste ir parakstījušas Parīzes SM. ES nav dalībniece.

OVK direktīvā ir iekļautas Parīzes SM procedūras un rīki, par ko tika panākta vienošanās 2009. gadā. Parīzes SM un OVK direktīvas pamatā ir tādi jēdzieni kā dalīts slogs un mērķtiecīgas, saskaņotas inspekcijas. Komisija ar Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) palīdzību sniedz visām EEZ un Parīzes SM dalībvalstīm tehnisko atbalstu, kas vajadzīgs, lai izlemtu, kuriem kuģiem veikt inspekcijas, un paziņotu un kopīgotu OVK inspekciju rezultātus, izmantojot datubāzi *THETIS* (kuru mitina *EMSA*), un veiktu apmācību par to, kā veikt inspekcijas. EEZ dalībvalstīm arī tiek sniegta informācija par

¹ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

² Starptautiskie noteikumi ietver Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS 74*), Starptautisko konvenciju par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (*MARPOL 73/78*), Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (*STCW*) standartus, 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi un 1972. gada Konvenciju par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (*COLREG 72*).

³ www.parismou.org.

⁴ Pēc Krievijas Federācijas iebrukuma Ukrainā tās dalība Parīzes SM 2022. gada maijā tika apturēta.

kuģiem, kuriem plānots ienākt to ostās, izmantojot Savienības jūras datu apmaiņas sistēmu *SafeSeaNet*⁵, lai tās varētu plānot inspekcijas.

OVK direktīvas galvenie mērķi ir šādi:

- i) pastāvīgi uzlabot kuģošanas drošību un jūras drošību;
- ii) pastāvīgi uzlabot piesārņojuma novēršanu un samazināt vidisko ietekmi;
- iii) pastāvīgi uzlabot dzīves un darba apstākļus uz kuģiem;
- iv) nepieļaut konkurences izkropļojumus.

Tādēļ ES OVK režīma galvenie elementi ir šādi:

- i) jāīsteno vienota pieeja inspekcijām un aizturēšanai;
- ii) katrai dalībvalstij jāuzņemas gadskārtējo inspekciju veikšanas saistības;
- iii) jāatlasa kuģi inspekcijām, pamatojoties uz kuģa riska profilu (KRP), kas noteikts katram atsevišķam kuģim; un
- iv) jāveic uzskaitē un informācijas apmaiņa (inspekciju datubāze).

Kopš direktīvas stāšanās spēkā tā ir grozīta, lai ieviestu 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (*MLC, 2006*)⁶. Turklāt jo īpaši ES konkrēti noteikumi attiecas uz regulārās satiksmes prāmjiem⁷, apdrošināšanas prasībām⁸, kuģu radīto atkritumu un kravas atlieku kontroli⁹, kuģu pārstrādi drošā un videi nekaitīgā veidā¹⁰ un siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (*MRV*)¹¹, tādēļ OVK inspekcijās tiek pārbaudīta šo noteikumu ievērošana. Attiecībā uz citiem ES tiesību aktiem, piemēram, par sēra satura kontroli kuģu degvielā, OVK izmanto arī, lai veiktu attiecīgas inspekcijas lielākajā daļā ES dalībvalstu¹². Ostas valsts kontrole ES lielā mērā balstās uz Parīzes SM noteikumiem un procedūrām, taču šie ES noteikumi neattiecas uz Parīzes SM parakstītājām valstīm, kas nepieder pie EEZ.

Direktīvai 2018. gadā tika veikts *ex post* izvērtējums un kuģošanas atbilstības pārbaude (līdztekus citiem ES tiesību aktiem kuģošanas drošības jomā). Kopš direktīvas stāšanās spēkā Komisija ir pastāvīgi uzraudzījusi tās īstenošanu un konstatējusi šādus problemātiskus jautājumus:

⁵ Šī ir *EMSA* mitināta un izstrādāta sistēma, kas ļauj dalībvalstīm sniegt un saņemt informāciju par kuģiem un to bīstamajām kravām. Cita starpā tā nodrošina kuģa identifikāciju, nosaka tā atrašanās vietu un statusu, atiešanas un ienākšanas laiku, nodrošina ziņojumus par incidentiem un informāciju par bīstamām kravām.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/38/ES (2013. gada 12. augusts), ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (OV L 218, 14.8.2013., 1. lpp.).

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) par regulārā satiksmē izmantotu *Ro-Ro* pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp.).

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām (OV L 131, 28.5.2009., 128. lpp.).

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883 (2019. gada 17. aprīlis) par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai un ar ko groza Direktīvu 2010/65/ES un atceļ Direktīvu 2000/59/EK (OV L 151, 7.6.2019., 11. lpp.).

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1257/2013 (2013. gada 20. novembris) par kuģu pārstrādi un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1013/2006 un Direktīvu 2009/16/EK (OV L 330, 10.12.2013., 1. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/802 (2016. gada 11. maijs), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem (kodifikācija) (OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.).

- 1) pašreizējās ES prasības nav saskaņotas ar jaunajiem starptautiskajiem obligātajiem noteikumiem un jaunajām procedūrām, par ko panākta vienošanās reģionālā līmenī (Starptautiskā Jūrnieceības organizācija — SJO un Parīzes SM);
- 2) pašreizējās ES prasības neattiecas uz zvejas kuģiem — atsevišķas starptautiskas konvencijas, kas attiecas uz zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 24 metrus, un ko varētu īstenot ar OVK, netiek piemērotas vai arī netiek piemērotas koordinētā veidā;
- 3) OVK inspekcijas starp ES ostām nav sadalītas vienmērīgi;
- 4) pašreizējais kuģa riska profila modelis un atlases mehānisms, ko izmanto, lai izvēlētos kuģus inspekcijai, nav atjaunināts;
- 5) sistēma ir pārāk atkarīga no apgrūtināšanas papīra sertifikātu sistēmas; kā arī
- 6) procedūras ir neatbilstīgas un neelastīgas, un OVK resursi (prasmes, apmācība) ir neatbilstīgi.

Konstatētās problēmas pastāv visā ES, un tām ir vieni un tie paši pamatcēloņi. Ja ES nerīkosies, dalībvalstis būs spiestas strādāt nekoordinēti un nesaskaņoti. ES pievienotā vērtība acīm redzami ir šīs direktīvas uzlabošana, lai risinātu konstatētās problēmas.

Ņemot to vērā, Komisija ir sagatavojusi priekšlikumu grozīt Direktīvu 2009/16/EK. Priekšlikuma konkrētie mērķi ir šādi:

- atjaunināt un saskaņot ES tiesību aktus ar starptautiskajiem noteikumiem un procedūrām, ko noteikusi SJO/SDO vai Parīzes SM;
- aizsargāt zvejas kuģus, to apkalpes un vidi. Lielāki zvejas kuģi, kuru garums pārsniedz 24 metrus, nav iekļauti ostas valsts kontroles darbības jomā. Brīvprātīgai šāda veida kuģu kontroles sistēmai ir jāpaaugstina līmenis, kādā kuģi atbilst spēkā esošajiem starptautiskajiem drošības un vides aizsardzības standartiem;
- nodrošināt digitālo risinājumu plašāku izplatību. Tā jo īpaši veicina elektronisko normatīvo sertifikātu ieviešanu un izmantošanu, sasaistot to izmantošanu ar kuģa riska profilu, uz kā pamata kuģi tiek mērķtiecīgi atlasīti inspekcijām;
- nodrošināt efektīvu un vienotu pieeju OVK inspekciju veikšanai. Tā ietver kuģu uzlabotu atlasīti inspekcijām, pārstrukturējot novecojušos kuģa riska profila aspektus un pievienojot tam jaunas sastāvdaļas.

Skaidrības un konsekvences labad ar šo priekšlikumu tiek atjauninātas arī vairākas definīcijas un atsauces uz attiecīgiem ES tiesību aktiem un SJO noteikumiem.

• **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Priekšlikums pilnībā atbilst Direktīvai 2009/18/EK¹³ par jūras negadījumu izmeklēšanu un Direktīvai 2009/21/EK¹⁴ par karoga valstij noteiktajām prasībām. Visas trīs šīs ES kuģošanas drošības direktīvas ir balstītas uz SJO pieņemtajiem noteikumiem un standartiem starptautiskā līmenī, un kopā tās veido pamatu ES sistēmai jūras operāciju drošuma nodrošināšanai ES ūdeņos.

¹³ OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

¹⁴ OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.

- **Saskanība ar citām ES politikas jomām**

Priekšlikums ietilpst Komisijas programmā *REFIT*, un ar to tiek īstenota labāka regulējuma programma, nodrošinot, ka spēkā esošie tiesību akti ir vienkārši un skaidri, nerada nevajadzīgu slogu un iet kopsolī ar mainīgajām politiskajām, sabiedriskajām un tehnoloģiskajām norisēm. Šis priekšlikums un ar to saistītie priekšlikumi par citu kuģošanas drošības direktīvu pārskatīšanu arī ietilpst ES tiesību aktu kopumā, kas reglamentē kuģošanas drošību, un būtiski mijiedarbojas ar minēto ES tiesību aktu kopumu, kas reglamentē kuģošanas drošību, cita starpā ar ES kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (*SafeSeaNet*)¹⁵, *EMSA* dibināšanas regulu¹⁶, Zvejas kuģu drošuma direktīvu¹⁷, ES tiesību aktiem, kas attiecas uz atzītajām organizācijām¹⁸, Jūras stratēģijas pamatdirektīvu¹⁹ un citiem ES tiesību aktiem vides jomā²⁰.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Grozījumu direktīvas juridiskais pamats ir LESD 100. panta 2. punkts, kurā paredzēti pasākumi transporta drošuma uzlabošanai un īpaši noteikumi jūras transportam.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Tā kā starptautiskie instrumenti OVK jomā jūras transporta nozarē saskaņā ar LESD 3. panta 2. punktu ir ES ekskluzīvā kompetencē, subsidiaritātes principu nepiemēro ne šiem instrumentiem, ne arī ES noteikumiem, ar kuriem īsteno minētos nolīgumus.

- **Proporcionalitāte**

Komisija sagatavoja šo priekšlikumu, lai ņemtu vērā jaunākās norises starptautiskā līmenī un 2018. gada *ex post* izvērtējuma un *REFIT* procedūru rezultātus. Komisija arī veica ietekmes novērtējumu, lai noteiktu, novērtētu un izvērtētu alternatīvus pasākumus to pašu mērķu sasniegšanai.

Ierosinātā grozījuma mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, visā ES ieviešot atjauninātu, saskaņīgu un saskaņotu OVK inspekciju sistēmu, lai vērstos pret nepietiekami kvalitatīvu kuģošanu un tādējādi uzlabotu ES ūdeņos ekspluatēto kuģu drošumu un vidisko sniegumu. Komisija uzskata, ka ir lietderīgi paplašināt OVK darbības jomu, attiecinot to uz lielākiem zvejas kuģiem, un šī paplašināšana tiek atzīta par samērīgu, jo tā būs brīvprātīga tām dalībvalstīm, kuras vēlēsies veikt šāda veida inspekcijas. Šim pasākumam jāuzlabo drošība, vide un darba un dzīves apstākļi zvejniecības nozarē. Virzība uz digitalizāciju un e-sertifikātu izmantošana radīs izmaksas, taču tās būs ierobežotas un tiks kompensētas ar gaidāmajiem ieguvumiem, ko nodrošinās lielāka drošība un efektivitāte, ko minētie pasākumi radīs. Ņemot vērā šīs nozares starptautisko raksturu, nav alternatīvu pasākumu, kas ļautu šādus rezultātus sasniegt lietderīgāk un efektīvāk.

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

¹⁶ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

¹⁷ OV L 34, 9.2.1998., 1. lpp.

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.), un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/15/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (OV L 131, 28.5.2009., 47. lpp.).

¹⁹ OV L 164, 25.6.2008., 19. lpp.

