



Briselē, 2026. gada 5. martā
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

PAVADVĒSTULE

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

Saņemšanas datums: 2026. gada 5. marts

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretāre *Thérèse BLANCHET*

Temats: KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI,
EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN
REĢIONU KOMITEJAI
par ES Jūrniecības industriālo stratēģiju

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2026) 111 final.

Pielikumā: COM(2026) 111 final



Briselē, 4.3.2026.
COM(2026) 111 final

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

par ES Jūrnecības industriālo stratēģiju

1. IEVADS

Eiropa ir ūdeņiem bagāta pasaules daļa. Eiropas Savienības un tās dalībvalstu pārziņā atrodas pasaulē lielākā kolektīvā jūras teritorija, kas aptver ekskluzīvās ekonomikas zonas (EEZ) 25 miljonu km² platībā¹. Savienības krasta līnija ir viena no pasaulē visgarākajām – tā stiepjas 70 000 km garumā, apliecot 22 dalībvalstis. To papildina 42 000 km garš iekšējo ūdensceļu tīkls un tūkstoši ostu, jahtu piestātņu, kuģu būvētavu un piegādātāju, tāpēc nepieciešamība vēl prasmīgāk izmantot Eiropas ūdenstransporta vienotā tirgus potenciālu ir jo lielāka.

Jūrnieciskās ražošanas² industrija un kuģniecības³ industrija ir Eiropas autonomijai, noturībai, aizsardzībai, ekonomiskajai drošībai, labklājībai, dekarbonizācijai un tās EEZ aktīvu un resursu ilgtspējīgai izmantošanai un aizsardzībai **stratēģiski svarīgi sektori.** Eiropas jūrnieciskās ražošanas sektors ir pasaules līderis sarežģītu, augstas klases kuģubūves un progresīvu tehnoloģiju jomā. Tas veicina inovāciju ilgtspējīga ūdenstransporta un zilās ekonomikas jomā un ir reģionālās industriālās izaugsmes stūrakmens. Eiropas kuģniecības sektors ir viens no vadošajiem jūrniecības pakalpojumu sniedzējiem pasaulē un kā tāds nodrošina pirmās nepieciešamības preču piegādi, veicina tirdzniecību un sekmē ES enerģētisko neatkarību. Kopā ar citiem ūdenstransporta segmentiem tas nosaka arī pieprasījumu pēc jūrnieciskās ražošanas produktiem un pakalpojumiem, kā arī ietekmē tehnoloģiskās izvēles.

Abi šie sektori ir svarīgi, lai varētu Savienības un dalībvalstu militārās spējas uzlabot, atvieglot bruņoto spēku pārvietošanos un piegādājot karakuģus un divējāda lietojuma kuģus civiliem un militāriem mērķiem. Abiem ir izšķiroša nozīme ES digitālās un atkrastes energoinfrastruktūras, piemēram, cauruļvadu, vējparku, elektroenerģijas un datu kabeļu, izvēršanā un aizsardzībā. Citiem apakšsegmentiem, piemēram, kruīzu un jūras tūrismam, piemīt ievērojams inovācijas potenciāls, kas var uzlabot to ilgtspēju.

Šajā ūdenstransporta ekosistēmā pastāv savi izaicinājumi. M. Dragi⁴ un S. Nīnistes⁵ ziņojumos uzsvērts, ka sektors ir pakļauts spēcīgai globālai konkurencei un spriedzei, pieaugošai atkarībai no trešās valstīs būvētiem kuģiem un turienes finansējuma, kā arī saskaras ar dekarbonizācijas prasībām un darbaspēka novecošanu, bet tas prasa prasmju pilnveidi un pārkvalifikāciju.

Ir vajadzīgs rīcībpolitiskais satvars, kas aizsargā un atbalsta Eiropas jūrnieciskās ražošanas un kuģniecības industriju, uzlabo to inovētspēju, veicina digitalizāciju, ilgtspēju un dekarbonizāciju kā industriālu iespēju avotus, virza tehnoloģisko līderību un stiprina abu minēto industriju konkurētspēju. Kopā ar ostām šīs industrijas ir būtiskas ES pozīcijas stiprināšanai mainīgajā ģeopolitiskajā vidē, kā arī svarīgas ES stratēģiskajai autonomijai, ekonomiskajai drošībai un sagatavotībai. Tāpēc Komisija reizē ar šo jūrniecības industriālo stratēģiju ierosina arī ES Ostu stratēģiju.

¹ Ieskaitot visus ES tālākos reģionus.

² Jēdziens “jūrnieciskā ražošana” ietver plašu industriālo darbību un pakalpojumu klāstu, proti: 1) jūras un iekšzemes ūdensceļu kuģu, laivu, peldošo platformu un citu specializētu virsūdens un zemūdens vienību būvniecību, remontu, apkopi, pārbūvi, modernizāciju, demontāžu un pārstrādi; 2) aprīkojuma un tehnoloģiju ražošanu jūrniecības, ostu un zilās ekonomikas darbībām.

³ Jēdziens “kuģniecība” ietver visus jūras kravu un pasažieru pārvadājumu segmentus, t. sk. piekrastes, tuvsatiksmes kuģošanu un dziļjūras kuģniecību, specializētus kuģniecības pakalpojumus, kā arī līgumreisu un līnijasatiksmes uzņēmējdarbības modeļus.

⁴ *The future of European competitiveness* (“Eiropas konkurētspējas nākotne”), Mario Dragi ziņojums (2024. gads).

⁵ *Strengthening Europe's civil and military preparedness and readiness* (“Eiropas civilās un militārās sagatavotības un gatavības stiprināšana”), Īpašā padomnieka Sauli Nīnistes ziņojums (2024. gads).

Jārīkojas tagad. Šajā ES Jūrniecības industriālajā stratēģijā, kuras pamatā ir tīras rūpniecības kurss un dažādas saistītas ES iniciatīvas⁶, ir izklāstīts redzējums un rīcības virziens, kas balstās uz sešiem pīlāriem.

ES Jūrniecības industriālā stratēģija



2. BŪVĒT, APRĪKOT UN REMONTĒT

Spēcīgs jūrnieciskās ražošanas sektors⁷ ir stratēģiski svarīgs Eiropas suverenitātei. Tas dod Eiropai iespēju būvēt un uzturēt kuģus, aprīkojumu, platformas un tehnoloģijas, kas vajadzīgas, lai atbalstītu un aizsargātu savas vitāli svarīgās intereses – no enerģētiskās neatkarības, klimatnoturības un pārtikas nodrošinājuma⁸ līdz robežu un kritiskās infrastruktūras aizsardzībai, militārajai mobilitātei, okeāna novērošanai un kuģošanai Arktikā⁹.

Komerčiālās kuģubūves kritiskās masas saglabāšana ES ir būtiska jūras spēku kuģubūves ilgtspējai, ņemot vērā abām šīm jomām piemēroto izteikto divējāda lietojuma aspektu un savstarpēju papildinātspēju¹⁰. Tas ir svarīgi arī tādēļ, lai, nodrošinot kontroli pār svarīgām tehnoloģijām un zinātību, Eiropā saglabātu piegādes ķēžu dzīvotspēju un tādējādi veicinātu nodarbinātību, ieguldījumus un inovāciju reģionālā līmenī, arī nomaļos apgabalos, salās un tālākos reģionos. Kuģu remonta, apkopes, pārbūves, modernizācijas un pārstrādes spējai ir izšķiroša nozīme ūdenstransporta drošības, dekarbonizācijas un aprītīguma veicināšanā.

2.1. ES jūrnieciskā ražošana: izaugsmes un konkurētspējas veicināšana pirmtirgos

Pašlaik Eiropa joprojām ir pasaules līdere dažu tehnoloģiski vissarežģītāko tipu kuģu (piemēram, kruīza kuģu, karakuģu, ledlaužu, pētniecības kuģu, zemūdens kabeļu ieklāšanas kuģu, atkrastes vēja parku apkalpošanas kuģu, peldplatformu un pārveidotājplatformu, jahtu un atpūtas kuģu) būvēšanā, kā arī tīras piedziņas sistēmu un

⁶ To vidū ES Konkurētspējas kompass (COM(2025) 30 final), Eiropas Okeāna pakts (COM(2025) 281 final), ES Jūras drošības stratēģija (14280/23), Ūdensresursu noturības stratēģija (COM(2025) 280 final) un Nulles piesārņojuma rīcības plāns (COM(2021) 400 final).

⁷ Eiropas jūrnieciskās ražošanas sektorā darbojas 300 kuģu būvētavu un 28 000 jūrniecības aprīkojuma ražotāju. Sakarā ar Mobilitātes pārkārtošanas plānu (2024) ir veikta sektora iezīmju, vajadzību, problemātikas un iespēju augšupēja analīze. Šīs analīzes ieteikumi ir atspoguļoti šajā stratēģijā.

⁸ Izmantojot, piemēram, specializētus kuģus, pārveidotājplatformas un peldplatformas, pamatstrukturās un elektroinfrastrukturā atkrastes atjaunīgajai enerģijai kopumā un it īpaši atkrastes vēja enerģijai, modernus bagarkuģus, kas nodrošina aizsardzību pret jūras līmeņa celšanos un upju izraisītiem plūdiem, kā arī ilgtspējīgas zvejas un akvakultūras darbībām derīgus kuģus. Konkrētāk, attiecībā uz zvejas kuģiem Komisija līdz 2026. gada III ceturksnim publicēs ceļvedi par ES zvejniecības un akvakultūras enerģētisko pārkārtošanu, ar ko sektors tiks vadīts šajā virzienā un kas apkopos atziņas un ieteikumus no ES zvejniecības un akvakultūras enerģētiskās pārkārtošanas partnerības.

⁹ Izmantojot patruļkuģus un jūras spēku kuģus, zemūdens kabeļu kuģus, divējāda lietojuma kuģus, pētniecības kuģus, okeāna izpēti, novērošanas, monitoringa un uzraudzības tehnoloģijas, ledlaužus un ledus klases kuģus.