²⁰ Piemēram, Direktīva 92/43/EEK ("Dzīvotņu direktīva"), Direktīva 2009/147/EK ("ES Putnu direktīva") un Direktīva (ES) 2019/904 (Vienreizlietojamo plastmasas izstrādājumu direktīva).

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā priekšlikums paredz veikt tikai dažus grozījumus Direktīvā 2009/16/EK, grozījumu direktīva ir vispiemērotākais juridiskais instruments.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

2018. gada *REFIT ex post* izvērtējumā un jūras transporta atbilstības pārbaudē tika secināts, ka, lai gan direktīva zināmā mērā ierobežo Parīzes SM elastību, tā rada pievienoto vērtību, apvienojot ostas valsts kontroles sistēmu ar tiesisku izpildes mehānismu, lai nodrošinātu pareizu un konsekventu īstenošanu dalībvalstīs. Tas ir radījis spiedienu īstenot un nepārtraukti uzlabot, un līdz ar to panākt labāku resursu sadalījumu dalībvalstu līmenī ostas valsts kontrolei. Izvērtējumā tika secināts, ka direktīva ir palīdzējusi sasniegt paredzētos mērķus uzlabot kuģošanas drošību, jūras drošību un piesārņojuma novēršanu un nodrošināt labākus darba un dzīves apstākļus uz kuģiem.

EMSA ir būtiski atbalstījusi ostas valsts kontroles režīmu. Vairāk nekā divas trešdaļas ES/EEZ dalībvalstu, kas veic inspekcijas, izmanto tikai *THETIS*, lai izvēlētos, kurus kuģus inspicēt. Tika arī konstatēts, ka ļoti svarīga ir *EMSA* loma *THETIS* pārvaldībā un atjaunināšanā, kā arī *EMSA* nodrošinātā inspektoru apmācība, lai saskaņotu inspekcijas visā Parīzes SM teritorijā.

Turklāt Komisija un *EMSA* ir nepārtraukti uzraudzījušas direktīvas īstenošanu. Tā kā OVK inspekciju ziņojumus ir nepieciešams augšupielādēt *THETIS*, tiklīdz inspekcija ir pabeigta, *EMSA* rīcībā gandrīz reāllaikā ir detalizēts pārskats par visām veiktajām inspekcijām. *EMSA* arī nodrošina palīdzības dienestu un tehnisko palīdzību dalībvalstīm, kurām nepieciešama palīdzība, un tā veic apmeklējumus EEZ dalībvalstīs, lai pārbaudītu atbilstību.

Tomēr jūras transporta atbilstības pārbaudē un *EMSA* veiktajā horizontālajā analizē tika noteiktas vairākas jomas, kuras OVK režīmā varētu uzlabot.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Turpmāk izklāstītas galvenās apspriešanās darbības.

- Četras izpētes intervijas ar galveno ieinteresēto personu ES līmeņa pārstāvjiem, kas organizētas jo īpaši tādēļ, lai sniegtu informāciju un precizētu vispārējo problēmas definīciju un iespējamās politikas risinājumus.
- No 2021. gada 7. septembra līdz 2021. gada 6. oktobrim norisinājās mērķorientēta ieinteresēto personu aptauja, ko organizēja konsultants, kurš atbild par ietekmes novērtējuma ārējo atbalsta pētījumu. Aptaujas jautājumi tika nosūtīti galvenajām ieinteresētajām personām ar konkrētiem informācijas pieprasījumiem, un tas tika darīts jo īpaši tādēļ, lai pamatotu iespējamo politikas pasākumu ietekmes novērtējumu.
- Par ietekmes novērtējuma ārējā atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants no 2021. gada 13. jūlija līdz 2021. gada 16. septembrim īstenoja 22 mērķorientētas intervijas ar galvenajām ieinteresētajām personām, lai aizpildītu konkrētus informācijas pieprasījumus, jo īpaši tādēļ, lai pamatotu iespējamo politikas pasākumu ietekmes novērtējumu.
- *MOVE* ģenerāldirektorāts un konsultants, kas atbild par ietekmes novērtējuma ārējā atbalsta pētījumu, organizēja papildu apspriešanās darbības, lai apspriestos ar dalībvalstīm un galvenajām ieinteresētajām personām, noskaidrojot to viedokli par dažādiem politikas pasākumiem, un lai apstiprinātu ietekmes novērtējuma atbalsta pētījuma jaunus un galīgos

rezultātus attiecībā uz ietekmes kvantitatīvajiem rādītājiem. Šīs darbības notika ES Jūras transporta nozares sociālā dialoga komitejas sanāksmēs (2021. gada 16. aprīlī, 2021. gada 23. septembrī un 2021. gada 16. decembrī), ES Jūras zivsaimniecības nozares sociālā dialoga komitejas sanāksmēs (2021. gada 29. janvārī, 2021. gada 8. martā un 2021. gada 16. novembrī), ES Ostu nozares sociālā dialoga komitejas sanāksmē (2021. gada 19. novembrī), ES/EEZ Jūras transporta iestāžu direktoru neformālajā sanāksmē (2021. gada 30. novembrī), Parīzes SM Ostas valsts kontroles komitejas virtuālajās un klātienes sanāksmēs (2021. gada maijā un 2022. gada maijā) un ES Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komitejas sanāksmēs (2021. gada 17. maijā, 2021. gada 11. novembrī un 2022. gada 31. maijā).

No ieinteresētajām personām savāktā informācija bija ļoti svarīga, lai Komisija varētu pilnveidot politikas risinājumu izstrādi, kā arī novērtēt to ekonomisko, sociālo un vidisko ietekmi. Tā ļāva Komisijai salīdzināt šos risinājumus un noskaidrot, kas, visticamāk, nodrošinās optimālu izmaksu un ieguvumu attiecību sabiedrībai, kā arī palīdzēja izveidot lietderīgāku un efektīvāku ostas valsts kontroles mehānismu, kas labāk novērš standartiem neatbilstošu kuģošanu. Šo procesu rezultātā iegūtie konstatējumi papildināja dokumentāro izpēti, kas tika veikta kā daļa no darba pie ārējā atbalsta pētījuma.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Šis pārskats galvenokārt balstās uz datiem, kas savākti iepriekš minētajā 2018. gada *ex post* izvērtējumā un jūras transporta atbilstības pārbaudes procesā.

Lai sagatavotu šo priekšlikumu, bija vajadzīgs arī Komisijas un *EMSA* ekspertu ieguldījums tehnisko definīciju specifiskajā formulēšanā un skaidru juridisko dokumentu izstrādē.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējumā tika izskatīti trīs politikas risinājumi direktīvas pārskatīšanai, pamatojoties uz šādiem pamatprincipiem:

- 1) nepieciešamība direktīvu atjaunināt un saskaņot ar starptautiskajiem instrumentiem;
- 2) potenciāls risināt zvejas kuģu flotes īpašo problēmu, šādiem kuģiem paredzot īpašu OVK režīmu;
- 3) plašāka OVK metožu digitalizācija, lai nodrošinātu labāk sagatavotas un mērķtiecīgākas OVK inspekcijas, — direktīvai ir jāatvieglo un jānodrošina stimuli elektronisko normatīvo sertifikātu izmantošanai;
- 4) efektīva un vienota pieeja OVK inspekcijām, balstoties uz iepriekšējo pieredzi direktīvas īstenošanā un uzlabotu kuģu atlasī inspekcijām.

Risinājumā A ierosinātas vairākas izmaiņas direktīvā, lai labāk sasniegtu mērķi uzlabot kuģošanas drošību un novērst piesārņojumu. Šā risinājumā galvenā uzmanība pievērsta tam, lai direktīva būtu saskaņota ar starptautiskajiem juridiskajiem instrumentiem. Lielākā daļa citu ierosināto izmaiņu ir nereglamentējoši pasākumi ieteikumu, pamatnostādņu un Komisijas un/vai *EMSA* organizētu semināru veidā.

Risinājums B nodrošina līdzsvaru starp elastības piešķiršanu OVK administrācijām un saskaņošanu starp tām. Paralēli pašreizējai direktīvai (bet ārpus tās) tiek ierosināta brīvprātīga OVK sistēma tām dalībvalstīm, kuras vēlas veikt inspekcijas zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 24 metrus. Tā ietver

arī pamatnostādņu nodrošināšanu, *EMSA* apmācību un *EMSA* inspekciju datubāzi, lai atlasītu kuģus un ziņotu par inspekcijām. Tā veicina elektronisko sertifikātu izmantošanu, sasaistot tos ar kuģa riska profilu.

Risinājums C paredz vislielāko administratīvā sloga pieaugumu OVK administrācijām, taču tas nodrošinās arī visaugstāko inspekciju saskaņotības līmeni. Ar to direktīvā pilnībā iekļautu OVK zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 24 metrus, ietekmējot šo kuģu īpašniekus/operatorus, kā arī dalībvalstu OVK administrācijas. Ar to direktīvā elektronisko sertifikātu izmantošanu noteiktu par obligātu un paredzētu papīra sertifikātu izmantošanas pakāpenisku izbeigšanu līdz 2035. gadam.

Ietekmes novērtējums 2022. gada jūlijā tika iesniegts Regulējuma kontroles padomei apstiprināšanai. Padome sniedza pozitīvu atzinumu ar atrunām. Šim tiesību akta priekšlikumam pievienotajā dienestu darba dokumentā ir aplūkoti Regulējuma kontroles padomes komentāri.

- Pieejas “viens pieņemts, viens atcelts” piemērošana

Papildu izmaksas (administratīvās vai pielāgošanās izmaksas) uzņēmumiem vai iedzīvotājiem nav konstatētas.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana (*REFIT*)**

Iniciatīva attiecas uz Komisijas programmu *REFIT*, jo tās mērķis ir saskaņot un vienkāršot kuģošanas drošības tiesību aktus, uzlabot drošuma profilu (jo īpaši lielāku zvejas kuģu flotes segmentā) un palīdzēt dalībvalstu iestādēm pildīt inspekcijas un ziņošanas pienākumus.

Turklāt vēlamajā politikas risinājumā ir ietverti vienkāršošanas aspekti, jo ar to precīzēs situācijās un apstākļos, kādos OVK inspekcijas varēs neveikt vai nu kādu parastu ekspluatācijas apstākļu dēļ, vai nepārvaramas varas (*force majeure*) situācijās. Paredzams, ka tas palielinās saskaņotību un standartizāciju visā ES, *EMSA* sniedzot palīdzību valstu OVK iestādēm, lai veiktu apmācību par to, kā īstenot ārvalstu zvejas kuģu inspekcijas, un nodrošinot īpašu inspekciju datubāzi, lai izvēlētos un atlasītu kuģus inspekcijām un reģistrētu, kā arī kopīgotu to rezultātus.

- **Pamattiesības**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Pieņemot šo priekšlikumu, Savienības budžeta pašreizējās neto izmaksas laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam palielināsies par 6,479 miljoniem EUR. Priekšlikuma ietekme uz budžetu ir detalizētāk aprakstīta tiesību akta finanšu pārskatā, kas pievienots šim priekšlikumam informatīvos nolūkos. Priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir iekļauta Komisijas priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un Regulas (EK) Nr. 1406/2002 atcelšanu.

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

5. CITI ELEMENTI

• Uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība

Ir noteikta piemērota uzraudzības un ziņošanas kārtība. *EMSA* šajā procesā būs svarīga loma, jo aģentūra ir atbildīga par jūras transporta elektronisko datu sistēmu izstrādi un darbību, jo īpaši par *THETIS* kuģu atlases un inspekciju ziņojumu datubāzi.