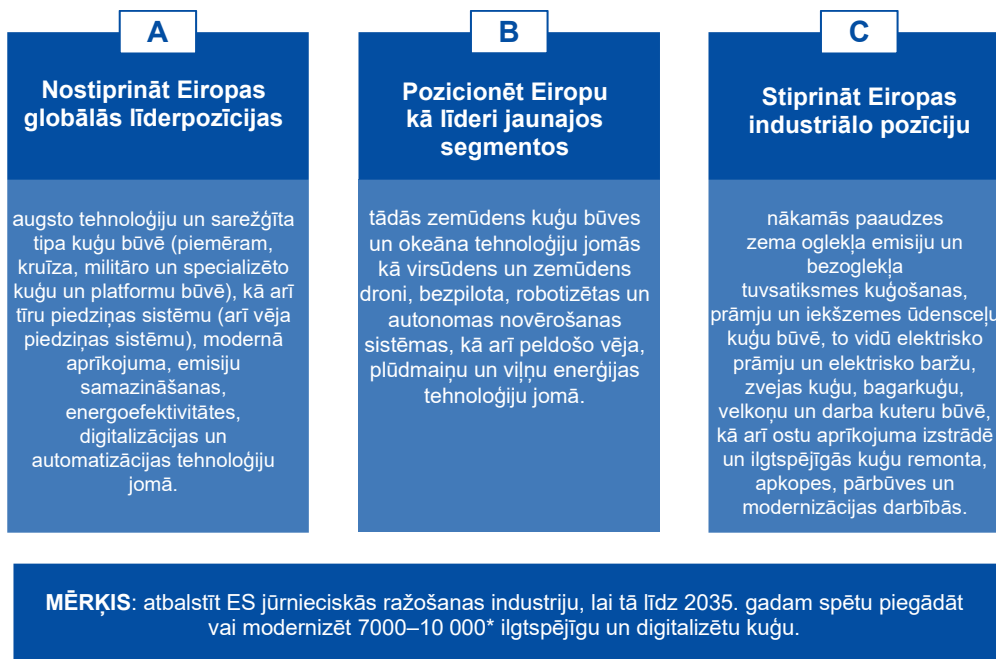
¹⁰ Jaunajā kopīgajā paziņojumā par ES ekonomiskās drošības stiprināšanu (JOIN (2025) 977), kurā uzsvērts, cik svarīgi ir investēt dinamiskā industriālajā bāzē, kuģubūvē ir īpaši atzīta par stratēģisku divējāda lietojuma sektoru.

moderna aprīkojuma izstrādē. Tā kā 97 % no pasaules kruīza kuģu flotes ir būvēti Eiropā, kruīza kuģu būve Eiropai ir svarīga, lai uzturētu un attīstītu savas augsti specializētās kuģubūves spējas citos segmentos, kuri ir svarīgi no stratēģiskās autonomijas viedokļa.

Citos tirgus segmentos, proti, tirdzniecības kuģu būvē, Eiropas kuģu būvētavas pēdējo desmitgažu laikā zināmu daļu pasaules tirgus ir zaudējušas starptautiskā tirgus izkropļojumu dēļ, ko noteikušas masīvas valsts virzītas investīcijas trešās valstīs, ar tirgus noteikumiem nesaderīga prakse, kā arī darbaspēka un enerģijas izmaksu atšķirības. Lai gan Eiropas kuģu būvētavas ir specializējušās darbam maza apjoma tirgos ar augstu pievienoto vērtību, arī šajos segmentos ienāk ārvalstu konkurenti. ES industrija pēdējā laikā atpaliek no citām valstīm, piemēram, no Ķīnas, tādos stratēģiski svarīgos kuģubūves segmentos kā prāmji¹¹ un atkrastes vēja parku apkalpošanas kuģi. Arvien vairāk tiek apdraudēta arī tās vadošā pozīcija zemūdens kuģu, jūras un ostu aprīkojuma jomā.

Lai saglabātu Eiropas jūrnieciskās ražošanas bāzi un pilnībā izmantotu tās inovatīvo potenciālu, ES un tās dalībvalstīm ir industriālās rīcībpolitikas centieni jākoncentrē tur, kur var reāli sasniegt vislabākos rezultātus, t. i., **segmentos ar augstu pievienoto vērtību un spēcīgu industriālo potenciālu ražošanai ES**¹².

ES jūrnieciskās ražošanas industriālais redzējums līdz 2030. gadam



* “SEA Europe” manifests “Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035” (“Līdz 2025. gadam uzbūvēt Eiropā 10 000 ilgtspējīgu un digitalizētu kuģu”) (2024).

Lai sasniegtu šo mērķi, būs vajadzīgi gan piedāvājuma, gan pieprasījuma virzīti pasākumi un pareizie veicinošie nosacījumi, ieskaitot ciešu publiskā un privātā sektora sadarbību.

¹¹ Eiropas kuģubūves tirgus daļa iekšzemes (ES) tirgū piegādāto lielo prāmju (t. i., prāmju ar bruto tilpību virs 5000 t) skaita ziņā 2020.–2024. gadā bija 38 % jeb vidēji trīs šādi kuģi gadā. Līdz 2010. gadam Eiropa bija pasaules līdere, bet 2020.–2024. gadā tās globālā tirgus daļa nokritās līdz aptuveni 15 % (no 60 % 2010. gadā).

¹² Dekarbonizācija, digitalizācija, paredzamā atkrastes atjaunīgo energoresursu apguves paplašināšana un jaunu izaugsmes tirgu rašanās zilajā ekonomikā, piemēram, zemūdens un okeāna novērošanas tehnoloģijas, militārā mobilitāte un investīciju pieaugums aizsardzībā dod iespējas piesaistīt un stiprināt Eiropas jūrnieciskās ražošanas bāzi. Piemēram, ņemot vērā tādus faktorus kā akumulatoru enerģijas blīvuma rādītāju uzlabošanās un krasta elektroapgādes infrastruktūras attīstība, tiek lēsts, ka līdz 2030. gadam elektrificējamo prāmju skaits varētu sasniegt 364. Turklāt tiek lēsts, ka laikposmā no 2020. līdz 2050. gadam tiks modernizētas divas trešdaļas no pašreizējās aptuveni 12 000 kuģu lielās flotes, kas kuģo Eiropas iekšzemes ūdensceļos, savukārt viena trešdaļa būs jaunbūvēti kuģi (aptuveni 140 jauni kuģi gadā).

Šajā nolūkā Komisija izveidos **ES Jūrnieceības industriālo vērtības ķēžu aliansi**, kuras mērķis ir stiprināt Eiropas industriālo suverenitāti un tehnoloģisko līderību atsevišķos jūrnieceiskās ražošanas un jauno tehnoloģiju pirmsīrgos. Alianse apvienos ieinteresētās personas no ūdenstransporta ekosistēmas, kā arī valstu un reģionālās iestādes. Veicinādama kopīgu ceļvežu un projektu plūsmu izveidi noteiktās jomās, tā pavērs ceļu industriālo darbību ekonomiskā pamatojuma apzināšanai Eiropā. Alianse strādās arī pie tā, lai atbalstītu ES un dalībvalstis investīciju prioritāšu saskaņošanā, apzinātu papildu stimulus pieprasījuma un sinerģijas veicināšanai visā vērtības ķēdē visā Eiropā un koordinētu ES atbalsta mehānismus ar valstu projektiem.

2.2. ES jūrnieceības ražošanas bāzes modernizācija

Līdz 2030. gadam Eiropas rūpnieceībai ir jāpanāk, lai būtu notikusi tālāka virzība uz viedu un tīru jūrnieceisko ražošanu, jaunā kvalitātē izmantojot digitalizāciju, progresīvu robotiku, mākslīgo intelektu, modularitāti, energoefektivitāti un industriālo procesu aprītīgumu. Tas ir būtiski, lai jūrnieceisko ražošanu Eiropā padarītu noturīgāku un rentablāku, mazinātu gaidāmās darbaspēka trūkuma problēmas, palielinātu ražīgumu un paplašinātu industriālo objektu operacionālo jaudu.

Mazās un vidējās kuģu būvētavās ir jāpalielina inovatīvu ražošanas tehnoloģiju izmantošana attiecībā uz materiāliem, procesiem, MI un prasmēm. Tāpēc Komisija izsludina **pētnieceības un inovācijas vadošās iniciatīvas uzaicinājumu “Nākotnes kuģu būvētavas”**¹³, lai atbalstītu šādu tehnoloģiju testēšanu un demonstrējumus reālajā kuģu būvētavu ekosistēmā ar mērķi vēlāk iegūtos rezultātus plašāk pielietot un izvērst.

Sastrēgumposmī, kas saistīti ar administratīvajām atļaujām, var ierobežot kuģu būvētavu spēju paplašināt vai modernizēt iekārtas vai ieviest dekarbonizācijas tehnoloģijas, piemēram, tīras degvielas bunkurēšanas infrastruktūru vai piestātņu elektrifikāciju. Nesen ierosinātā regula par vidiskās novērtēšanas paātrināšanu¹⁴ un Eiropas Tīklu pakete var paātrināt industriālo objektu elektrifikāciju, arī ostu teritorijās, piemēram, kuģu remonta un tehniskās apkopes iekārtās, tāpēc likumdevējiem tā būtu jāpieņem pēc iespējas ātrāk. **Ierosinātais Industriālās attīstības paātrināšanas akts** vienkāršos un paātrinās atļauju izdošanas procedūras, arī jūrnieceiskās ražošanas objektiem.

Visbeidzot, Komisija kopā ar ieinteresētajām personām ES Jūrnieceības industriālo vērtības ķēžu aliansē pētīs veidus, kā optimizēt pārrobežu ražošanas un piegādes ķēžu sinerģiju, veicinot standartizāciju tur, kur var panākt apjomradītus ietaupījums, piemēram, lai samazinātu izmaksas un ātrāk ieviestu noteiktus komponentus nākamās paaudzes kuģiem.

2.3. Publiskā iepirkuma un finansējuma izmantošana, lai atbalstītu ES industriālo līderību

Publisko iepirkumu izmantojot stratēģiski, var palīdzēt veicināt pieprasījumu pēc tīrām, inovatīvām ES precēm un pakalpojumiem, kā arī pēc stratēģiski nozīmīgiem kuģiem pirmsīrgos¹⁵, kas ir kritiski svarīgi ES noturībai un ekonomiskajai drošībai.

¹³ Pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” 2026.–2027. gada darba programma – CL5-2026-05-D5-12. Orientējošais budžets ir 21 miljons EUR.

¹⁴ Priekšlikums pārskatītai direktīvai, kam jāpaātrina atļauju izdošanas procedūra infrastruktūras projektiem (COM(2025) 1007 final).

¹⁵ Kā piemēru var minēt tiešo iepirkumu, kurā iegādājas prāmjus vietējam, pilsētu un salu transportam, okeanogrāfijas un pētnieceības kuģus, ledlaužus, darba kuterus, piesārņojuma kontroles kuģus, meklēšanas un glābšanas kuģus, mācību

Komisija sadarbosies ar ES/EEZ dalībvalstīm, lai apzinātu un veicinātu **daudzgadu, agregētu publisko pasūtījumu plūsmu no ES/EEZ publiskajiem pircējiem** ar nolūku raidīt ilgtermiņa, agregētu publiskā pieprasījuma signālu attiecīgajos segmentos (tādos kā, piemēram, prāmji, pētniecības kuģi, ledlauži, velkoņi, droni¹⁶) un veicinātu Eiropas jūrnieciskās ražošanas sektora gatavību šādu pieprasījumu apmierināt.