Īstenošanu var uzraudzīt, izmantojot Komisijas un/vai *EMSA* veiktu *THETIS* datubāzes uzraudzību, lai pārbaudītu, vai kuģi ir pareizi izvēlēti inspekcijām, vai inspekcijas tiek veiktas pareizi un vai inspekciju ziņojumi ir augšupielādēti datubāzē. *EMSA* arī veic cikliskus dalībvalstu apmeklējumus, lai pārbaudītu operācijas uz vietas, un tā ir daļa no *EMSA* sniegtā atbalsta Komisijai²¹. Dalībvalstīm būs nepieciešama kvalitātes vadības sistēma (KVS), lai sertificētu tās organizāciju, politiku, procesus, resursus un dokumentāciju, kas ir piemērota mērķu sasniegšanai. Tai būs vajadzīga sertifikācija un pēc tam arī periodiskas revīzijas. Dalībvalstīm būs jāiesniedz Komisijai/*EMSA* akreditētas struktūras veikto revīziju rezultāti, lai nacionālās ostas valsts kontroles iestādes varētu saglabāt savu KVS sertifikāciju.

Ņemot vērā to, ka paredzēto *EMSA* īstenošanas apmeklējumu pilnais cikls ir plānots piecu gadu garumā²², tiek ierosināts direktīvas izvērtēšanas ciklu noteikt ar septiņu gadu intervālu.

• Paskaidrojošie dokumenti (direktīvām)

Paskaidrojošie dokumenti nav nepieciešami, jo priekšlikuma mērķis ir vienkāršot un precizēt pašreizējo režīmu.

• Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums

11. apsvērumā visas atbilstīgās ES dalībvalstis (Spānija, Grieķija, Francija, Horvātija, Itālija un Slovēnija) mudinātas iegūt Vidusjūras Sapašanās memoranda par ostas valsts kontroli dalībvalstu statusu, lai uzlabotu Vidusjūras baseinā veikto ostas valsts kontroles inspekciju kvalitāti un kvantitāti.

Grozījumu direktīvas projekta 1. pants veido tā galveno daļu un ietver grozījumus vairākos Direktīvas 2009/16/EK nosacījumos.

Mērķis, definīcijas un darbības joma

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 1. punktu grozīts 2. pants un daļēji paplašināta direktīvas darbības joma, lai ostas valsts kontroles inspekciju darbības jomā iekļautu vairākas starptautiskās konvencijas. Tās ir Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu (*BWM* konvencija) un Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu (Nairobi konvencija), kuras abas ir spēkā un ir atzītas Parīzes SM kā attiecīgi instrumenti.

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 2. punktu grozīta darbības joma, lai tās dalībvalstis, kuras vēlas veikt OVK inspekcijas, varētu inspicēt zvejas kuģus, kuru garums pārsniedz 24 metrus.

Inspekciju veikšanas saistības

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 3. punktu veiktas izmaiņas inspekciju veikšanas saistībās (attiecībā uz tā saukto “taisnīgo daļu”) un veidā, kā dalībvalstis to aprēķina un ievēro. Patlaban inspekciju veikšanas

²¹ *EMSA* šādus apmeklējumus veic saskaņā ar 3. pantu Regulā (EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu, un tie ir daļa no *EMSA* pamatuzdevumiem; tādēļ papildu izmaksu rašanās nav gaidāma.

²² Kā paredzēts *EMSA* metodikā attiecībā uz dalībvalstu apmeklējumiem: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

saistības ir balstītas uz visu trīs gadu laikā Parīzes SM teritorijā veikto inspekciju slīdošo vidējo rādītāju. Tas nozīmē, ka gadījumā, ja dalībvalstis inspicēs ievērojami vairāk kuģu, nekā to paredz inspekciju veikšanas saistības, laika gaitā kumulatīvi palielināsies visu dalībvalstu inspekciju veikšanas saistības. Šo pieaugumu *EMSA* ir aprēķinājusi kā 1–2 % gadā. Šis pasākums ir paredzēts, lai nepieļautu nevajadzīgu papildu slogu dalībvalstīm.

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 4. un 5. punktu direktīva saskaņota ar izmaiņām Parīzes SM attiecībā uz inspekciju veikšanas saistībām un nodrošināta lielāka elastība attiecībā uz inspekciju neveikšanu (ekspluatācijas apstākļu vai nepārvaramas varas situācijas dēļ).

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 6. punktu direktīva arī grozīta, lai nodrošinātu lielāku elastību attiecībā uz inspekciju neveikšanu un ievērotu inspekciju veikšanas saistības.

Nepārvaramas varas situācijas

Grozījumu direktīvas 1. panta 7. punktā aplūkots jautājums par OVK režīma elastības trūkumu krīzes vai negaidītu notikumu, tādu kā Covid-19 pandēmija, gadījumos. Lai padarītu šo režīmu noturīgāku, ir ieviests jauns 8.a pants. Pasākums nodrošina dalībvalstīm lielāku elastību, jo nepārvaramas varas situācijās tas ļauj neveikt inspekcijas, ja šīs neveiktās inspekcijas tiek reģistrētas un neveikšanas iemesls tiek dokumentēts.

Paziņojums pirms kuģa ienākšanas

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 8. un 10. punktu direktīva saskaņota ar izmaiņām Parīzes SM, atceļot 72 stundu iepriekšējas paziņošanas pienākumu kuģiem, kuri ir atbilstīgi paplašinātai inspekcijai, kā noteikts 9. pantā un III pielikumā (9. pants un III pielikums ir svītrots). Grozījumu direktīvas 1. panta 16. un 23. punktā ņemta vērā 9. panta un III pielikuma svītrošana.

Vidiskie rādītāji

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 9. punktu noteikti vidiskie rādītāji, kas tiks ņemti vērā, lai noteiktu kuģa riska profilu, ko izmanto, lai atlasītu kuģus inspekcijām.

Paplašinātās inspekcijas

Grozījumu direktīvas 1. panta 10. punktā paredzēts, ka paplašinātās inspekcijas to sarežģītības dēļ ir jāveic vairāk nekā vienai ostas valsts kontroles amatpersonai.

Ienākšanas aizliegums

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 12. un 13. punktu direktīva grozīta, lai to saskaņotu ar Parīzes SM pieņemtajām izmaiņām attiecībā uz ienākšanas atteikuma (aizlieguma) procedūru un iespēju aizliegt ienākt kuģiem, kas ir iekļauti Parīzes SM pelēkajā vai baltajā sarakstā (aizliegums neatkarīgi no karoga), kā arī noteikumu, kas saistīts ar aizturēšanas pārkāpšanu vai gadījumiem, kad aizturētais kuģis nedodas uz saskaņotu remonta rūpnīcu.

EMSA apmācība

Grozījumu direktīvas 1. panta 14. punktā ir paredzētas iespējas *EMSA* nodrošināt apmācību ES dalībvalstīm, lai tās labāk pildītu savus pienākumus saskaņā ar direktīvu, ņemot vērā paplašināto OVK darbības jomu un uzlabojumus apmācības jomā un veidā.

Pamatojoties uz to, *EMSA* (kopā ar dalībvalstīm un Parīzes SM) izstrādās jaunu profesionālās pilnveides un apmācības programmu inspektoriem, kas sastāvēs no i) kompetences programmas un ii) profesionālās pilnveides shēmas. Kad šie aspekti būs ieviesti, aģentūrai būs jānosaka un jānodrošina jaunas apmācības vajadzības, lai grozītu inspektoru profesionālās pilnveides un apmācības programmas mācību plānus, mācību programmas un saturu, jo īpaši attiecībā uz jaunajām tehnoloģijām un saistībā ar papildu saistībām, kas izriet no jaunajām SJO konvencijām.

Datubāze, informācijas apmaiņa un elektroniskie sertifikāti

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 15. punktu direktīva grozīta, lai precizētu un noteiktu terminus, kuros paziņojumi par kuģa ienākšanu un atiešanu būs jāiesniedz *SafeSeaNet*. Direktīvas 24. panta 2. punktā noteikts, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, lai šī informācija “saprātīgā termiņā tiek nosūtīta uz inspekciju datubāzi”. Direktīva grozīta, iekļaujot skaidrojumu par to, ko nozīmē “saprātīgs termiņš”, lai ziņošana par faktiskajiem ienākšanas un atiešanas laikiem tiktu sniegta trīs stundu laikā. Tā arī paredzēs, ka visi OVK inspekciju ziņojumi pirms to nosūtīšanas uz datubāzi būs jāapstiprina citai personai (vai nu citam ostas valsts kontroles inspektoram, vai uzraudzītājam), papildus tam inspektoram, kurš veica inspekciju.

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 16. punktu direktīva grozīta, lai pievienotu jaunu pantu, kas paredz un veicina elektronisko sertifikātu izmantošanu. Tiem tiks izmantota vienota veidne, vienots apstiprināšanas rīks un repozitorijs ES līmenī, kas sasaistīs elektronisko sertifikātu izmantošanu ar kuģa riska profilu. Šis pasākums veicinās elektronisko sertifikātu izdošanu karoga valstīs vai atzītās organizācijās (AO), kas darbojas to vārdā (vienlaikus atļaujot tos arī turpmāk izmantot OVK), piešķirot šiem e-sertifikātiem papildu punktus (pievienojot attiecīgu rādītāju kuģa riska profilam), lai kuģus varētu atzīt par zema riska kuģiem un tādējādi tie tiktu retāk atlasīti OVK inspekciju veikšanai.

Kvalitātes vadības sistēma

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 18. punktu direktīva grozīta, lai pieprasītu dalībvalstīm izstrādāt un piemērot kvalitātes vadības sistēmu (KVS) attiecībā uz to jūrlietu administrācijas OVK darbībām. Tas ļaus šīm administrācijām ņemt vērā OVK inspekciju pieaugošu sarežģītību un prasības, nodrošināt labāku kvalitātes kontroli un norādīt uz tādām problēmām kā resursu sadalīšanas grūtības. Tas attieksies uz visām ostas valstīm, kurām vēl nav ārēji sertificētas KVS attiecībā uz OVK darbībām.

Deleģētie akti

Grozījumu direktīvas 1. panta 19. punktā ir paredzēts, ka Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai atjauninātu 2. panta 1. punktā iekļauto konvenciju sarakstu, ja šādas konvencijas tiks pieņemtas kā attiecīgs Parīzes SM instruments, un lai grozītu VI pielikumu, pievienojot un/vai atjauninot Parīzes SM pieņemto procedūru un pamatnostādņu sarakstu saistībā ar ostas valsts kontroli.

Grozīšanas pilnvaras

Grozījumu direktīvas 1. panta 20. punktā ir paredzēts, ka uz visiem 2. panta 1. punktā uzskaitītajiem SJO attiecīgo instrumentu atjauninājumiem attiecas standarta noteikumu stingrības nemazināšanas

klauzula. Tas nozīmē, ka, ja notiks izmaiņas starptautiskā līmenī, standarti ES instrumentā tiks saglabāti vismaz esošajā līmenī.

Īstenošanas noteikumi

Grozījumu direktīvas 1. panta 21. punktā ir noteikts, ka, pieņemot īstenošanas aktus, Komisija jo īpaši ņem vērā Parīzes SM lomu un zināšanas un ka šādos aktos tiek ņemtas vērā zināšanas un pieredze, kas gūta saistībā ar inspekciju sistēmu Savienībā.

Īstenošanas pārskats

Grozījumu direktīvas 1. panta 22. punktā ir paredzēts, ka Komisija desmit gadus pēc grozītās direktīvas pieņemšanas sagatavos pārskatu par tās īstenošanu. Tiek ņemts vērā laiks, kas nepieciešams transponēšanai, kā arī tas, ka *EMSA* pārskatīšanas cikls, kura laikā notiek apmeklējumi dalībvalstīs, parasti ilgst ne mazāk kā piecus gadus.

Kuģa riska profils (KRP): sertifikāti un dokumenti

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 23. un 24. punktu grozīts I un II pielikums, kas attiecas uz kuģa riska profilu (KRP). KRP grozīts, lai ņemtu vērā izmaiņas, par kurām principā jau ir panākta vienošanās Parīzes SM. Tās ietver i) salīdzinošo rādītāju punktus, ko piemēro noteiktiem kuģu veidiem, un ii) SJO revīzijas shēmu, kas vairs nebūs brīvprātīga sistēma, bet tiks aizstāta ar svēruma faktoru, lai ņemtu vērā to, vai karoga valsts ir ratificējusi starptautiskās konvencijas.

KRP tiek grozīts arī attiecībā uz kravas un pasažieru kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000 tonnas (tie tiek uzskatīti par visvairāk piesārņojošiem), un attiecībā uz tiem KRP tiks ņemts vērā kuģa SJO oglekļietilpīguma rādītājs. Attiecībā uz visiem kuģiem, kuriem jāveic ostas valsts kontrole, tiek pielāgots svēruma faktors, lai lielāku nozīmi piešķirtu ar vidi saistītajiem trūkumiem (*MARPOL*, Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencija un Starptautiskā konvencija par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli), kas reģistrēti attiecībā uz konkrēto kuģi iepriekšējās OVK inspekcijās, kuras veiktas Parīzes SM teritorijā. Reģistrētie trūkumi un aizturēšanas gadījumi tiek saistīti tikai ar starptautiskajām konvencijām (tā sauktajiem attiecīgajiem instrumentiem), lai pārskatītais KRP attiektos uz visu Parīzes SM teritoriju, nevis tikai uz ES dalībvalstīm. Tiks pievienots arī attiecīgs rādītājs, lai mudinātu to kuģu karoga valstis, kuriem jāveic OVK, izmantot elektroniskos sertifikātus.

Sertifikāti

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 26. punktu atjaunināti IV pielikumā iekļautie normatīvo sertifikātu un citu dokumentu saraksti, kas jāpārbauda inspekciju laikā saskaņā ar SJO prasībām, par ko iepriekš panākta vienošanās Parīzes SM.

Inspekciju procedūras un pamatnostādnes

Lai nodrošinātu atjauninātu un saskaņotu ostas valsts kontroles sistēmu visā Savienībā, ar 1. panta 26. punktu atjaunināts VI pielikums attiecībā uz Parīzes SM inspekciju pamatnostādņēm un instrukcijām, kas jāievēro inspekciju laikā to jaunākajā redakcijā.

Ienākšanas aizliegums

Ar grozījumu direktīvas 1. panta 28. punktu atjaunināts VIII pielikums par ienākšanas atteikuma (aizlieguma) procedūrām, kas minētas 16. pantā, lai tās saskaņotu ar izmaiņām, par kurām jau panākta vienošanās Parīzes SM.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²³,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²⁴,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/16/EK²⁵ ir izklāstīti noteikumi ostas valsts kontroles inspekciju sistēmai, kuras ietvaros atbilstīgi kuģi, kas ienāk Savienības ostās, tiek inspicēti, lai pārbaudītu, vai kuģa apkalpes kompetence un kuģa un tā aprīkojuma stāvoklis atbilst starptautisko konvenciju prasībām par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras un jūras vides aizsardzību.
- (2) Direktīva 2009/16/EK tika balstīta uz iepriekš pastāvējušo brīvprātīgo starpvaldību struktūru, kas tika izveidota ar Parīzes Saprāšanās memorandu par ostas valsts kontroli (Parīzes SM), un tādiem jēdzieniem kā dalīts inspekciju slogs, uz risku balstīta kuģu atlase inspekciju veikšanai, saskaņotas inspekcijas un to rezultātu kopīgošana.
- (3) Kopš Direktīvas 2009/16/EK stāšanās spēkā ir notikušas izmaiņas starptautiskajā normatīvajā vidē (jo īpaši Parīzes SM un Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā) un tehnoloģiju attīstībā. Šīs izmaiņas, kā arī Direktīvas 2009/16/EK īstenošanas gaitā gūtā pieredze būtu jāņem vērā.
- (4) Kopš 2011. gada ir stājušās spēkā vairākas starptautiskas konvencijas, kuras dalībvalstis ir ratificējušas. Tās ir Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu (*BWM* konvencija) un Nairobi Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu (Nairobi konvencija). Tādēļ tās būtu jāiekļauj to konvenciju sarakstā, uz kurām attiecas Direktīva 2009/16/EK, lai tās varētu īstenot kā daļu no ostas valsts kontroles sistēmas.
- (5) Lai nodrošinātu mūsdienīgu un saskaņotu ostas valsts kontroles sistēmu, ir nepieciešams ātrāks veids, kā atjaunināt ostas valsts kontroles īstenoto starptautisko konvenciju sarakstu, neveicot grozījumus visā direktīvā. Tādēļ, tiklīdz kāda starptautiska konvencija ir stājusies spēkā — tas

²³ OV C [...], [...], [...] lpp.

²⁴ OV C [...], [...], [...] lpp.

²⁵ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

nozīmē, ka tā ir sasniegusi saskaņotu ratifikācijas līmeni — un pēc tam, kad Parīzes SM dalībvalstis to ir pieņēmušas kā attiecīgu instrumentu, Komisijai būtu jāatjaunina konvenciju saraksts direktīvā.

- (6) Mazā izmēra dēļ lielākā daļa ES zvejas kuģu darbojas teritoriālajos ūdeņos un nav pakļauti inspicēšanai ārvalstu ostās. Tas nozīmē, ka kopumā tikai lielāki zvejas kuģi, kuru garums pārsniedz 24 metrus (tie arī ir tie zvejas kuģi, uz kuriem visvairāk attiecas starptautiskās konvencijas), iespējams, ieradīsies starptautiskajos ūdeņos un ienāks citās ostās, ne tajā valstī, kurā tie ir reģistrēti, un tādējādi tiks pakļauti OVK. Tā kā lielākā daļa starptautisko konvenciju, kas attiecas uz lielākiem zvejas kuģiem, atšķiras no tām, kuras pašlaik tiek īstenotas ar ostas valsts kontroli, un lai nepieļautu nevēlamu ietekmi uz pašreizējo ostas valsts kontroles sistēmu, tiek ierosināts izveidot paralēlu ostas valsts kontroles sistēmu attiecībā uz zvejas kuģiem.
- (7) Tomēr pastāvošo zvejas modeļu dēļ šie lielākie zvejas kuģi neapmeklē visas ES dalībvalstis. Tādēļ tām ES dalībvalstīm, kuras vēlas veikt šīs inspekcijas, tiek ierosināta brīvprātīga sistēma, kas ir nošķirta no pašreizējā ostas valsts kontroles režīma, lai nodrošinātu elastību un veidu, kā tiek izstrādāti standarti ostas valsts kontrolei. Līdz ar to dalībvalstis, Parīzes SM dalībvalstis un Komisija var organiski izstrādāt šo ostas valsts kontroles sistēmu zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 24 metrus.
- (8) Taisnīgās daļas mehānisms nodrošina inspekciju sloga sadalījumu starp Parīzes SM dalībvalstīm. Katrai dalībvalstij ir iedalīts noteikts skaits inspekciju — tās inspekciju veikšanas saistības jeb “taisnīgā daļa”, kas jāveic katru gadu. Atbilstību inspekcijai galvenokārt nosaka laiks, kas pagājis kopš pēdējās inspekcijas. II prioritātes kuģus var inspicēt, savukārt I prioritātes kuģi ir jāinspicē.
- (9) Dalībvalstīm ir atļauts neveikt noteiktu skaitu “prioritāro” inspekciju un joprojām izpildīt savas inspekciju veikšanas saistības. Tomēr dažām dalībvalstīm kuģu skaits, kas faktiski ienāk ostās konkrētajā gadā, var būt lielāks vai mazāks par piešķirtajām inspekciju veikšanas saistībām. Tika konstatēts, ka alternatīvā metode, kā izpildīt taisnīgās daļas pienākumu attiecībā uz šīm (pārslogotajām vai nepietiekami noslogotajām) dalībvalstīm, ir neelastīga, tādēļ attiecīgie noteikumi ir jāaskaņo ar pārskatītā Parīzes SM noteikumiem.
- (10) Dalībvalstīm arī ir atļauts noteiktos apstākļos atlikt kuģu inspekcijas, ar nosacījumu, ka kuģis tiek inspicēts nākamajā ostā, kur tas ienāk, vai arī 15 dienu laikā, un šī iespēja tiek izmainīta, lai to varētu izmantot visas dalībvalstis. Atsevišķām kuģu kategorijām, kuras rada lielāku risku un tādēļ ir atbilstīgas paplašinātai inspekcijai, ir jāpaziņo paredzamais ienākšanas laiks ostā 72 stundas pirms ienākšanas. Tomēr gadu gaitā tika secināts, ka šis pienākums ir pārāk apgrūtināošs operatoriem un nesniedz nekādu pievienoto vērtību, jo valstu iestādēm jau ir vajadzīgā informācija, kas ir vieglāk pieejama *THETIS* datubāzē. Pamatojoties uz to, Parīzes SM atcēla šo pienākumu iepriekš paziņot par kuģa ienākšanu, tādēļ Direktīva 2009/16/EK būtu attiecīgi jāpielāgo.
- (11) Pēdējo desmit gadu laikā un neraugoties uz to, ka ir palielinājies to kuģu skaits, kas piestāj ES ostās, cita starpā veicot preču tuvsatiksmes pārvadājumus pa jūru starp galvenajām ES dalībvalstu ostām un ostām, kas ģeogrāfiski atrodas Eiropā vai valstīs ārpus Eiropas Vidusjūras un Melnās jūras reģionā, ES ostās ienākošo kuģu drošuma profils ir ievērojami uzlabojies. Ostas valsts kontroles inspekcijas arvien biežāk tiek izmantotas, lai īstenotu vides tiesību aktus, piemēram, attiecībā uz sēra emisijām vai kuģu drošu un videi nekaitīgu nodošanu metāllūžņos. Paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” mērķis ir līdz 2030. gadam par 55 % samazināt ES kopējās siltumnīcefekta gāzu emisijas, paverot ceļu uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam, un ir paredzams, ka arī jūras transports veicinās šos centienus. Tomēr kuģa riska profilam, kas tika

izstrādāts pirms 2009. gada, bija citas prioritātes, un tas nav pilnībā pielāgots, lai inspicēšanas centienus vērstu uz tiem kuģiem, kuru vidiskais sniegums ir sliktāks.

- (12) Pamatojoties uz to, kuģa riska profils būtu jāatjaunina, lai ņemtu vērā vides problēmas, lielāku nozīmi piešķirot vidiskajam sniegumam, tostarp oglekļietilpīgumam inspicējamo kuģu ekspluatācijā, kā arī ar vidi saistītiem trūkumiem un aizturēšanas gadījumiem.
- (13) Digitalizācija ir būtisks tehnoloģiskā progresa aspekts attiecībā uz datu vākšanu un paziņošanu, lai palīdzētu samazināt izmaksas un panākt cilvēkresursu efektīvu izmantošanu. To kuģu skaits, kuriem pašlaik ir elektroniskie sertifikāti, palielinās, un ir paredzams, ka tas vēl pieaugs. Tādēļ būtu jāuzlabo ostas valsts kontroles lietderība, plašāk izmantojot elektroniskos sertifikātus, lai varētu veikt vairāk uz kuģiem vērstas un labāk sagatavotas inspekcijas. Šo elektronisko sertifikātu ieviešana un izmantošana jāstimulē, iekļaujot tos kuģa riska profilā.
- (14) Ostas valsts kontrole ir kļuvusi sarežģītāka, jo ar ES tiesību aktiem vai Starptautiskās Jūrniecības organizācijas starpniecību tiek pievienotas arvien jaunas inspekcijas prasības. Tādēļ ir jānodrošina ostas valsts kontroles amatpersonu kvalifikācijas paaugstināšana un pārkvalifikācija un nepārtraukti jāpilnveido viņu apmācība.
- (15) Savienības karoga valstu administrācijām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/21/EK²⁶ ir nepieciešama kvalitātes vadības sistēma, lai palīdzētu dalībvalstīm vēl vairāk uzlabot to kā karoga valstu darbību un nodrošināt vienlīdzīgus darbības apstākļus starp administrācijām. Līdzīgai prasībai attiecībā uz ostas valsts kontroles darbībām būtu jāļauj dalībvalstīm apliecināt, ka to organizācija, politika, procesi, resursi un dokumentācija ir piemēroti mērķu sasniegšanai, kā arī identificēt sistēmas problēmas, piemēram, resursu vai personāla piesaistes problēmas, pirms tās kļūst apgrūtinātas.
- (16) Lai šīs direktīvas noteikumus varētu piemērot atjauninātā versijā un dalībvalstis varētu izpildīt savus pienākumus saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un atbilstīgi direktīvas prasībām, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai attiecībā uz konvenciju atjaunināšanu Direktīvas 2009/16/EK darbības jomā un ar Parīzes SM pieņemto procedūru un pamatnostādņu saraksta grozīšanu saistībā ar ostas valsts kontroli. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanas, arī ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanas tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu²⁷. Konkrēti, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaikus ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (17) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas 2009/16/EK noteikumu īstenošanai attiecībā uz tās darbības jomā esošo konvenciju sarakstu, brīvprātīgo ostas valsts kontroles režīmu zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 24 metrus, VII pielikuma par paplašinātām inspekcijām piemērošanas nosacījumiem, vienoto drošuma un drošības pamatnostādņu un procedūru kopumu, kā arī prasībām attiecībā uz elektroniskajiem sertifikātiem, Komisijai būtu

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/21/EK (2009. gada 23. aprīlis) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu (OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.).