Saistībā ar gaidāmo ES publiskā iepirkuma regulējuma pārskatīšanu Komisija atbilstoši starptautiskajām saistībām ierosinās **mērķētas ar cenu nesaistītas prasības** atsevišķos stratēģiskos publiskā iepirkuma segmentos, lai šādi atbalstītu ES industriālās noturības un ekonomiskās drošības mērķus.

Turklāt Komisija, kad izstrādās izsoles nosacījumus stratēģiskiem jūras, atjaunīgās enerģijas vai zemūdens projektiem, izvērtēs ārējās atkarības un vajadzību pēc kritērijiem, kas nav saistīti ar cenu un izmantojami specializētu kuģu iegādei.

Publiskais finansējums var stiprināt arī privāto pieprasījumu pēc viediem un tīriem produktiem, veicinot inovāciju un vērtības radīšanu ES. Šajā nolūkā daudzgadu finanšu shēmas (2028–2034) priekšlikumos un it īpaši Eiropas Konkurētspējas fonda (EKF) priekšlikumā ir iekļauti **mērķēti ES priekšrocību nosacījumi** stratēģisko tehnoloģiju un spēju aizsardzībai atbilstoši starptautiskajām saistībām.

Jaunajā **kopīgajā paziņojumā par ES ekonomiskās drošības stiprināšanu**¹⁷ dalībvalstis, EIB grupa un citas starptautiskas finanšu iestādes, kā arī valsts attīstību veicinošas bankas, kas īsteno valsts vai ES budžetu, tiek aktīvi mudinātas finansēšanas lēmumos integrēt ekonomiskās drošības apsvērumus¹⁸.

2.4. Godīgas konkurences nodrošināšana ar trešām valstīm

Komisijas mērķis ir nodrošināt godīgu konkurenci visā pasaulē un aizsargāt Eiropas jūrniecības ražojošo segmentu no kaitīgas tirdzniecības prakses, piemēram, plēsonīgām cenām, uz tirgu neorientētas subsidēšanas, intelektuālā īpašuma tiesību (IĪT) pārkāpumiem un uzspiestas tehnoloģiju pārnese trešās valstīs.

Komisija sāks strukturētu dialogu ar ES jūrnieciskās ražošanas industriju (iespējams, Jūrniecības industriālo vērtības ķēžu alianses satvarā), lai vēl vairāk uzlabotu tās izlūkošanas spējas, vērojot globālo kuģubūves politiku un tirgus norises, stratēģiskos riskus, apdraudējumus un iespējas piegādes ķēdes noturībai, kā arī šķēršļus piekļuvei tirgum trešās valstīs. Šajā nolūkā Komisija cita starpā izmantos jauno ES Jūrniecības industriālo vērtības ķēžu aliansi, kā arī savu ES delegāciju tīklu un jauno ekonomiskās drošības informācijas centru, kas pieteikts jaunajā kopīgajā paziņojumā par ES ekonomiskās drošības stiprināšanu¹⁹. Tas ļaus labāk atklāt un noteikt jomas, kurās negodīga tirdzniecības prakse trešās valstīs kaitē vai var kaitēt ES kuģu būvētavām un aprīkojuma ražotājiem, un savākt vajadzīgo informāciju iespējamiem tirdzniecības pasākumiem vai darbībām godīgas konkurences nodrošināšanai.

Lai industriju labāk aizsargātu pret kaitīgu tirdzniecības praksi, Komisija:

un glābšanas kuģus, kā arī komponentus, remonta un specializētos pakalpojumus, piemēram, jūras spēku, patrulēšanas un krasta apsardzes līdzekļus un tehnoloģijas.

¹⁶ Ņemot vērā un sinerģijā ar daudzfunkcionālās ES kabeļu kuģu rezerves flotes izveidi, ko paredz ES kabeļu drošības rīcības plāns (JOIN/2025/9 final), un ar attiecīgajām darbībām, ko paredz rīcības plāns dronu un pret dronu sistēmu drošībai (COM(2026) 81 final).

¹⁷ (JOIN (2025) 977).

¹⁸ Tas ietver prioritātes piešķiršanu atbalstam ES uzņēmumiem, kas kritiski svarīgos sektoros mazina atkarību no ārvalstīm un neļauj augsta riska piegādātājiem, kuri ir no trešām valstīm, piekļūt ES un valstu finansējumam.

¹⁹ (JOIN (2025) 977).

- **izvērtēs iespējas un vajadzības gadījumā, ja tas būs iespējams, ierosinās jaunu sektorspecifisku instrumentu²⁰** vai mērķētus grozījumus tirdzniecības rīcībpolitikas instrumentu kopumā atbilstoši starptautiskajām saistībām. Risinājumi būs vērsti uz konkrētiem segmentiem, kuri ir būtiski Eiropas stratēģiskajai autonomijai un ekonomiskajai drošībai un kuros ES kuģu būvētavas joprojām darbojas, bet saskaras ar negodīgu ārvalstu konkurenci²¹;
- **izmantos pastāvošos un turpmākos tirdzniecības un investīciju nolīgumus**, lai aizsargātu un veicinātu ES jūrnieciskās ražošanas bāzes intereses, arī izmantojot noteikumus par piekļuvi tirgum, antisubsidēšanu, pārredzamības pienākumiem un intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzību;
- **atjaunos centienus nākotnē noslēgt starptautisku nolīgumu kuģubūves jomā**, kas novērstu ar tirgus noteikumiem nesaderīgu praksi šajā sektorā.

Komisija turpinās veicināt konkurences apstākļu vienlīdzīgumu kuģu eksporta kredītu jomā un tālab turpinās izstrādāt **kuģu sektora vienošanos (SSU)²²**, kas ir daļa no **ESAO Vienošanās par oficiāli atbalstītiem eksporta kredītiem**, piemēram, paredzot īpašus noteikumus bezemisiju un mazemisiju kuģiem. Komisija strādās arī pie tā, lai atbalstītu ES kuģu būvētavas, iekārtu ražotājus un pakalpojumu sniedzējus trešo valstu tirgos, tālab **izveidojot jaunu ES līmeņa finansēšanas instrumentu eksporta kredītiem²³**.

2.5. Globālo kuģu pārstrādes satvaru stiprināšana un jūrnieciskā aprītīguma veicināšana

Kuģu pārstrāde ļauj atgūt un atkalizmantot vērtīgus materiālus, piemēram, tēraudu, varu un alumīniju, samazinot vajadzību pēc neapstrādātu resursu ieguves un atbalstot aprites ekonomikas principus. Tiek prognozēts, ka nākamajā desmitgadē tiks pārstrādāts vairāk nekā 16 000 kuģu. Komisijas mērķis būs **stiprināt Honkongas konvenciju par kuģu pārstrādi²⁴**, lai piedāvātu atjauninātu un stabilāku globālo satvaru. Galīgais mērķis ir panākt pilnīgu starptautisko noteikumu un ES Kuģu pārstrādes regulas saskaņotību un izveidot drošu, ilgtspējīgu un atbildīgu pārstrādes praksi starptautiskā mērogā.

Turklāt Komisija izpētīs veidus, kādos atbalstīt **ES kuģu pašmāju pārstrādes jaudas palielināšanu**, padarot to rentablāku, un sadarbosies ar tirdzniecības partneriem, kuriem ir kuģu pārstrādes jauda (pirmā no tiem būtu Indija), lai sekmētu augstu vidisko un sociālo standartu piemērošanu, par pamatu ņemot ES Kuģu pārstrādes regulu. Tā kā reciklētie materiāli kļūs arvien vajadzīgāki ES zaļajai ražošanai, Komisija ir gatava ieinteresētajām personām palīdzēt jūrniecības industrijā izstrādāt²⁵ ES pieejas, kas tērauda ražošanu, kuģubūvi un kuģu pārstrādes un metāllūžņu reciklēšanas klasterus caurvītu “no šūpuļa līdz šūpulim” un kas izkoptu industriālās sinerģijas un iespējas un labāko vidisko praksi.

²⁰ Ņemot vērā to, ka Regulu (ES) 2016/1035 par aizsardzību pret zaudējumus radošu cenu noteikšanu kuģiem nevar piemērot, jo nav ratificēts 1994. gada ESAO Kuģu būves nolīgums.

²¹ Piemēram, tāda tipa kuģi, kas ir būtiski militārajai mobilitātei un piegāžu drošībai krīzes laikā, proti, prāmji un iekšzemes ūdensceļu kuģi, kā arī specializēti kuģi, kas ir svarīgi Eiropas atkrastes enerģijas un digitālās infrastruktūras aizsardzībai.

²² Tas nozīmē, ka ir jārada vienlīdzīgi konkurences apstākļi (kuros konkurences pamatā ir kuģu cena un kvalitāte, nevis paredzētie finanšu noteikumi) un jāstrādā pie tā, lai novērstu tirdzniecības izkropļojumus, kas saistīti ar oficiāli atbalstītiem eksporta kredītiem.

²³ Šis jaunais instruments sniegtu ES finansiālo atbalstu ES valstu eksporta kredītu aģentūrām, lai tās varētu uzlabot savu finanšu piedāvājumu konkurētspēju, arī starptautiskiem kuģu pircējiem.

²⁴ 2009. gada Honkongas Starptautiskā konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi.

²⁵ Iespējams, jaunās ES Jūrniecības industriālo vērtības ķēžu alianses ietvaros.

Komisija turpinās atbalstīt jūrnieciskās apritīguma stratēģijas no to izstrādes līdz aprites cikla beigām un materiālu atgūšanai un tālab izmantos pētniecības un inovācijas atbalstu²⁶. Turpmākus centienus šajā jomā virzīs ceļvedis par aprites ekonomikas īstenošanu attiecībā uz nolietotiem atpūtas kuģiem²⁷, kurā noteikti mērķrādītāji, kas jāsasnieg līdz 2030. gadam.

Pamatdarbības

- *Izveidot ES Jūrniecības industriālo vērtības ķēžu aliansi, lai stiprinātu līderpozīciju pirmtirgos.*
- *Atbalstīt Eiropas kuģu būvētavu digitālo, tīro un apritīgo pārveidi (“Nākotnes kuģu būvētavas”).*
- *Izmantot publisko iepirkumu un ES finansējumu, kāds ierosināts DFS, lai atbalstītu ES industriālo līderību, piemēram, veidojot publisko pasūtījumu plūsmas un nosakot mērķētus kritērijus, kas nav saistīti ar cenu, bet veicina ekonomisko drošību.*
- *Rīkoties, lai nodrošinātu godīgu starptautisko konkurenci ES kuģu būvētavām un aprīkojuma ražotājiem, tai skaitā kuģu eksporta kredītus un vajadzības gadījumā, ja tas būs iespējams, sektorspecifiskus tirdzniecības pasākumus.*

3. PĀRVADĀT UN SAVIENOT

Jūras transports kā stratēģisks sektors nodrošina aptuveni 75 % no ES ārējās tirdzniecības un 30 % no ES iekšējiem kravu pārvadājumiem. ES kontrolētā flote ir pasaulē lielākā flote – tai atbilst vairāk nekā viena trešdaļa no pasaules jūras kravu tilpības visos segmentos. Eiropas operatori saglabā spēcīgas tirgus pozīcijas konteinerkravu un beramkravu pārvadājumos, enerģijas resursu transportēšanā un ļoti specializētu jūras pārvadājumu pakalpojumu jomā. Savienojumi, kas nodrošina pasažieru un kravu pārvadājumus pa jūru, ir būtiski ES salām un tālākajiem reģioniem, jo stiprina teritoriālo kohēziju un atbalsta vietējās kopienas un tūrismu. Flotes, kas kuģo ar ES karogu un ko kontrolē ES, starptautiskā mērogā tiek minētas par piemēru drošuma un drošības, inovācijas un vidiskā snieguma standartu ievērošanā²⁸.

Tajā pašā laikā ES jūras transporta sektors darbojas arvien sarežģītākā vidē, ko raksturo iztraucējumi un politiskā nestabilitāte, enerģētiskās pārkārtošanas izmaksas, darbaspēka novecošana un intensīva globālā konkurence, it īpaši no Austrumāzijas un Dienvidaustrumāzijas valstīm. Nesenie ģeopolitiskie notikumi no jauna ir izgaismojuši šā sektora stratēģisko nozīmi globālajā enerģijas un preču tirdzniecībā. Tajā pašā laikā jāatzīst, ka sektoru aizvien vairāk ietekmē starptautiskās drošības problēmas, kas ievērojami apdraud kuģošanas brīvību, bet vēl jo svarīgāk – kuģu un to apkalpes drošību, kā arī palielina pārvadāšanas un apdrošināšanas izmaksas.

²⁶ Par pamatu ņemot arī tādus instrumentus kā pases, kas nodrošina pilna kuģu aprites cikla un materiālu izsekojamības sistēmu, un kuģu būvētavas vidiskā snieguma rādītājus, kas izstrādāti ES finansētajos projektos “Circle of Life” un “EcoShipYards”.

²⁷ Ceļvedis par aprites ekonomikas īstenošanu attiecībā uz nolietotiem atpūtas kuģiem; 2023. gadā sadarbībā ar Komisiju to izstrādājusi Eiropas atpūtas kuģu industrija.

²⁸ SJO kuģošanas drošības un vides aizsardzības konvencijas ir transponētas ES *acquis*. Dalībvalstīm ir juridisks pienākums piemērot šos standartus kopā ar ES īpašajiem noteikumiem, bieži vien ar stingrākām prasībām nekā citos pasaules reģionos.

Ņemot vērā iepriekš minēto, šīs stratēģijas mērķis ir sektoru aizsargāt kā svarīgu kvalitatīvu, efektīvu, drošu un ilgtspējīgu kuģošanas pakalpojumu sniedzēju un vienlaikus radīt labākus apstākļus ES ražošanas bāzei.

Lai sasniegtu šīs stratēģijas mērķus, ir vajadzīga saskaņota politika un tiesiskais regulējums, kā arī sadarbība Savienības un valstu līmenī. **Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) ir Savienības jūras transporta politikas tehniskais un operatīvais balsts.** Tai ir būtiska nozīme īstenošanas saskaņotībā, un tā veicina inovatīvus un efektīvus risinājumus, tālab izmantojot arī savu plašo zināšanu bāzi. Aģentūrai būs svarīga nozīme kā šajā stratēģijā izklāstīto regulatīvo darbību īstenošanas atbalstītājai. Turklāt *EMSA* sniedz spēju veidošanai vajadzīgo tehnisko palīdzību un atbalstu Vidusjūras reģiona jūrniecības iestādēm²⁹. **3.1. Īpašumtiesības un karogi**

Saglabājot ievērojamu jūrniecisko aktīvu daļu un palielinot ES karogu pievilcību, tiks stiprinātas ES pozīcijas globālajā tirdzniecībā un aizsargāti satiksmes ceļi. Tas stiprinās arī ES spēju veidot starptautiskās normas un politiku drošuma, drošības, darba, klimata un vides aizsardzības jomā.

Šajā sakarā Komisija **turpinās pielietot** Kopienas pamatnostādnes par **valsts atbalstu jūras transportam**³⁰, lai novērtētu dalībvalstu atbalsta shēmas (piemēram, tonnāžas nodokli), kas ir būtisks instruments, lai saglabātu pašmāju kuģniecības sektora tirgus daļas un konkurētspēju un palielinātu dalībvalstu karogu pievilcību intensīvas globālās konkurences apstākļos. Komisija **mudina dalībvalstis turpināt īstenot pragmatiskus pasākumus**, piemēram, padarīt valstu administratīvos procesus efektīvākus³¹, izmantot digitālos sertifikātus, pilnībā digitalizēt reģistrus un lietot uz MI balstītus rīkus, lai optimizētu procedūras. Savukārt Komisija **izveidos strukturētu sadarbības dialogu** ar dalībvalstīm un no industrijas nākošām ieinteresētajām personām, lai veicinātu konkurētspēju un kvalitatīvu kuģošanu, arī saistībā ar starptautisko un ES tiesību aktu īstenošanu attiecībā uz **karoga valstīm noteikto prasību ievērošanu**. Komisija kopā ar dalībvalstīm turpinās centienus SJO ar mērķi stiprināt karoga valstu regulatīvo pārraudzību, lai tās varētu efektīvi pildīt savus pienākumus.

3.2. Enerģētiskā pārkārtošana un dekarbonizācija

Lai veicinātu jūrniecības sektora dekarbonizēšanu un piesārņojuma samazināšanu, vienlaikus saglabājot tā konkurētspēju, ir vajadzīgi skaidri un paredzami noteikumi, arī pasaules līmenī. Tas var veicināt inovāciju un līderību strauji mainīgajā kuģniecības tirgū un Eiropā stimulēt pieprasījumu pēc tīrām degvielām un tehnoloģijām.

Lai pārietu uz tīru enerģiju, būs jāuzlabo energoefektivitāte un līdztekus jāievieš jaunas dzinēju tehnoloģijas un alternatīvas degvielas. Lai radītu apstākļus šādu degvielu masveida ražošanai un ieviešanai grūti dekarbonizējamos sektoros, Komisija ir nākusi klajā ar **Ilgtspējīga transporta investīciju plānu (STIP)**³². Jūras transportam tas nozīmēs atjaunīgo un mazoglekļa degvielu plašāku izmantošanu un tiešu elektrifikāciju, ja tas būs iespējams³³. Šajā kontekstā Komisija centīsies izveidot arī integrētu biometāna tirgu,

²⁹ Ar *NDICI* – “Eiropa pasaulē” finansētās programmas “SAFEMED V” starpniecību.

³⁰ C(2004) 43, OV 2004.

³¹ Piemēram, ar kvalitatīvām un raitām administratīvajām procedūrām, uz risku balstītu pieeju, īsākiem gaidīšanas laikiem un inspekciju racionalizēšanu.

³² COM(2025) 664 final.

³³ Krasta elektroapgāde, elektriskie prāmji un tuvsatiksmes kuģošana.

vienlaikus aicinot dalībvalstis nodrošināt, ka valstu pasākumi nerada netiešus šķēršļus biometāna pārrobežu tirdzniecībai un neierobežo tā pieejamību vienotajā tirgū. Atjaunīgo un mazoglekļa degvielu alianse veicinās diskusijas starp kuģu īpašniekiem, ilgtspējīgo degvielu industriju un finanšu iestādēm, lai veicinātu atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ražošanu un piegādi ūdenstransporta sektorā.

“FuelEU Maritime” un kuģniecības sektora iekļaušana ES ETS aplicina ES apņemšanos bruģēt kuģniecības pāreju uz tīru enerģiju un rāda skaidru virzienu, kā sektoram sasniegt ES dekarbonizācijas mērķrādītājus. Lai vēl vairāk atvieglotu šo aktu īstenošanu un samazinātu regulatīvo un administratīvo sarežģītību, ko rada pašreizējās neatbilstības un pārklāšanās, Komisija **apsvērs, kā vienkāršot un racionalizēt pastāvošo monitoringa, ziņošanas un verifikācijas satvaru (MZV)**, lai tas kalpotu gan ES “ETS Maritime”, gan “FuelEU Maritime”, nodrošinot turpmāku sinerģiju MZV atbilstības procesā³⁴.

Visefektīvākais veids, kā mazināt jūras transporta ietekmi uz klimatu un nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus, ir vērienīga globāla rīcība, ar kuru tiktu īstenots SJO 2023. gada stratēģijas mērķrādītājs attiecībā uz starptautisko kuģniecību, lai līdz 2050. gadam sasniegtu SEG neto nulles emisiju līmeni. ES **turpinās darbu SJO un meklēs kopsaucējus ar starptautiskajiem partneriem, lai rastu globālus risinājumus**, kuri atbalstītu ES kuģniecības sektora apņemšanos īstenot dekarbonizāciju un investīcijas, kas jau veiktas šā mērķa sasniegšanai. Saskaņīgi ar pastāvošajām juridiskajām saistībām Komisija pārskatīs attiecīgos ES tiesību aktus, ņemot vērā SJO globālos pasākumus, lai šajā sakarā nebūtu jāmaksā divreiz.

Komisija turklāt **veicinās sadarbību starp ieinteresētajām personām, tālab izveidojot Eiropas zaļo kuģošanas ceļu un mezglu tīklu**. Šis darbs balstīsies uz pastāvošajām iniciatīvām, to vidū dažādo jūras baseinu stratēģijām un Eiropas jūras telpu³⁵. Mērķis ir palielināt investīciju lēmumu paredzamību un koordinēt ilgtspējas projektus attiecībā uz kuģu ekspluatāciju, tehnoloģiju ieviešanu, degvielas piegādi un ostu infrastruktūru³⁶. Attiecīgā gadījumā šādā rīcībā varētu iesaistīt ES kandidātvalstis, pamatojoties uz pastāvošo tiesisko regulējumu, piemēram, uz Eiropas transporta tīklu³⁷.