²⁷ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

piešķiramas attiecīgas īstenošanas pilnvaras. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²⁸.

- (18) Lai uzlabotu ostas valsts kontroles inspekciju kvalitāti jūras teritorijās, kas atrodas ES tuvumā, visas atbilstīgās dalībvalstis tiek mudinātas pievienoties Vidusjūras SM par ostas valsts kontroli (Vidusjūras SM).
- (19) Ņemot vērā Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) veikto dalībvalstu apmeklējumu visu uzraudzības ciklu, kurā uzrauga Direktīvas 2009/16/EK īstenošanu, Komisijai būtu jāizvērtē Direktīvas 2009/16/EK īstenošana ne vēlāk kā [desmit gadus pēc tās piemērošanas dienas, kas minēta XX pantā] un jāziņo par to Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm jāsadarbojas ar Komisiju visas šim izvērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā.
- (20) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus jūras transporta starptautiskā rakstura dēļ nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un ka dalībvalstu kopīgo darbību tīkla efekta dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā ir paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (21) Tādēļ Direktīva 2009/16/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

Direktīvu 2009/16/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 2. pantu groza šādi:
 - (a) panta 1. punktam pievieno šādus l) un m) apakšpunktus:
 - “l) Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu (*BWM* konvencija);
 - m) Nairobi Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu (Nairobi konvencija).”;
 - (b) panta 3. punktu svīturo;
- (2) direktīvas 3. pantu groza šādi:
 - (a) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Šī direktīva neattiecas uz zvejas kuģiem, kuru kopējais garums nepārsniedz 24 metrus, karakuģiem, peldošām palīgierīcēm, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem un izpriecu kuģiem, kas nav iesaistīti komercdarbībā.”;
 - (b) pantam pievieno šādu 4.a punktu:

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

“4.a. Dalībvalstis var veikt ostas valsts kontroles inspekcijas zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 24 metrus. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka šāda īpaša ostas valsts kontroles režīma nosacījumus zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 24 metrus. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 31. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

(3) direktīvas 5. pantā iekļauj šādu 2.a punktu:

“2.a. Inspekcijas II prioritātes kuģiem, ko veic dalībvalstis, kad to gadskārtējo inspekciju veikšanas saistības ir pārsniegtas par vairāk nekā 150 %, neņem vērā Parīzes SM līgumslēdzēju dalībvalstu gadskārtējo inspekciju veikšanas saistību aprēķinos.”;

(4) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Atbilstības kārtība inspekciju veikšanas saistībām

Dalībvalsts, kas nav veikusi 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā prasītās inspekcijas, ir izpildījusi saistības saskaņā ar minēto noteikumu, ja šādas neveiktas inspekcijas nepārsniedz 10 % no kopējā I prioritātes kuģu skaita, kas ienāk tās ostās un enkurvietās, neatkarīgi no šo kuģu riska profila.

Neskarot pirmajā daļā minēto neveikto inspekciju procentuālo īpatsvaru, dalībvalstis par prioritāti nosaka veikt tādu kuģu inspekcijas, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Savienības ostās ienāk reti.

Neskarot pirmajā daļā minēto neveikto inspekciju procentuālo īpatsvaru, attiecībā uz I prioritātes kuģiem, kas ienāk enkurvietās, dalībvalstis par prioritāti nosaka veikt inspekcijas kuģiem ar augsta riska profilu, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Savienības ostās ienāk reti.”;

(5) direktīvas 7. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Uzskata, ka dalībvalsts, kurā ienākušo I un II prioritātes kuģu kopskaits ir mazāks par 150 % no 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētās inspekciju veikšanas daļas, ir izpildījusi savas gadskārtējo inspekciju veikšanas saistības, ja minētā dalībvalsts ir veikusi inspekcijas divām trešdaļām I un II prioritātes kuģu no to I un II prioritātes kuģu kopskaita, kas ienākuši tās ostās un enkurvietās.”;

(6) direktīvas 8. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Dalībvalsts var nolemt atlikt I vai II prioritātes kuģa inspekciju šādos gadījumos:

- (a) ja inspekciju varēs veikt, kad kuģis attiecīgajā dalībvalstī ienāks nākamo reizi, ar nosacījumu, ka kuģis starplaikā neienāk nevienā citā Savienības vai Parīzes SM teritorijas ostā, un ja inspekciju neatliek ilgāk kā uz 15 dienām; vai
- (b) ja inspekciju varēs veikt citā ienākšanas ostā Kopienā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienu laikā, ar nosacījumu, ka valsts, kurā atrodas šāda ienākšanas osta, ir iepriekš piekritusi veikt inspekciju.

2. Ja inspekcija I vai II prioritātes kuģim nav veikta ekspluatācijas apstākļu dēļ, to neuzskata par neveiktu inspekciju, ar nosacījumu, ka inspekcijas neveikšanas iemesls tiek reģistrēts inspekciju datubāzē un ir iestājušies šādi izņēmuma apstākļi:

- (a) pēc kompetentās iestādes uzskata, inspekcijas veikšana radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa, tā apkalpes vai ostas drošībai vai jūras videi; vai
 - (b) kuģa ienākšana notiek vienīgi nakts laikā (kā norādīts 2. panta 10. punktā). Šādā gadījumā dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģus, kas regulāri ienāk ostā nakts laikā, atbilstīgi inspicē.”;
- (7) direktīvā iekļauj šādu 8.a pantu:

“8.a pants

Nepārvarama vara

Inspekcijas neveikšanu nepārvaramas varas situācijas dēļ neuzskata par neveiktu inspekciju, ja neveiktā inspekcija un tās neveikšanas iemesli tiek dokumentēti un reģistrēti inspekciju datubāzē.”;

- (8) direktīvas 9. pantu svīturo;
- (9) direktīvas 10. panta 2. punktu papildina ar šādu tekstu:

“c) Vidiskie rādītāji

Vidiskos rādītājus nosaka, pamatojoties uz kuģa oglekļietilpīguma rādītāju un ar *MARPOL*, *AFS*, *BWM* konvenciju, *CLC 92*, Flotes degvielas konvenciju un Nairobi konvenciju saistīto trūkumu skaitu saskaņā ar I pielikuma I.3. daļu un II pielikumu.”;

- (10) direktīvas 14. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Paplašinātu inspekciju veic ne mazāk kā divas ostas valsts kontroles amatpersonas. Paplašinātas inspekcijas darbības joma, cita starpā tajā ietveramās riska zonas, ir noteikta VII pielikumā. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus pasākumus, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus VII pielikuma piemērošanai. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 31. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

- (11) direktīvas 14.a panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Direktīvas 11. panta a) punktu un 14. pantu nepiemēro *Ro-Ro* pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic regulāru satiksmi un kam saskaņā ar šo pantu ir veikta inspekcija.”;

- (12) direktīvas 16. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalsts aizliedz ienākt tās ostās un enkurvietās kuģim, kas:

- kuģo ar tādas valsts karogu, kura iekļauta zema darbības līmeņa sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 36 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM, vai
- kuģo ar tādas valsts karogu, kura iekļauta augsta vai vidēja darbības līmeņa sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 24 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM.

Šā panta pirmo daļu nepiemēro 21. panta 6. punktā aprakstītajās situācijās.

Ienākšanas aizliegums stājas spēkā, tiklīdz kuģis atstāj ostu vai enkurvietu, kurā tas bijis aizturēts trešo reizi un kurā izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums.”;

(b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Pēc jebkuras turpmākas aizturēšanas kādā no Savienības ostām vai enkurvietām kuģim nosaka ienākšanas aizliegumu jebkurā no Savienības ostām un enkurvietām. Šo trešo ienākšanas aizliegumu var atcelt pēc tam, kad ir pagājis 24 mēnešu laikposms kopš rīkojuma izdošanas, un vienīgi gadījumā, ja:

- a) kuģa normatīvos un klasifikācijas sertifikātus ir izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009²⁹;
- b) saskaņā ar I pielikuma I.1. daļu kuģi pārvalda sabiedrība, kuras darbības līmenis ir augsts; un
- ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3.–9. punktā paredzētajiem noteikumiem.

Ikvienam kuģim, kas neatbilst šajā punktā noteiktajiem kritērijiem, pēc tam, kad ir pagājis 24 mēnešu laikposms kopš rīkojuma izdošanas, nosaka pastāvīgu ienākšanas aizliegumu jebkurā no Savienības ostām un enkurvietām.”;

(c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Ja pēc trešā ienākšanas aizlieguma Savienības ostā vai enkurvietā tiek aizturēts kuģis, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura iekļauta vidēja vai zema darbības līmeņa sarakstā, ko ik gadu publicē Parīzes SM ziņojumā, šim kuģim pastāvīgi tiek liegta ienākšana jebkurā Savienības ostā un enkurvietā.”;

(d) pantā iekļauj šādu 4.a punktu:

“4.a. Ja kuģis, kas kuģo ar augsta darbības līmeņa sarakstā iekļautas valsts karogu, tiek aizturēts ostā vai enkurvietā pēc trešā vai jebkura turpmāka ienākšanas aizlieguma un ja pirmās nākamās kuģa/ostas mijiedarbības laikā ES ostā normatīvos un klasifikācijas sertifikātus kuģim ir izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009, un tiek iesniegti pierādījumi, ka pirms šādu sertifikātu izdošanas ir noticis klasificēšanas sabiedrības veikts apmeklējums uz kuģa, šim kuģim uz 24 mēnešiem aizliedz ienākt jebkurā ostā vai enkurvietā.

Ja pirmās kuģa/ostas mijiedarbības laikā normatīvos vai klasifikācijas sertifikātus nav izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009, šim kuģim pastāvīgi tiek liegta ienākšana jebkurā ostā un enkurvietā.”;

(13) direktīvas 21. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ienākšanu jebkurā Savienības ostā vai enkurvietā liedz 1. punktā minētajiem kuģiem, kas dodas jūrā:

- (a) neievērojot nosacījumus, ko paredz tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas inspekcijas osta; vai

²⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.).

(b) neievērojot spēkā esošās konvenciju prasības un nepiestājot norādītajā remonta rūpnīcā.

Ienākšanas aizlieguma rīkojumu atceļ pēc 12 mēnešu laikposma. Ienākšanas aizlieguma rīkojums stājas spēkā no tā izdošanas dienas.