3.3. Drošība – kvalitatīvas kuģošanas un noturības pīlārs

Drošība ir stratēģisks priekšnoteikums kvalitatīviem kuģošanas pakalpojumiem un ES ražošanas sektora konkurētspējas un tehnoloģiskās līderības stūrakmens. Kuģniecībai strauji pārejot uz alternatīvo degvielu izmantošanu, digitalizāciju un automatizāciju, drošības protokoliem jāattīstās, lai pārvaldītu jaunus operacionālos, tehnoloģiskos un kibernetikas riskus. ES karoga pasažieru kuģu novecošana vēl vairāk izgaismo flotes modernizācijas paātrināšanas nepieciešamību³⁸.

Pasaules līmenī SJO drošības standartiem ir jāiet kopsolī ar tehnoloģisko progresu, arī attiecībā uz alternatīvām degvielām un dzinēju sistēmām, energoefektivitātes tehnoloģijām, jūrnieku apmācību un automatizētu jūras transportu. ES **aktīvāk iesaistīsies**

³⁴ Piemēram, attiecībā uz piemērojamo definīciju, dizaina elementu un procesu saskaņošanu.

³⁵ Eiropas jūras telpa ir Eiropas transporta tīkla jūras dimensija.

³⁶ Ostu infrastruktūras attīstībai ir būtiska nozīme enerģētiskajā pārkārtošanā un dekarbonizācijā, un tā ir aplūkota ES Ostu stratēģijā.

³⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013.

³⁸ Kā uzsvērts *EMSAFE* ziņojumā, ko *EMSA* publicēja 2025. gada decembrī.

SJO darbā, lai šos standartus veidotu, un tas turklāt palīdzēs nodrošināt visā pasaulē vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Iestrādājot SJO noteikumus ES tiesību aktos, ES tiek nodrošināts augsts kuģošanas drošības līmenis. 2026. gadā Komisija ziņos par ES Pasažieru kuģu drošības direktīvu³⁹ un Kuģu aprīkojuma direktīvu⁴⁰, lai, gatavojoties to pārskatīšanai, **pašreizējās prasības pielāgotu dekarbonizācijas un digitalizācijas problemātikai.** Ņemot vērā pasažieru kuģu drošības un drošas reģionālās savienotības svarīgumu, Komisija apsvērs iespēju **ES pasažieru kuģu drošības prasības attiecināt uz visiem ES iekšējiem maršrutiem.** Saistībā ar atkrastes pakalpojumiem Komisija izpētīs, vai ir iespējams izveidot **ES satvaru atkrastes pakalpojumu kuģu un industriālo kuģu savstarpējai atzīšanai,** arī attiecībā uz to personāla vai apkalpes pārvadāšanu un zemūdens kabeļu ieklāšanu un apkopi. Komisija turklāt **izvērtēs, vai Kuģu aprīkojuma direktīvas tvērumu vai atzīto organizāciju vidū pastāvošo savstarpējās atzīšanas kārtību** vajadzētu paplašināt, lai tie aptvertu papildu aprīkojumu. Tas tiks darīts, lai vienkāršotu apstiprināšanas procesus un uzlabotu piekļuvi starptautiskiem tirgiem, vienlaikus nodrošinot visaugstāko drošības līmeni.

Būtiskus izaicinājumus kuģošanas drošībai un videi met tā sauktā ēnu flote⁴¹, ko galvenokārt veido novecojoši kuģi, kuru pakļautība kādai jurisdikcijai un kontrolei ir neskaidra un kuri bieži vien darbojas, neievērojot karoga valstīs ierastās pārredzamības un atbilstības prasības. Tas cita starpā rada paaugstinātu risku jūras videi, arī tādās teritorijās kā Baltijas jūra, kas noteiktas par īpaši jutīgām. Komisija ciešā sadarbībā ar EĀDD un ar *EMSA* atbalstu **stiprinās ēnu flotes⁴² uzraudzību un pārraudzību, kā arī uzlabos pastāvošo noteikumu izpildes panākšanu.** Turklāt tiks padziļināta starptautiskā sadarbība, lai novērstu atlikušās nepilnības un ievērotu starptautiskos kuģošanas drošības un vidiskos standartus, arī ierobežojošo pasākumu izpildes panākšanu.

3.4. Administratīvo formalitāšu vienkāršošana, lai jaunā kvalitātē izmantotu Eiropas ūdenstransporta vienotā tirgus potenciālu

Administratīvo procedūru sarežģītība, kas izriet no starptautiskiem, ES un valstu tiesību aktiem, ES kuģniecības darbību apgrūrina, izraisot kavējumus, palielinot izmaksas un samazinot vispārējo efektivitāti⁴³. Šī situācija visvairāk ietekmē tuvsatiksmes kuģošanu (it īpaši tās mazākos dalībniekus), kam nākas konkurēt ar autotransportu.

Paredzams, ka procedūras kļūs ievērojami vienkāršākas, kad būs pilnībā ieviesta saskaņota ziņošana Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidē (*EMSWe*)⁴⁴. **Komisija aicina dalībvalstis pabeigt *EMSWe* regulas īstenošanu.**

³⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem.

⁴⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/90/ES (2014. gada 23. jūlijs) par kuģu aprīkojumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 96/98/EK.

⁴¹ Definēta SJO Rezolūcijā A.1192(33), kas pieņemta 2023. gada 6. decembrī.

⁴² Padome 2025. gada decembrī apstiprināja deklarāciju par starptautisko jūras tiesību satvara stiprināšanu attiecībā uz ēnu flotes radītajiem draudiem un nodomu izstrādāt instrumentus šo draudu novēršanai.

⁴³ Saskaņā ar Eiropas Komisijas nesen veikto pētījumu par tuvsatiksmes kuģošanu administratīvo formalitāšu izmaksas var veidot līdz pat 5 % no kuģa kopējām darbības izmaksām.

⁴⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1239 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un ar ko atceļ Direktīvu 2010/65/ES.

Plašākā mērogā Komisija ir ierosinājusi **vērienīgu muitas reformu**, kurai būtu jāveicina efektīva publiskā un privātā sektora sadarbība muitas formalitāšu īstenošanā visos ekonomikas sektoros, to vidū jūrniecībā. Saskaņā ar šo priekšlikumu no 2032. gada jūras transporta operatoriem būs pieejams muitas datu centrs⁴⁵. Lai atvieglotu tirdzniecību, Komisija centīsies panākt **tūlītēju savienojamību starp valstu jūras vienloga sistēmām un topošo muitas datu centru**.

Lai gan iepriekš minētie pasākumi veicina atbilstību, tikpat svarīgi ir samazināt to datu apjomu, kas kuģiem jāpaziņo, kad tie ienāk ES ostās. Pašlaik var būt tā, ka kuģim nākas iesniegt līdz pat 1200 datu elementu, no kuriem divas trešdaļas prasa valsts tiesību akti⁴⁶. Lai pilnībā izmantotu Eiropas ūdenstransporta vienotā tirgus potenciālu, Komisija **aicina dalībvalstis kopīgi strādāt pie tā, lai vienkāršotu un racionalizētu valstu un ES noteiktās ziņošanas prasības**.

Komisija **apspriedīsies ar jūrniecības industriju**, lai noteiktu, kuras administratīvās procedūras un datu prasības būtu nepieciešams turpmāk vienkāršot.

3.5. ES interešu aizstāvība starptautiskā līmenī

ES kā nozīmīgas ekonomiskas lielvaras iesaiste starptautiskajā kuģniecībā ir svarīga ne tikai tāpēc, lai veicinātu savu ekonomisko izaugsmi, bet arī lai virzītu globālo jūrlietu politiku tādā veidā, kas veicina vienlīdzīgus konkurences apstākļus, ilgtspēju, drošību un tehnoloģisko inovāciju.

Tāpēc Komisija kopā ar ES dalībvalstīm **aktīvāk darbosies SJO** un centīsies **maksimāli palielināt ES ietekmi, izmantojot plašākas alianses ar starptautiskiem partneriem**.

Lai nodrošinātu piegādes ķēžu noturību, īpaša uzmanība jāpievērš jūrniecības kritiskajiem punktiem (t. i., starptautiskajai tirdzniecībai un militārajai mobilitātei kritiski svarīgajiem punktiem) un jauniem maršrutiem, piemēram, Arktikā⁴⁷. **Komisija mudina dalībvalstis pastiprināt sadarbību un piešķirt pietiekamus resursus, lai stiprinātu ES stratēģisko klātbūtni, arī jūras spēku klātbūtni, šajos kritiski svarīgajos punktos** ar mērķi nodrošināt nepārtrauktu piekļuvi starptautiskajiem jūras transporta maršrutiem, tā lai aizsargātu Savienības drošību. Turklāt attiecīgajām dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai lūgt citu dalībvalstu vai EĀDD atbalstu, lai, izmantojot diplomātiskos kanālus, atkarībā no apstākļiem palīdzētu kuģiem, kuri kuģo ar to karogu un kuri ir aizturēti vai kuriem draud aizturēšana.

Komisija joprojām ir stingri apņēmusies **brīvās tirdzniecības nolīgumos iekļaut visaptverošas saistības attiecībā uz starptautiskajiem jūras transporta pakalpojumiem**. Šiem centieniem būtu jāuzlabo tirgus piekļuves nosacījumi un jāvairo nediskriminējoša attieksme pret ES operatoriem trešās valstīs, arī attiecībā uz piekļuvi ostām un palīgpakalpojumu izmantošanu⁴⁸. Kopumā **ES savā jūras tirdzniecības politikā varētu censties panākt abpusējas un līdzsvarotākas saistības**, īpaši no partneriem, kas nosaka tādus ierobežojumus kā kravu rezervēšanas shēmas un diskriminējošas ostu maksas.

⁴⁵ Muitas datu centrs būs elektronisko pakalpojumu un sistēmu kopums datu izmantošanai muitas vajadzībām un ļaus elektroniski īstenot tiesību aktus muitas jomā.

⁴⁶ Pašu veikta analīze.

⁴⁷ Izmantojot gaidāmo Savienības Arktikas politikas pārskatīšanu.

⁴⁸ Piemēram, attiecībā uz kravu apstrādi (arī konteineru termināļos), glabāšanas un noliktavu pakalpojumiem, aģentūru darbību un kravu nosūtīšanas pakalpojumiem.

Dalībvalstīm ir vajadzīgs paredzams tiesiskais regulējums, lai tās, pārvaldot savas **divpusējās jūrniecības partnerības**⁴⁹, varētu nodrošināt atbilstību ES tiesību aktiem. **Komisija ierosinās tiesību aktus**, kuros būs paredzēts, ar kādiem nosacījumiem dalībvalstis varētu pastāvošos divpusējos nolīgumus atzīt par saderīgiem ar ES tiesību aktiem, kā arī apspriest un noslēgt jaunus ES interesēm labvēlīgus nolīgumus.

ES kuģošanas sabiedrībām ir vajadzīga uzticama un konkurētspējīgi izcenota piekļuve alternatīvām degvielām un infrastruktūrai starptautiskos maršrutos un mezglos. Iniciatīva “Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs”⁵⁰ veicina tīru un alternatīvu degvielu ieviešanu, izmantojot abpusēji izdevīgas partnerības ar trešām valstīm. Lai aizsargātu investīcijas un ES intereses starptautiskajās piegādes ķēdēs, Komisija **integrēs drošības un drošuma prasības “Global Gateway” ostu un vērtības ķēžu partnerībās** ar jaunattīstības valstīm. Šo pieeju tā vēl tālāk izvērsīs, padziļinot partnerības ar attīstītām trešām valstīm, kurās atrodas svarīgi starptautiskie kuģniecības mezgļi.

Saistībā ar Vidusjūras reģiona paktu⁵¹ Komisija veicinās efektīvu un ilgtspējīgu transporta savienojumu izveidi un lielāku drošību Savienībā.

3.6. Atbalsts iekšzemes kuģošanas, kruīza un atpūtas kuģu industrijas sektoriem

Lai Eiropas transporta sistēmā pilnībā apgūtu iekšzemes ūdensceļu transporta (IŪT) potenciālu, kas bijis neizmantots, Eiropas Komisija ierosinās **NAIADES III programmas turpinājumu**. Šī iniciatīva apskatīs to, kā risināt kritiski svarīgas iekšzemes ūdensceļu transporta konkurētspējas problēmas, piemēram, modernizēt iekšzemes ostas, uzlabot infrastruktūras noturību un ieviest inovatīvas tehnoloģijas, tādas kā automatizētas sistēmas un bezemisiju vai mazemisiju kuģus.

Gaidāmā ES **ilgtspējīga tūrisma stratēģija** turpinās **kopt tūrisma ekosistēmas**, arī kruīzu un atpūtas kuģu industrijas, **attīstības ilgtspēju**.

Pamatdarbības

- *Turpināt darbu SJO, lai rastu globālus risinājumus un pārskatītu attiecīgos ES tiesību aktus, ņemot vērā SJO globālos pasākumus, lai šajā sakarā nebūtu jāmaksā divreiz.*
- *Apsvērt, kā vienkāršot ES ETS un “FuelEU Maritime” monitoringa, ziņošanas un verifikācijas satvaru un racionalizēt ar kuģošanu saistītās administratīvās formalitātes.*
- *Īstenot globālus mērķus, arī pastiprināti iesaistoties SJO darbā, sekmēt stratēģisku partnerību veidošanu ar trešām valstīm un nodrošināt, lai starptautiskie jūrnieciskie tirgi darbotos netraucēti.*

4. NOSTIPRINĀT UN AIZSARGĀT

Jūras telpā pieaug apdraudējumi gan uz jūras, gan uz jūras gultnes. Šie apdraudējumi parāda, ka ir vajadzīgs spēcīgs **jūras spēku, ledlaužu, zemūdens un divējāda lietojuma atbalsts un spējas**, kas nodrošinātu ES aizsardzību, Arktikas drošību, kritiskās

⁴⁹ Ņemot vērā EST 2017. gada Singapūras atzinumu, kurā apstiprināts, ka ES ir ekskluzīva kompetence risināt sarunas un noslēgt starptautiskus jūras transporta pakalpojumu nolīgumus, ja šādi nolīgumi var ietekmēt vai mainīt spēkā esošos ES noteikumus.

⁵⁰ “Global Gateway” – Starptautiskas partnerības – Eiropas Komisija.

⁵¹ JOIN(2025) 26 final.

infrastruktūras aizsardzību un militārās mobilitātes vajadzības. Šo izaicinājumu pieņemšana var radīt izaugsmes iespējas ES jūrniecības industrijā, piemēram, jaunā kvalitātē izmantojot un tālāk veicinot divējāda lietojuma kuģu, platformu un tehnoloģiju ražošanu.

4.1. Eiropas jūras spēku industriālās un tehnoloģiskās bāzes uzlabošana

Mainīgā ģeopolitiskā vide liek attīstīt progresīvas jūras spēku sistēmas, kuģus un platformas, kas spēj saskaņoti darboties sarežģītā daudzveidīgā apdraudējuma vidē un, ja vajadzīgs, arī ekstremālos klimatiskos un ģeogrāfiskos apstākļos (piemēram, Arktikā).

Lai līdz 2030. gadam sasniegtu aizsardzības gatavības mērķus, ES un dalībvalstu interesēs ir palielināt jūras spēku ražošanas jaudu⁵². **Dalībvalstis var izmantot dažādās iespējas, ko sniedz apbruņošanās plāns “ReArm Europe”⁵³, kura mērķis ir līdz 2030. gadam mobilizēt līdz pat 800 miljardiem EUR aizsardzības izdevumos, kas stiprinātu jūras spēku industriālās un tehnoloģiskās spējas.** Tas ietver atbalstu standartizētu saskaņotu un protokolu izstrādei, sadarbības veicināšanu starp Eiropas jūras spēkiem, dažādu ražotāju sistēmu integrēšanu un stratēģisko spēju pilnveidošanu dažādās jomās⁵⁴.

Eiropas Aizsardzības fonds (EAF) turpinās stiprināt ES jūras spēku sistēmu integrētāju un aprīkojuma piegādātāju spējas, atbalstot sadarbīgus pētniecības un izstrādes projektus atbilstoši Spēju attīstības plāna prioritātēm⁵⁵.

Turklāt **Eiropas aizsardzības industrijas programma (EAIP)** industriālās ražošanas jaudu palielināšanu atbalstīs, kompensējot ar kopīgo iepirkumu saistītās sadarbības izmaksas. Tā atbalstīs arī pāreju no prototipa uz plaša mēroga ražošanu, šajā nolūkā nodrošinot saikni ar pētniecības un izstrādes darbībām, kuras atbalsta no Eiropas Aizsardzības fonda.

4.2. Tehnoloģiskās līderības nodrošināšana jūrlietu situācijas apzināšanās jomā

Kritiskās zemūdens, ostu un atkrastes infrastruktūras aizsardzībai ir vajadzīga daudznozaru pieeja, kas ietver tādas tehnoloģijas kā zemūdens un virsūdens droni, sensori, agrīnās brīdināšanas sistēmas, zemūdens sakaru sistēmas, nolaišanas un pacelšanas sistēmas un dronu transportētāji. Lai izveidotu kompleksas situācijas apzināšanās arhitektūru, kurā progresīvās tehnoloģijas tiek integrētas vienotā vadības un kontroles sistēmā, nepieciešama ciešāka sadarbība starp valdībām un industriju. Vienlaikus tas dod iespējas nostiprināt ES jūrniecības industriālo līderību jaunā stratēģiskā segmentā.

ES kabeļu drošības rīcības plāns⁵⁶, kurā izklāstīta integrēta zemūdens kabeļu uzraudzības mehānisma izstrāde katrā jūras baseina mezglā, un Rīcības plāns dronu un

⁵² Komisija novērtēs ES jūras spēku sektora vajadzības, piegādes ķēdi, ES atkarīguma pakāpi un nepieciešamību uzturēt stratēģiskos krājumus. Pētījumu plānots sākt 2026. gada III ceturksnī pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” 2026.–2027. gada darba programmas ietvaros (Kopīgā pētniecības centra zinātniskie un tehniskie pakalpojumi: ūdenstransporta piegādes ķēdes noturība).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Pie tām pieder divējāda lietojuma kuģi un tehnoloģijas, īpašam nolūkam paredzēti kuģi atkrastes un zemūdens infrastruktūras uzturēšanai (piemēram, kabeļu ieklāšanai, kuģu apkopei un remontam) un spēja veikt jūras pārvadājumus (piemēram, ar prāmjiem, ledlaužiem, hospitālkuģiem, apkalpes atbalsta kuģiem, atkrastes iekārtu apkalpošanas kuģiem, bagarkuģiem, velkoņiem).

⁵⁵ Tās ir jūras kaujas un pārtveršanas operācijas visās trijās galvenajās jomās, proti, jūras spēku pašreizējo virsūdens sistēmu modernizēšana, nākamās paaudzes jūras spēku virsūdens kaujas sistēmu izstrāde un tāldarbības jūras sistēmu (ar apkalpi un bezpilota) modernizēšana. Sīkāku informāciju sk. dokumentā *EDA – The 2023 EU Capability Development Priorities* (“EAA – ES 2023. gada spēju attīstības prioritātes”).

⁵⁶ JOIN(2025)9 final.

prettdronu sistēmu drošībai⁵⁷, kas paredz industriālus pasākumus dronu jomā, piemēram, kopīga iepirkuma iniciatīvu, palīdzēs nodrošināt savlaicīgas draudu atklāšanas un reaģēšanas spējas.

Eiropas jūrniecības industriālajai bāzei būs izšķiroša nozīme, lai stiprinātu ES līmeņa jūrlietu situācijas apzināšanos no kosmosa līdz pat jūras gultnei un spēju nepilnības novērstu, pamatojoties uz Okeāna paktu un citām šajā jomā pastāvošajām ES iniciatīvām⁵⁸ ar mērķi turpmāk atbalstīt:

- tādu tehnoloģiju un militāru/divējāda lietojuma sistēmu pētniecības un izstrādes pastiprināšanu, kuras paredzētas vadībai, kontrolei, saziņai, izlūkošanai, novērošanai un rekognoscēšanai;
- kopīgu bezpilota jūras dronu un sakaru sistēmu iepirkumu jūras spēku kuģiem, krasta apsardzei un ostas pārvaldes iestādēm, nodrošinot koordināciju;
- investīcijas kibernetikas risinājumos un integrētās sistēmās un to izstrādi, apvienojot uzraudzības spējas, lai nodrošinātu visaptverošu un koordinētu pieeju jūras drošībai un ostu aizsardzībai.

Šajā sakarā Komisija mudina dalībvalstis izmantot *EDIP* piedāvātās iespējas, it īpaši iespēju izveidot Eiropas aizsardzību sekmējošus kopīgu interešu projektus, arī jūrlietu situācijas apzināšanās jomā.

4.3. Atbalsts militārajai mobilitātei un gatavībai ārkārtas situācijām

Kopīgajā paziņojumā par militāro mobilitāti⁵⁹ ir uzsvērtā divējāda lietojuma transporta, arī jūras transporta, nozīme militārās mobilitātes veicināšanā un gatavībā ārkārtas situācijām. Tajā uzsvērts arī tas, ka ES ir jāpalielina sava industriālā kapacitāte, lai nodrošinātu militārās mobilitātes spējas. Šajā ziņā svarīgs ir divējāda Eiropas prāmju lietojuma potenciāls. Tam var būt būtiska nozīme ātrā un efektīvā karaspēka, transportlīdzekļu un aprīkojuma transportēšanā īsos un vidējos jūras maršrutos, kā arī evakuācijas un ārkārtas palīdzības nodrošināšanā. Tā radīsies iespējas atjaunot pašmāju industriālo kapacitāti šajā stratēģiskajā segmentā un izraisīt pozitīvu ķēdes reakciju, kas nāktu par labu jūrnieciskās ražošanas bāzei.