Šis aizliegums paliek spēkā, kamēr kuģa īpašnieks vai operators tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā tikuši atklāti trūkumi, nav sniedzis pietiekamas liecības, kas uzskatāmi pierāda kuģa pilnīgu atbilstību visām spēkā esošajām konvenciju prasībām.”;

(14) direktīvas 22. panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

“7. Sadarbībā ar dalībvalstīm un ņemot vērā zināšanas un pieredzi, kas gūta Savienībā un Parīzes SM ietvaros, Komisija izstrādā profesionālās pilnveides un apmācības programmu ostas valsts kontroles inspektoriem. Šajā apmācības programmā ņem vērā ostas valsts kontroles paplašināto jomu, kā arī uzlabojumus apmācības apjomā un veidos.

Sadarbībā ar dalībvalstīm Komisija pastāvīgi nosaka un nodrošina jaunas apmācības vajadzības, lai grozītu inspektoru profesionālās pilnveides un apmācības programmas mācību plānus, mācību programmas un saturu, jo īpaši attiecībā uz jaunajām tehnoloģijām un saistībā ar papildu saistībām, kas izriet no attiecīgajiem instrumentiem.”;

(15) direktīvas 24. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Dalībvalstis veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka informācija par jebkura to ostās un enkurvietās ienākoša kuģa faktisko ienākšanas laiku un faktisko atiešanas laiku kopā ar attiecīgās ostas identifikatoru trīs stundu laikā pēc atiešanas tiek nosūtīta uz inspekciju datubāzi, izmantojot Savienības jūras datu apmaiņas sistēmu *SafeSeaNet*, kas minēta Direktīvas 2002/59/EK 3. panta s) punktā. Tiklīdz tās ir nosūtījušas šo informāciju uz inspekciju datubāzi, izmantojot *SafeSeaNet*, dalībvalstīm vairs nav jānosūta dati atbilstīgi šīs direktīvas XIV pielikuma 1.2. punktam un 2. punkta a) un b) apakšpunktam.”;

(b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Dalībvalstis nodrošina, ka informāciju par inspekcijām, kas veiktas saskaņā ar šo direktīvu, nosūta uz inspekciju datubāzi uzreiz pēc tam, kad ir pabeigts inspekcijas ziņojums vai atcelts aizturējums.

Dalībvalstis 72 stundu laikā nodrošina, ka informāciju, kas ir nosūtīta uz inspekciju datubāzi, apstiprina, lai to varētu publicēt. Inspekcijas ziņojumu pirms tā nosūtīšanas uz datubāzi apstiprina ostas valsts kontroles inspektors, kas nepiedalījās inspekcijas komandas darbā.”;

(16) direktīvā iekļauj šādu 24.a pantu:

“24.a pants

Elektroniskie sertifikāti

1. Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka funkcionālās un tehniskās specifikācijas saskaņotai ziņošanas saskarnei, apstiprināšanas rīkam un centrālajam repozitorijam/datubāzei, kurā iekļauj IV pielikumā uzskaitīto un 13. panta 1. punktā minēto sertifikātu elektroniskās versijas. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 31. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

2. Dalībvalstis var izmantot saskaņoto ziņošanas saskarni, apstiprināšanas rīku un centrālo repozitoriju/datubāzi sertifikātu elektroniskajām versijām, lai atvieglotu savu kuģu reģistru pāreju uz elektroniskiem sertifikātiem.

3. Kuģiem, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura izdod šādus elektroniskos sertifikātus, izdara attiecīgu atzīmi kuģa riska profilā (KRP), kā noteikts I un II pielikumā.

4. Dalībvalsts ir atbildīga par datu elementu iesniegšanu atbilstoši spēkā esošajām juridiskajām un tehniskajām prasībām. Dalībvalsts joprojām ir atbildīga par datiem un informācijas un sertifikātu derīgumu, kā arī par jebkuras tādas informācijas atjaunināšanu, kas ir mainījusies pēc iesniegšanas centrālajā datubāzē.”;

(17) direktīvas 25. pantu aizstāj ar šādu:

“25. pants

Informācijas apmaiņa un sadarbība

Katra dalībvalsts nodrošina, ka tās ostas iestādes vai struktūras un citas attiecīgas iestādes vai struktūras sniedz ostas valsts kontroles kompetentajai iestādei šādu to rīcībā esošu informāciju:

- (a) informāciju par kuģiem, kuri nav paziņojuši nekādu informāciju saskaņā ar šīs direktīvas, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/59/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2019/883³⁰ prasībām, kā arī, ja nepieciešams, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Regulas (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu prasībām;
 - (b) informāciju par kuģiem, kas izbraukuši jūrā, neizpildījuši Direktīvas (ES) 2019/883 par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām 7. pantā noteiktās prasības;
 - (c) informāciju par kuģiem, kam aizliegts ienākt ostā vai kas izraidīti no ostas drošības apsvērumu dēļ;
- informāciju par acīmredzamām nepilnībām atbilstīgi 23. pantam.”;

(18) direktīvas 30. pantu aizstāj ar šādu:

“30. pants

Dalībvalstu atbilstības un darbības uzraudzība

Lai nodrošinātu šīs direktīvas lietderīgu īstenošanu un uzraudzītu vispārējo Savienības ostas valsts kontroles režīma darbību atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1406/2002 2. panta b) punkta i) apakšpunktam, Komisija apkopo vajadzīgo informāciju un veic apmeklējumus dalībvalstīs.

Katra dalībvalsts izstrādā, īsteno un uztur kvalitātes vadības sistēmu savas administrācijas ar ostas valsts pienākumiem saistīto darbību operatīvajām daļām. Kvalitātes vadības sistēmu sertificē saskaņā ar spēkā esošajiem starptautiskajiem kvalitātes standartiem.”;

(19) direktīvas 30.a pantu aizstāj ar šādu:

³⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883 (2019. gada 17. aprīlis) par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai (OV L 151, 7.6.2019., 116. lpp.).

“30.a pants

Deleģētie akti

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 30.b pantu, lai grozītu 2. panta 1. punktu, grozot tajā iekļauto konvenciju sarakstu, tiklīdz šādas konvencijas tiks pieņemtas kā Parīzes SM attiecīgs instruments, un lai grozītu VI pielikumu, pievienojot un/vai atjauninot Parīzes SM pieņemto procedūru un pamatnostādņu sarakstu saistībā ar ostas valsts kontroli, kas iekļauts minētajā pielikumā.”;

(20) direktīvas 31. pantā iekļauj šādu punktu:

“4. Uz grozījumiem attiecīgajos instrumentos, kas minēti 2. panta 1. punktā, var neattiecināt šo direktīvu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantu.”;

(21) direktīvas 33. pantu aizstāj ar šādu:

“33. pants

Īstenošanas noteikumi

Nosakot 2. panta 2. punktā, 3. panta 4.a punktā, 10. panta 3. punktā, 10. panta 4. punktā, 14. panta 4. punktā, 15. panta 3. punktā, 18.a panta 7. punktā, 23. panta 5. punktā, 24.a panta 6. punktā un 27. pantā minētos īstenošanas noteikumus saskaņā ar 31. panta 2. punktā minētajām procedūrām, Komisija jo īpaši rūpējas par to, lai minētajos noteikumos tiktu ņemtas vērā zināšanas un pieredze, kas gūta inspekciju sistēmā Savienībā, un lai tiktu izmantotas Parīzes SM īstenošanā uzkrātās zināšanas.”;

(22) direktīvas 35. pantu aizstāj ar šādu:

“35. pants

Īstenošanas pārskats

Komisija līdz [PB: norādīt datumu: desmit gadus pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas] iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu un ievērošanu.”;

(23) direktīvas I pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas I pielikumu;

(24) direktīvas II pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas II pielikuma tekstu;

(25) direktīvas III pielikumu svītros;

(26) direktīvas IV pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas III pielikuma tekstu;

(27) direktīvas V pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas IV pielikuma tekstu;

(28) direktīvas VIII pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas V pielikuma tekstu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis līdz [PB: norādīt datumu: viens gads pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.
Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS "AGENTŪRAS"

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli

1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma

Mobilitāte un transports: kuģošanas drošība

1.3. Priekšlikums attiecas uz:

- jaunu darbību
- jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību³¹
- esošas darbības pagarināšanu
- vienas vai vairāku darbību apvienošanu virzībā uz citu/jaunu darbību

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgais mērķis

Direktīvas 2009/16/EK grozīšanas vispārīgais mērķis ir saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus un nepieļaut tirgus izkropļojumus, nodrošināt augstu kuģošanas drošības līmeni un nodrošināt jūras piesārņojuma novēršanu. Pārskatīšana arī palīdz sasniegt 3. ilgtspējīgas attīstības mērķi (IAM) ("Nodrošināt veselīgu dzīvi un sekmēt labklājību jebkura vecuma cilvēkiem") un 14. IAM ("Saglabāt un ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un to resursus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu attīstību").

1.4.2. Konkrētie mērķi

Pārskatīšanas konkrētie mērķi ir šādi:
saskaņot ES tiesību aktus ar jaunajiem starptautiskajiem noteikumiem un procedūrām, ko noteikusi SJO/SDO vai Parīzes SM;
aizsargāt zvejas kuģus, to apkalpes un vidi;
nodrošināt digitālo risinājumu plašāku izplatību;
nodrošināt efektīvu un vienotu pieeju, veicot ostas valsts kontroles inspekcijas.

³¹ Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem / mērķgrupām.

Paredzams, ka priekšlikums nodrošinās saskanīgu un augstu drošības līmeni ostas valsts kontrolē visā Savienībā un ieviesīs digitalizētu sistēmu, lai paaugstinātu inspekciju efektivitāti, labāk nosakot kuģu risku, labāk sagatavojot inspekcijas un vieglāk un ātrāk apmainoties ar attiecīgo informāciju. Paredzams, ka tas arī palielinās ostas valsts kontroles vides aspektiem piešķirto nozīmību.

Paredzams, ka priekšlikums arī pastiprinās zvejas kuģu, to apkalpes un vides aizsardzību, samazinot bojāgājušo cilvēku un gūto traumu skaitu, kā arī flotes degvielas zaudējumus jūrā.

1.4.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzī progresam un sasniegumiem.

Ierosinātās direktīvas lietderība attiecībā uz konkrēto mērķi Nr. 1 tiks noteikta, pamatojoties uz *EMSA* veikto horizontālo analīzi un diskusijām semināros.

Ierosinātās direktīvas lietderība attiecībā uz konkrēto mērķi Nr. 2 tiks noteikta, pamatojoties uz inspekciju skaitu lielākos zvejas kuģos (garumā virs 24 metriem) un ziņojumiem, kas iesniegti *THETIS* atlases un inspekciju ziņojumu datubāzē, kā arī uz šāda veida kuģiem reģistrēto trūkumu un/vai aizturēšanas gadījumu skaitu, tiem ienākot ES ostās.

Ierosinātās direktīvas lietderība attiecībā uz konkrēto mērķi Nr. 3 tiks noteikta pēc *THETIS* augšupielādētās informācijas, t. i., tiks ņemts vērā to elektronisko sertifikātu skaits, ko karoga valstis augšupielādē *EMSA* apstiprināšanas rīkā un centrālajā repozitorijā, kā arī to inspekciju skaits, kurās tiek izmantoti elektroniskie sertifikāti.

Ierosinātās direktīvas lietderība attiecībā uz konkrēto mērķi Nr. 4 tiks noteikta, pamatojoties uz kvalitātes vadības sistēmas ikgadējo revīziju rezultātiem, kas tiks kopīgoti ar Komisiju, uz inspekciju skaitu, ko veicis vairāk nekā viens inspektors, un inspekcijas ziņojumu skaitu, ko apstiprinājis kāds cits, nevis tas inspektors, kurš veicis inspekciju, un uz pārkāpumu procedūru skaitu nākamajos gados.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās prasības, cita starpā detalizēts iniciatīvas izvēršanas laika grafiks

EMSA būs jāorganizē ostas valsts kontroles amatpersonu (OVKA) apmācības saistībā ar lielajiem zvejas kuģiem, galveno uzmanību pievēršot attiecīgajām ES pamatnostādņēm, un jāizstrādā attiecīgi mācību kursi. *EMSA* būs arī jāizstrādā *THETIS* modulis zvejas kuģiem un vienots mācību plāns zvejas kuģu ostas valsts kontrolei, kurā būs ietverti visi attiecīgie norādījumi un pamācības.