Šajā nolūkā Komisija ierosinās īstenot divējāda lietojuma prāmju būvniecības atbalsta mehānismu⁶⁰, lai mobilizētu finanšu resursus investīcijām, kas saistītas ar papildu militārajām specifikācijām divējāda lietojuma prāmjiem, kuri būvēti Eiropā un var tikt izmantoti stratēģiski svarīgos maršrutos. Šīs programmas ietvaros Komisija sadarbosies ar Eiropas Aizsardzības aģentūru un, iespējams, ar *EMSA*, kā arī ar ES Militāro štābu, lai izstrādātu standartus divējāda lietojuma jūras transportam, papildinot ierosināto Militārās mobilitātes regulu⁶¹ un nodrošinot atbilstību *NATO* standartiem.

Turklāt Komisija turpinās īstenot stingrus un saistošus SJO kibernetikas noteikumus ar nolūku samazināt vispārējos jūras kiberriskus civilajiem kuģiem, to darot atbilstoši

⁵⁷ COM(2026)81.

⁵⁸ Tādas ir, piemēram, ES Jūras drošības stratēģija (14280/23), vienota informācijas apmaiņas vide jūrniecības jomā, ES kabeļu drošības rīcības plāns, Rīcības plāns dronu un prettdronu sistēmu drošībai, *EMSA* mitināti centri un ES kosmosa programma (Regula (ES) 2021/696), kas izveido “Copernicus”, “Galileo”, “EGNOS”, “GOVSATCOM” un kosmosa drošības pakalpojumus, kuri atbalsta jūras navigāciju, uzraudzību, sakarus un situācijas apzināšanos.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ Vajadzības gadījumā saskaņā ar attiecīgajiem valsts atbalsta noteikumiem.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

attiecīgajam ES regulējumam, piemēram, TID 2 direktīvai⁶², Kiberneturības aktam⁶³ un nesen iesniegtajam priekšlikumam pārskatīt Kiberdrošības aktu⁶⁴, kura mērķis ir tālāk nostiprināt ES kiberdrošības noturību un spējas pieaugoša apdraudējuma situācijā.

Pamatdarbības

- *Atbalstīt jūras spēku industriālās ražošanas jaudas palielināšanu, tālab izmantojot arī jauno Eiropas Aizsardzības industrijas programmu un apbruņošanās plānu “ReArm Europe”.*
- *Ierosināt īstenot divējāda lietojuma prāmju būvniecības atbalsta programmu.*

5. PIEKĻUVE INOVĀCIJAI

Inovācija un investīcijas progresīvās tehnoloģijās, piemēram, tīrās tehnoloģijās, apritīgumā, digitalizācijā, automatizācijā, MI un viedo kuģu projektēšanā, ir svarīgas, lai ES vairotos gan jūrnieciskās ražošanas sektora, gan kuģniecības sektora konkurētspēja, ilgtspēja un noturība. Tāpēc ir ļoti svarīgi novērst tādus šķēršļus kā regulatīvā nenoteiktība, publisko un privāto investīciju sadrumstalotība pētniecībā un inovācijas jomā, kā arī ierobežota testēšanas spēja.

5.1. Rīcībpolitiskā satvara uzlabošana, lai veicinātu ES līderību inovatīvu tehnoloģiju jomā

ES ūdenstransporta ekosistēmas nākotne būs atkarīga no spējas apzināt un izvērst jaunus tehnoloģiskos risinājumus tīro tehnoloģiju un digitālo un automatizēto sistēmu jomā un sniegt mērķētu rīcībpolitisko atbalstu ES industriālās bāzes uzlabošanai.

Tādas tehnoloģijas kā degvielas elementi, elektriskā un vēja piedziņa, difūzo emisiju kontrole, CO₂ transportēšana, oglekļa uztveršana un uzglabāšana, krasta elektroapgāde un atkrastes atjaunīgie energoresursi⁶⁵ ir tikai dažas no tehnoloģijām, kam ir ievērojams emisiju samazināšanas potenciāls un iespējas tirgū. Lielākā daļa no tām ir atzītas Neto nulles emisiju industrijas aktā (NNEIA), kura mērķis ir līdz 2030. gadam uzlabot ES neto nulles emisiju tehnoloģiju izgatavošanas jaudu. Nesenajos EMSA veiktajos pētījumos turklāt ir uzsvērtas gaisa eļļošanas priekšrocības, un ir pavisam sīki uzskaites metodiku un novērstu regulējuma nepilnības ES un SJO līmenī.

Vēja palīgpiedziņa ir piemērs tehnoloģijai, kuras pamatā ir dziļas speciālās zināšanas par ražošanu Eiropā⁶⁶. Lai atbalstītu šīs tehnoloģijas ieviešanu, Komisija strādās pie tā, lai pilnveidotu vēja piedziņas enerģijas uzskaites metodiku un novērstu regulējuma nepilnības ES un SJO līmenī.

⁶² Direktīva (ES) 2022/2555.

⁶³ Regula (ES) 2024/2847; tajā noteikts, ka produktiem ar digitāliem elementiem ir jāatbilst kiberdrošības prasībām. Lai gan kuģu aprīkojums regulas tvērumā neietilpst, jūrniecības sektorā to var piemērot attiecībā uz produktiem, kas nav klasificēti kā kuģu aprīkojums, piemēram, attiecībā uz programmatūru.

⁶⁴ COM(2026) 11.

⁶⁵ Piemēram, atkrastes vējturbīnu pamati un pludiņi, plūdmaiņu enerģija, viļņu enerģijas atkrastes apakšstacijas un pārveidotāji.

⁶⁶ Pēdējo piecu gadu laikā šī joma no pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” saņēmusi vairāk nekā 36 miljonu EUR lielu finansējumu.

Bez tam, ņemot vērā atjaunojušos globālo interesi un industriālās attīstības agrīnās tendences, koordinētā veidā stratēģiski jāuzrauga arī **kodoldzinēju sistēmas**, to vidū mazie moduļārie reaktori (MMR) un uzlaboti moduļārie reaktori (UMR). Komisija turpinās darbu, lai izveidotu stabilu rīcībpolitisko satvaru, kas ļautu kodoldzinēju sistēmas izmantot tirdzniecības kuģos⁶⁷ un palīdzētu pasaules mērogā izvirzīties par šīs jomas tehnoloģisko un industriālo līderi.

Komisija ar *EMSA* atbalstu koordinēs darbu pie tehnoloģiju attīstības novērtēšanas, arī tehnoloģiskās gatavības un drošības aspektā. Lai palīdzētu mazināt investīciju risku un veicinātu risinājumu izvērsanu, perspektīvu tehnoloģiju attīstība tiks tālāk vērtēta un atspoguļota ES tiesību aktos, piemēram, “FuelEU Maritime” regulā un ES taksonomijā⁶⁸, un attiecīgā gadījumā arī SJO līmenī.

Komisija vajadzības gadījumā atjauninās ES vienotā tirgus satvaru, lai atbalstītu inovāciju un tīro tehnoloģiju ieviešanu konkrētos jūrnieciskās ražošanas segmentos. Šajā nolūkā tā ierosinās **īpašu grozījumu regulā par autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas emisijām**⁶⁹, lai ūdeņradi varētu lietot par standartdegvielu autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas dzinējos, ko izmanto iekšzemes ūdensceļu kuģos. Turklāt **pašlaik notiekošajā Atpūtas kuģu direktīvas**⁷⁰ **izvērtēšanā tiek analizēti noteikumi par jauna veida ūdens transportlīdzekļiem un jaunām piedziņas sistēmām šajā segmentā.**

Lai veicinātu to, ka autonomi kuģi tiek ieviesti droši, Komisija gan SJO, gan ES līmenī virzīs **bezpilota kuģošanas risinājumu tiesisko un tehnisko regulējumu**. Kopš 2016. gada ES darbs pie jūras autonomajiem virsūdēns kuģiem (*MASS*) ir veicinājis SJO *MASS* kodeksa izstrādi, kuru paredzēts pieņemt 2026. gadā un līdz 2032. gadam padarīt par obligātu. Pirms autonomo kuģu plaša mēroga ieviešanas Komisija ar *EMSA* atbalstu izdos **ES vadlīnijas un paraugpraksi attiecībā uz noteiktiem testiem un izmēģinājumiem jūrā, kā arī riska novērtējumu**⁷¹, kas atbalstītu īstenošanu dalībvalstīs un veicinātu ES līderību tehnoloģiju jomā.

5.2. Sinerģijas veicināšana, koordinācija un inovācijas industriālās izvērsanas šķēršļu novēršana

Lai **stiprinātu ES līderību tehnoloģiju jomā**, Komisija centīsies stiprināt publiskā un privātā sektora sadarbību prioritārajās jomās atbilstoši 2028.–2034. gada pamatprogrammai “Apvārsnis Eiropa” un balstoties uz portfeļa pieeju. Ūdenstransporta jomā par pamatu tiks ņemti pašreizējās kopīgi plānotās **bezemisiju ūdenstransporta partnerības (ZEWTP)** sasniegumi, ko izmantos, lai **stiprinātu un paplašinātu ES rīcību**, kuras nolūks šajā jomā ir veicināt sinerģiju un dekarbonizācijas, digitalizācijas, automatizācijas un aprītīguma savstarpējo mijiedarbību plašākā ūdenstransporta ekosistēmā.

⁶⁷ Arī izmantojot īpašu tematu pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” 5. kopas darba programmas 2027. gada uzaicinājumā iesniegt priekšlikumus.

⁶⁸ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2021/2178 (2021. gada 4. jūnijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/852.

⁶⁹ Regula par prasībām attiecībā uz autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas iekšdedzes motoru gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju robežvērtībām un tipa apstiprināšanu (Regula (ES) 2016/1628).

⁷⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/53/ES (2013. gada 20. novembris) par atpūtas kuģiem un ūdens motocikliem un ar ko atceļ Direktīvu 94/25/EK (Dokuments attiecas uz EEZ).

⁷¹ Tāds būs, piemēram, *EMSA* izstrādātais uz risku balstītais novērtēšanas rīks (*RBAT*).