EMSA būs jāorganizē OVKA apmācība saistībā ar elektronisko normatīvo sertifikātu izmantošanu un jāizstrādā apstiprināšanas rīks un repozitorijs.

EMSA būs jāizstrādā uzlaboti apmācības rīki / jāattīsta OVKA kapacitāte attiecībā uz jaunajām tehnoloģijām, cita starpā, bet ne tikai attiecībā uz atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām, kas būs īpaši svarīgas, ņemot vērā paketi “Gatavi mērķrādītājam 55 %”, kā arī automatizācija, uzlabojot *EMSA* tiešsaistes apmācības rīkus un pieņemot darbā ekspertus.

Līdz 2025. gadam būs nepieciešami divi pilnslodzes ekvivalenti, lai izpildītu *EMSA* uzdevumus rīku izstrādē.

- 1.5.2. *Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka lietderība vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

Eiropas līmeņa rīcības pamatojums (*ex ante*)

ES rīcība kuģošanas drošības jomā nodrošina saskaņotu drošības un vides standartu piemērošanu un samazina jebkādas konkurences priekšrocības, atturot kuģu īpašniekus un/vai karoga valstis, kuras var mēģināt iegūt šādas priekšrocības, stingri neievērojot noteikumus un standartus, kas noteikti starptautiskajās konvencijās. Iekļaujot Parīzes SM procedūras un rīkus Eiropas tiesību aktos, tie kļūst pārsūdzami Eiropas Savienības Tiesā, tādējādi nodrošinot vienotu izpildi visā Savienībā.

Paredzamā Savienības pievienotā vērtība (*ex post*)

ES līmeņa ieviešanās ir devusi labumu, kas nebūtu bijis iespējams tikai atsevišķu valstu, SJO vai Parīzes SM līmenī. ES pievienoto vērtību nodrošina ieviešanās šajā nozarē, ņemot vērā tās lietderību, efektivitāti un radīto sinerģiju. Ar direktīvu ES tiesību aktus saskaņo ar SJO noteikumiem un nodrošina saskaņotu ziņojumu sniegšanu par ostas valsts kontroli. Attiecībā uz lielākiem zvejas kuģiem Parīzes SM un direktīvas piemērs, kas attiecas uz komerctransporta kuģiem, parāda, ka šo problēmu var atrisināt tikai ar saskaņotām procedūrām un vienotiem kritērijiem attiecībā uz šo kuģu OVK. Ja direktīva netiks pielāgota, tiks zaudēti tās īstenošanas rezultātā gūtie sinerģiskie ieguvumi.

- 1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

2018. gada *REFIT ex post* izvērtējumā un jūras transporta atbilstības pārbaudē tika secināts, ka OVK direktīva rada pievienoto vērtību, apvienojot ostas valsts kontroles sistēmu ar tiesisku izpildes mehānismu, lai nodrošinātu pareizu un konsekventu īstenošanu dalībvalstīs. Tas ir radījis spiedienu īstenot un nepārtraukti uzlabot, un līdz ar to panākt labāku resursu sadalījumu dalībvalstu līmenī ostas valsts kontrolei. Izvērtējumā tika secināts, ka OVK direktīva ir palīdzējusi sasniegt paredzētos mērķus uzlabot kuģošanas drošību, jūras drošību un piesārņojuma novēršanu un nodrošināt labākus darba un dzīves apstākļus uz kuģiem.

EMSA palīdzība ir būtiski atbalstījusi ES OVK režīmu. Izvērtējumā tika uzsvērtā *THETIS* datubāzes nozīmība. Vairāk nekā divas trešdaļas ES/EEZ dalībvalstu, kas veic OVK inspekcijas, izmanto tikai *THETIS*, lai izvēlētos, kurus kuģus inspicēt. Tika arī konstatēts, ka ļoti svarīga ir *EMSA* loma *THETIS* pārvaldībā un atjaunināšanā, kā arī aģentūras nodrošinātā inspektoru apmācība, lai saskaņotu inspekcijas visā Parīzes SM teritorijā. Līdzīgā veidā arī jūras transporta atbilstības pārbaude norādīja uz vairākiem iespējamiem uzlabojumiem attiecībā uz OVK.

Ex post izvērtējuma rezultāti ir iekļauti ietekmes novērtējumā, kas pievienots šai iniciatīvai, kā apkopots 5. pielikumā.

- 1.5.4. *Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Ierosinātā pārskatīšana ir galvenais rezultāts, ko devis Komisijas paziņojums par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, kurā izklāstīts ES redzējums par transporta sistēmu nākotnē. Stratēģijā tika paziņots, ka Komisija 2021. gadā plāno sākt spēkā esošo tiesību aktu plašu

pārskatīšanu attiecībā uz karoga valsts atbildību, ostas valsts kontroli un nelaimes gadījumu izmeklēšanu (saskaņā ar 10. pamatiniciatīvu — transporta drošuma un drošības uzlabošana).

Ierosinātā pārskatīšana radīs sinerģiju ar citiem ES tiesiskā regulējuma elementiem, jo īpaši ar Direktīvu 2009/18/EK par negadījumu izmeklēšanu un Direktīvu 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu.

Priekšlikums ir saderīgs ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu, lai gan tas būs jāpārplāno 1. izdevumu kategorijā attiecībā uz ikgadējām iemaksām *EMSA* (budžeta kompensācija ar EISI Transporta programmā paredzēto izdevumu kompensācijas samazinājumu (02 03 01)). Šā priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir iekļauta budžetā, kas paredzēts Komisijas priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un Regulas (EK) Nr. 1406/2002 atcelšanu.

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

1.5.5. *Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, to starpā pārdales iespējas, novērtējums*

Šīs iniciatīvas ietekme uz budžetu attiecas uz papildu resursiem, kas nepieciešami *EMSA* pieaugošajai nozīmei, atbalstot OVKA (t. i., attiecībā uz lielajiem zvejas kuģiem organizēt apmācību un izstrādāt *THETIS* moduli, kā arī vienotu mācību plānu, attiecībā uz elektroniskajiem sertifikātiem izstrādāt apstiprināšanas rīku un repozitoriju, kā arī izstrādāt uzlabotus apmācības rīkus / nodrošināt spēju attīstību attiecībā uz jaunajām tehnoloģijām, cita starpā, bet neaprobežojoties ar atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām un automatizāciju) saskaņā ar ierosināto direktīvu. Tie ir jauni *EMSA* uzdevumi, kas kļūs pastāvīgi, savukārt esošie uzdevumi nesamazināsies un netiks daļēji atcelti. Papildu vajadzības pēc cilvēkresursiem nevarēs apmierināt ar pārcelšanu citos amatos, savukārt papildu budžeta vajadzības tiks apmierinātas, veicot kompensēšanu no esošajām programmām, kuras saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu pārvalda *MOVE* ģenerāldirektorāts.

Apropriāciju palielinājums *EMSA* tiks kompensēts ar EISI Transporta programmai (02 03 01) plānoto izdevumu kompensējošu samazinājumu. Šā priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir iekļauta budžetā, kas paredzēts Komisijas priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un Regulas (EK) Nr. 1406/2002 atcelšanu.

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

Ierobežots ilgums

- Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- Finansiālā ietekme no GGGG. līdz GGGG. gadam

Beztermiņa

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG. līdz GGGG. gadam, [n. a.],
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes³²

Komisijas īstenota tieša pārvaldība:

- ko veic izpildaģentūras

Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

Netieša pārvaldība, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

- starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (norādīt);
- EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;
- publisko tiesību subjektiem;
- privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;
- dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;
- struktūrām vai personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

Piezīmes

Ierosinātās direktīvas pārvaldību kopumā īsteno Komisijas dienesti, atbilstošos gadījumos saņemot palīdzību no Eiropas Jūras drošības aģentūras.

Dalībvalstīm direktīvas noteikumi būs jātransponē līdz attiecīgā termiņam.

³² Papildu informāciju par budžeta izpildes metodēm un atsaucis uz Finanšu regulu sk. *BUDGpedia* tīmekļvietnē: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

Komisija kopumā būs atbildīga par ierosinātās direktīvas īstenošanu, kā arī par ziņojumu sniegšanu Eiropas Parlamentam un Padomei par īstenošanu dalībvalstīs un par to atbilstību.

Komisijas rīcībā ir gandrīz reāllaika līdzekļi, lai uzraudzītu direktīvas noteikumu īstenošanu dalībvalstīs un veidu, kā dalībvalstis šo direktīvu īsteno, jo ostas valsts kontroles inspekciju rezultātus ir nepieciešams augšupielādēt *THETIS* datubāzē 72 stundu laikā pēc inspekcijas. Tādējādi Komisija un/vai *EMSA* var uzraudzīt *THETIS* datubāzē, vai inspekcijas tiek veiktas atbilstoši prasībām un vai ziņojumi tiek augšupielādēti datubāzē. Šos rādītājus attiecībā uz inspekcijām, kas veiktas uz zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 24 metrus, uzraudzīs arī tās dalībvalstis, kuras veic minētās inspekcijas.

Komisija un/vai *EMSA* var iedarbīgi uzraudzīt dalībvalstu progresu katru nedēļu, un dalībvalstis zina, ka tās tiks uzraudzītas, ja kāds pasākums kļūs obligāts. Tādā gadījumā Komisija var ātri rīkoties, lai novērstu visus trūkumus, cita starpā sniedzot papildu tehnisko atbalstu vai apmācību no *EMSA* puses, vai arī Komisija var uzsākt pārkāpuma procedūru.

EMSA Komisijas vārdā arī veic apmeklējumus dalībvalstīs, lai pārbaudītu darbības uz vietas.

Dalībvalstīm būs nepieciešama kvalitātes vadības sistēma (KVS), lai apliecinātu, ka tās organizācija, rīcībpolitikas, procesi, resursi un dokumentācija ir piemēroti mērķu sasniegšanai. Tai būs vajadzīga sertifikācija un pēc tam arī revīzijas ik pēc pieciem gadiem. Dalībvalstīm būs jāiesniedz Komisijai un/vai *EMSA* akreditētas struktūras veikto revīziju rezultāti, lai OVK administrācijas varētu saglabāt savu KVS sertifikāciju.

EMSA veiks horizontālu analīzi, sniedzot norādes par to, kā tiesību akti darbojas, un identificējot nepilnības un to, ko var darīt šo nepilnību novēršanai, un ziņos par to Komisijai un dalībvalstīm, cita starpā izmantojot diskusijas semināros.

Visbeidzot, kad būs pagājuši desmit gadi pēc tiesību akta īstenošanas perioda beigām, Komisijas dienestiem būs jāveic izvērtējums, lai pārlicinātos, kādā mērā ir sasniegti iniciatīvas mērķi.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. *Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

Komisija kopumā būs atbildīga par ierosinātās direktīvas īstenošanu, kā arī par ziņojumu sniegšanu Eiropas Parlamentam un Padomei par tās efektivitāti un īstenošanu. Komisijai vajadzības gadījumā palīdzēs *EMSA*, sniedzot IT pakalpojumus un izstrādājot IT rīkus, kas nepieciešami ierosinātās direktīvas ziņojumu sniegšanas, uzraudzības un pārbaudes noteikumiem, kā arī organizējot apmācību. Dalībvalstīm būs jātransponē direktīva savos valsts tiesību aktos līdz direktīvā norādītajam termiņam. Izpildes panākšanas darbības tiks veiktas ostas valsts kontroles ietvaros.

2.2.2. *Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

Komisija kopumā būs atbildīga par ierosinātās direktīvas īstenošanu, kā arī par ziņojumu sniegšanu Eiropas Parlamentam un Padomei par īstenošanu dalībvalstīs un par to atbilstību, savukārt Eiropas Jūras drošības aģentūra būs atbildīga par savas darbības īstenošanu un par savas iekšējās kontroles sistēmas ieviešanu. Tai būs jāizstrādā IT rīki un moduļi, kā arī jānodrošina apmācība ostas valsts kontroles amatpersonām, un dalībvalstīm būs jāsteno izpildes panākšana.

EMSA ir vispiemērotākajā situācijā, lai veiktu ziņojumu sniegšanu un atbilstības uzdevumu novērtēšanu, jo tas būs tehnisks darbs, kam nepieciešamas plašas zināšanas datu pārvaldībā, kā arī padziļināta izpratne par sarežģītiem tehniskajiem jautājumiem, kas saistīti ar elektroniskajiem sertifikātiem un apmācību.

Dalībvalstis var vislabāk īstenot ierosinātās direktīvas izpildes panākšanu, jo īpaši turpinot saskaņotā veidā īstenot ostas valsts kontroli.

MOVE ģenerāldirektorāts veiks vajadzīgos kontroles pasākumus saskaņā ar 2017. gadā pieņemto uzraudzības stratēģiju par ģenerāldirektorāta attiecībām ar decentralizētajām aģentūrām un kopuzņēmumiem. Saskaņā ar minēto stratēģiju *MOVE* ģenerāldirektorāts uzrauga budžeta izpildes darbības rādītājus, revīzijas ieteikumus un administratīvos jautājumus. Reizi divos gados aģentūra sniedz ziņojumu. Aģentūras veiktajai uzraudzībai, kā arī ar to saistītajai finanšu un budžeta pārvaldībai veiktie kontroles pasākumi atbilst *MOVE* ģenerāldirektorāta kontroles stratēģijai, kas atjaunināta 2022. gadā.

EMSA rīcībā nodotos papildu resursus segs *EMSA* iekšējās kontroles un riska pārvaldības sistēma, kas ir saskaņota ar attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem un ietver īpašus kontroles pasākumus, lai novērstu interešu konfliktus un nodrošinātu trauksmes cēlēju aizsardzību.

2.2.3. *Kontroles izmaksu lietderības (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

Saskaņā ar ierosināto direktīvu papildu finansējums tiks nodrošināts tikai *EMSA*, kurai būs nepieciešams izstrādāt IT rīkus un moduļus, kā arī nodrošināt apmācību valstu OVKA.

EMSA ir pilnībā atbildīga par sava budžeta izpildi, savukārt *MOVE* ģenerāldirektorāts ir atbildīgs par budžeta lēmējinstīcijas noteikto iemaksu regulāru veikšanu. Paredzamais kļūdu riska līmenis maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī ir līdzīgs tam, kāds ir saistīts ar aģentūrai piešķirtajām budžeta subsīdijām.

Papildu uzdevumi, kas izriet no ierosinātās pārskatīšanas, neradīs īpašus papildu kontroles pasākumus. Tādēļ ir paredzams, ka *MOVE* ģenerāldirektorāta kontroles izmaksas (salīdzinot ar pārvaldīto līdzekļu vērtību) paliks nemainīgas.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.

Ierosinātajā direktīvā ir ietverti vairāki noteikumi, kas ir jo īpaši vērsti uz krāpšanas un pārkāpumu novēršanu. Dalībvalstīm būs nepieciešama kvalitātes vadības sistēma (KVS), lai apliecinātu, ka tās organizācija, politika, procesi, resursi un dokumentācija ir piemēroti mērķu sasniegšanai. Tai būs vajadzīga sertifikācija un pēc tam arī revīzijas ik pēc pieciem gadiem. Dalībvalstīm būs jāiesniedz Komisijai un/vai EMSA akreditētas struktūras veikto revīziju rezultāti, lai OVK administrācijas varētu saglabāt savu KVS sertifikāciju. Direktīva arī paredz, ka visi OVK inspekciju ziņojumi pirms to nosūtīšanas uz datubāzi būs jāapstiprina citai personai (vai nu citam ostas valsts kontroles inspektoram, vai uzraudzītājam), papildus tam inspektoram, kurš veica inspekciju.

EMSA piemēro decentralizēto ES aģentūru krāpšanas apkarošanas principus atbilstīgi Komisijas pieejai. Aģentūra 2021. gada martā pieņēma atjauninātu Krāpšanas apkarošanas stratēģiju, kuras pamatā ir OLAF sniegtā krāpšanas apkarošanas stratēģijas metodika un norādījumi, kā arī MOVE ģenerāldirektorāta Krāpšanas apkarošanas stratēģija. Tā nodrošina sistēmu, kas risina jautājumus par krāpšanas novēršanu, atklāšanu un krāpšanas izmeklēšanas nosacījumiem aģentūras līmenī. EMSA nepārtraukti pielāgo un uzlabo savu politiku un darbības, lai veicinātu EMSA darbinieku godprātību augstākajā līmenī, lai atbalstītu iedarbīgu krāpšanas riska novēršanu un atklāšanu un lai izveidotu atbilstošas procedūras iespējamo krāpšanas gadījumu un to rezultātu paziņošanai un apstrādei. Turklāt 2015. gadā EMSA pieņēma savu interešu konflikta politiku attiecībā uz valdi.

EMSA sadarbojas ar Komisijas dienestiem jautājumos, kas saistīti ar krāpšanas un pārkāpumu novēršanu. Komisija nodrošinās, ka šī sadarbība turpināsies un tiks stiprināta.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif. ³³	No EBTA valstīm ³⁴	No kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm ³⁵	No citām trešām valstīm	Citi piešķirtie ieņēmumi
1	02 10 02	Nedif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

³³ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

³⁴ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

³⁵ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif.	No EBTA valstīm	No kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm	No citām trešām valstīm	Citi piešķirtie ieņēmumi
	[XX.YY.YY.YY]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

3.2. Aplēstā ietekme uz izdevumiem

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz izdevumiem

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	1	Vienotais tirgus, inovācijas un digitalizācija
--	---	--

Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA)			Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028.– 2034.	KOPĀ
1. sadaļa.	Saistības	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Maksājumi	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
2. sadaļa.	Saistības	(1.a)					
	Maksājumi	(2.a)					
3. sadaļa.	Saistības	(3.a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Maksājumi	(3.b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
KOPĀ apropriācijas, kas paredzētas EMSA	Saistības	= 1 + 1.a + 3.a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Maksājumi	= 2 + 2.a + 3.b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7	“Administratīvie izdevumi”
--	----------	----------------------------

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	KOPĀ
Ģenerāldirektorāts <.....>							
• Cilvēkresursi							
• Citi administratīvie izdevumi							
KOPĀ <.....> ĢD	Apropriācijas						

KOPĀ apropriācijas saskaņā ar 7. IZDEVUMU KATEGORIJU daudz gadu finanšu shēmā	(Saistību summa = Maksājumu summa)							
--	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028.–2034.	KOPĀ
KOPĀ apropriācijas saskaņā ar 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJU daudz gadu finanšu shēmā	Saistības	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Maksājumi	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

3.2.2. *Aplēstā ietekme uz EMSA apropriācijām*

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

Summas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus			Gads N		Gads N+1		Gads N+2		Gads N+3		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						KOPĀ	
	IZNĀKUMI																	
	↓	Veids ³⁶	Vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais daudzums
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ³⁷ ...																		
— Iznākums																		
— Iznākums																		
— Iznākums																		
Starpsumma: konkrētais mērķis Nr. 1																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																		
— Iznākums																		
Starpsumma: konkrētais mērķis Nr. 2																		
KOPĒJĀS IZMAKSAS																		

Attiecīgā gadījumā summas atbilst summai, ko veido Savienības iemaksa aģentūrā un citi aģentūras ieņēmumi (maksas un nodevas).

³⁶ Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros utt.).

³⁷ Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.4.2. punktā. “Konkrētais(-ie) mērķis(-i)”.

3.2.3. Paredzamā ietekme uz EMSA cilvēkresursiem

3.2.3.1. Kopsavilkums

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata). Attiecīgā gadījumā summas atbilst summai, ko veido Savienības iemaksa aģentūrā un citi aģentūras ieņēmumi (maksas un nodevas).

	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028.– 2034.	KOPĀ
--	--------------	--------------	--------------	-------------------------	------

Pagaidu darbinieki (AD kategorijas)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Pagaidu darbinieki (AST kategorijas)					
Līgumdarbinieki					
Norīkoti valstu eksperti					

KOPĀ	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

Personāla vajadzības (pilnslodzes ekv.):

	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028.– 2034.	KOPĀ
--	--------------	--------------	--------------	-------------------------	------

Pagaidu darbinieki (AD kategorijas)	2	2	2	2	2
Pagaidu darbinieki (AST kategorijas)					
Līgumdarbinieki					
Norīkoti valstu eksperti					

KOPĀ	2	2	2	2	2
-------------	----------	----------	----------	----------	----------

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

EMSA sāks gatavot darbā pieņemšanu, tiklīdz priekšlikums tiks pieņemts. Izmaksas ir aplēstas, pamatojoties uz pieņēmumu, ka darbinieki, kuru slodze atbilst 2 pilnslodzes ekvivalentiem, tiek pieņemti darbā 2025. gada 1. jūlijā. Tātad pirmajā gadā ir nepieciešami tikai 50 % no cilvēkresursu izmaksām.

3.2.3.2. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības atbildīgajam ģenerāldirektorātam

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

Aplēse izsakāma veselos skaitļos (vai ne vairāk kā ar vienu zīmi aiz komata)

	Gads N	Gads N+1	N+2 gads	N+3 gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)							
20 01 02 01 un 20 01 02 02 (galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)							
20 01 02 03 (delegācijas)							
01 01 01 01 (netiešā pētniecība)							
10 01 05 01 (tiešā pētniecība)							
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu <i>FTE</i>)³⁸							
20 02 01 (<i>AC, END, INT</i> , ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)							
20 02 03 (<i>AC, AL, END, INT</i> un <i>JPD</i> delegācijās)							
Budžeta pozīcijas (norādīt) ³⁹	— galvenajā mītnē ⁴⁰						
	— delegācijās						
01 01 01 02 (<i>AC, END, INT</i> — netiešā pētniecība)							
10 01 05 02 (<i>AC, END, INT</i> — tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)							
KOPĀ							

³⁸ *AC* — līgumdarbinieki; *AL* — vietējie darbinieki; *END* — norīkoti valstu eksperti; *INT* — aģentūras darbinieki; *JPD* — jaunākie eksperti delegācijās.

³⁹ Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām *BA* pozīcijām).

⁴⁰ Galvenokārt ES kohēzijas politikas fondiem, Eiropas Lauksaimniecības fondam lauku attīstībai (ELFLA) un Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fondam (EJZAF).

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ģenerāldirektorāta darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ģenerāldirektorātam gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

FTE vienību izmaksu aprēķina apraksts jāiekļauj V pielikuma 3. iedaļā.

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

- Priekšlikums/iniciatīva ir saderīga ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu.
- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpārplāno attiecīgā izdevumu kategorija daudzgadu finanšu shēmā.

EMSA uzticēto uzdevumu izpildei būs jāpārplāno budžeta pozīcija, kas attiecas uz ikgadējo iemaksu aģentūrai (02 10 02) saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu. Apropriāciju palielinājums *EMSA* tiks kompensēts ar EISI Transporta programmai (02 03 01) plānoto izdevumu kompensējošu samazinājumu pašreizējā daudzgadu finanšu shēmā. Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma⁴¹.

Paskaidrojiet, kas jā dara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un atbilstošās summas.

3.2.5. Trešo personu iemaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz trešo personu līdzfinansējumu.
- Priekšlikums/iniciatīva paredz līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

⁴¹ Sk. 12. un 13. pantu Padomes Regulā (ES, Euratom) Nr. 2093/2020 (2020. gada 17. decembris), ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam.

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - pašu resursus
 - citus ieņēmumus

Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piesaistīti izdevumu pozīcijām

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁴²					
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
..... pants								

Attiecībā uz citiem “piesaistītajiem” ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Norādīt ietekmes uz ieņēmumiem aprēķināšanai izmantoto metodi.

⁴² Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.