Komisija mudina **dalībvalstis vēl vairāk atbalstīt inovāciju ātru ieviešanu, to vidū izmēģināšanas iekārtas un regulatīvos eksperimentus**, kas stiprina Eiropas jūrnieciski tehnoloģisko līderību, vairo industriālo suverenitāti un veicina divējādās pārkārtošanās mērķu sasniegšanu. Gaidāmā **ES Okeāna pētniecības un inovācijas stratēģija** uzlabos okeāna tehnoloģiju, piemēram, zemūdens robotikas, testēšanas procesus dažādiem lietojumiem, lai palīdzētu ES ražotājiem tās ieviest ātrāk un ar zemākām izmaksām.

Īstenojot **Eiropas pētniecības un tehnoloģiju infrastruktūru stratēģiju**⁷², Komisija kartēs un novērtēs pētniecības un tehnoloģiju infrastruktūras, arī ūdenstransporta sektorā. Minētā stratēģija turklāt veicinās ES jūrniecības jaunuzņēmumu, augošo uzņēmumu, MVU un vidējas kapitalizācijas uzņēmumu piekļuvi šādai infrastruktūrai.

Lai palīdzētu **novērst ES finansētu tehnoloģiju noplūdi**, Komisija pievērsīsies pētniecības un inovācijas drošībai, tālab nodrošinot, ka esošo instrumentu noteikumu izpilde tiek panākta sistemātiski un stingri⁷³, kā arī apzinās visas atlikušās nepilnības.

Komisija ievadīs **Eiropas Okeāna novērošanas iniciatīvu “OceanEye”**, kas ir viena no Eiropas Okeāna pakta stūrakmeņiem. Okeāna novērošanas pilnveidošana un saistīto tehnoloģiju izstrāde pavērs jaunas iespējas ES jūrnieciskajiem ražotājiem.

Pamatdarbības

- *Atjaunināt tiesisko regulējumu, lai veicinātu ES līderību inovatīvu tehnoloģiju, arī vēja piedziņas, kodoldzinēju un autonomo kuģu tehnoloģiju jomā.*
- *Stiprināt un paplašināt pētniecības un inovācijas atbalsta tvērumu ūdenstransporta sektorā, šajā darbā balstoties uz pašreizējās kopīgi plānotās bezemisiju ūdenstransporta partnerības sasniegumiem.*
- *Ievadīt Okeāna novērošanas iniciatīvu (“OceanEye”).*

6. PIEKĻUVE FINANSĒJUMAM UN INVESTĪCIJĀM

Nesenos pētījumos aplēsts, ka ES kuģu flotes dekarbonizācijai nepieciešamais gada finansējums ir no 2,4 līdz 8,5 miljardiem EUR. Iekšzemes ūdensceļu kuģi un specializētie segmenti, piemēram, atkrastes vēja parku apkalpošanas kuģi, zemūdens kabeļu ieklāšanas kuģi vai jaunas okeāna tehnoloģijas, ir tās jomas, kur nepieciešamās investīcijas ir apjomīgas⁷⁴. Turklāt tiek lēsts, ka ES kuģu būvētavu digitālajai pārveidei vajadzīgo investīciju apjoms ir vismaz 3–7,5 miljardi EUR. Lai šīs investīciju vajadzības apmierinātu, ir saskaņoti jāizmanto pašreizējais un turpmākais ES finansējums, valstu pasākumi un darbības privātā kapitāla piesaistīšanai visā investīciju ciklā. Īpaši izstrādāti konsultāciju, partneru piemeklēšanas un projektu plūsmas rīki, piemēram, ES Kuģu finansēšanas portāls, “BlueInvest”, Eiropas Biznesa atbalsta tīkls (*EEN*), EIB konsultācijas ar “InvestEU” konsultāciju centra starpniecību, Inovāciju fonda projektu izstrādes palīdzība (*IF PDA*), atvieglos piekļuvi resursiem un radīs labvēlīgus apstākļus projektu finansēšanai.

Komisija aicina dalībvalstis, finanšu iestādes un valsts attīstību veicinošas bankas palielināt atbalstu ūdenstransporta projektiem un šajā nolūkā – attiecīgā gadījumā saskaņā

⁷² COM(2025)497 final/2.

⁷³ Piemēram, Komisija pienācīgi pamatotos gadījumos var konkrētus trešo valstu subjektus vai konkrētu trešo valstu kontrolētus ES subjektus izslēgt no dalības pētniecības un inovācijas un digitālo spēju izvēršanas projektos un šādi aizsargāt Savienības stratēģiskos aktīvus, intereses, autonomiju vai drošību. Tā var novērtēt arī ietekmi, ko rada programmas “Apvārsnis Eiropa” ietvaros ES finansētas pētniecības rezultātu (arī intelektuālā īpašuma) nodošana ar ES neasociētām trešām valstīm, un var pret šādu nodošanu iebilst.

⁷⁴ [Eiropas Investīciju banka, “European Blue Champions – Charting the course for innovation finance”, 2025.](#)

ar attiecīgajiem valsts atbalsta noteikumiem – garantēt gan kuģu būvi, gan to iegādes finansēšanu.

6.1. Investīciju finansēšana, izmantojot ES instrumentus

Komisija 2026. un 2027. gadā mobilizēs plašu pieejamo resursu un pastāvošo instrumentu klāstu, lai visā investīciju ciklā atbalstītu ES ūdenstransporta sektoru, arī jūrniecisko ražošanu un kuģniecību.

Mērķētas dotācijas, efektīvi riska dalīšanas mehānismi un inovatīvas finanšu shēmas ir svarīgas, lai piesaistītu privātās investīcijas šajā sektorā. Šajā sakarā Komisija **atbalstīs kuģniecības flotes atjaunošanu un dekarbonizāciju**, īpašu uzmanību pievēršot prāmjiem un piekrastes kuģiem un **saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI)**, 2026. gadā izsludinot uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus. Šādi rīkoties iecerēts, lai īstenotu ES kuģniecības sektora pārkārtošanu, vienlaikus veicinot Eiropas jūras telpas attīstību un iekšzemes ražošanas jaudu stiprināšanu, kā arī sekmējot ES tehnoloģiju attīstību. Kopš 2014. gada EISI jau ir sniedzis 220 miljonu EUR atbalstu dažādu tipu kuģiem un intervencēm. Turklāt 2026. gada februārī Komisija **grozīja EISI digitālo darba programmu, lai piešķirtu 347 miljonus EUR stratēģiskiem zemūdens kabeļu projektiem**, izsludinot 20 miljonu EUR vērtu uzaicinājumu uzlabot Eiropas kabeļu remonta spējas.

Izmantojot **“InvestEU”**, Komisija plāno līdz **2027. gadam ūdenstransporta sektorā piesaistīt aptuveni 1–1,5 miljardus EUR vērtas investīcijas**⁷⁵, no kurām viena trešdaļa materializēsies 2026.–2027. gadā, arī lai sekmētu flotes atjaunošanu un modernizēšanu visos izstrādes posmos⁷⁶. Perspektīva iniciatīva ir nesen izveidotais uz pašu kapitālu balstītais fonds “Atlante Marine”⁷⁷. Turklāt **zilās ekonomikas veicinātājprodukts**⁷⁸, ko atbalsta **“InvestEU” un EJZAF**⁷⁹ un īsteno EIB grupa, nodrošina riska kapitāla un privātā kapitāla investīcijas jaunuzņēmumiem un MVU, arī kuģubūves un modernizācijas, kuģniecības un zilo tehnoloģiju jomā. Tā mērķis ir **investīcijās mobilizēt aptuveni 800 miljonus EUR**.

Demonstrācijas nolūkos un pirms izvēršanas Komisija, izmantojot **Inovāciju fondu, ir apņēmusies līdz 2030. gadam piešķirt 20 miljonus ES ETS kvotu (1,5 miljardus EUR)**⁸⁰, lai atbalstītu emisiju samazināšanu un veicinātu inovāciju visā jūrniecības sektorā – no ostām līdz kuģu būvētavām. Kopš 2020. gada fonds ir atbalstījis 13 jūrniecības projektus ar aptuveni 600 miljoniem EUR⁸¹. Pamatojoties uz šiem rezultātiem un pildot apņemšanos sektoram atvēlēt 20 miljonus ES ETS kvotu, Komisija 2027. gadā izsludinās **īpašu uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus jūrniecības jomā**. Šā uzaicinājuma budžetu un tvērumu Komisija pienācīgi noteiks, pamatojoties uz atlikušo Inovāciju fonda budžetu un ETS cenām. Bez tam turpmākajos vispārīgajos uzaicinājumos Komisija, lai vēl vairāk uzlabotu kuģniecības dekarbonizēšanu, novērtēs Inovāciju fonda

⁷⁵ Investīciju jomas, ko jau tagad atbalsta “InvestEU”, ietver mazemisiju un bezemisiju prāmjus, atkrastes vējparkus, bezapkalpes virsūdens kuģus atkrastes vēja enerģijas sektorā, vēja palīgpiedziņas un zemūdens tehnoloģijas.

⁷⁶ Piemēram, izvērsot starpsektorālus “InvestEU” produktus, ko var izmantot, lai atbalstītu MVU un mazus vidējas kapitalizācijas uzņēmumus kuģniecības un kuģubūves sektorā, un iekļaujot arī ilgtspējas garantiju un digitalizācijas un inovācijas garantiju, ko pārvalda Eiropas Inovāciju fonds (EIF).

⁷⁷ Tas atbalstu sniedz Eiropas Investīciju fonda (EIF) programmas “InvestEU” ietvaros, un mērķis ir veicināt flotes, īpaši maziem un vidējiem īpašniekiem piederošo kuģu, enerģētisko pārkārtošanu.

⁷⁸ Īsteno Eiropas Investīciju fonds.

⁷⁹ Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fonds.

⁸⁰ Cena: 75 EUR par vienu ES kvotu.

⁸¹ Papildus tam sektors gūst labumu no vēl lielāka budžeta, kas paredzēts ar transportu saistītiem e-degvielas projektiem.

īstenošanu un tā īpašos priekšrocību noteikumus par jūrniecības projektiem. Dalībvalstis tiek mudinātas Inovāciju fonda resursu ietekmi vēl vairāk palielināt, izmantojot fonda mehānismus “Izsole kā pakalpojums” un “Dotācijas kā pakalpojums”, kuri ļauj piešķirt jūrniecības projektu atbalstam domātus valsts papildlīdzekļus.

Pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” ietvaros Komisija 2021.–2024. gada laikposmā jau ir piešķirusi 345 miljonus EUR. Tā **piešķirs vēl 184,5 miljonus EUR, ar kuriem pētniecības un inovācijas darbības ūdenstransporta jomā finansēs līdz 2027. gadam**⁸², un no tiem 159,5 miljoni EUR paredzēti, lai finansētu ZEW, bet 8 miljoni EUR – tematam “Cieto oksīdu degvielas elementi”⁸³. **Jūras spēku pētniecības un izstrādes jomā**⁸⁴ 130 miljoni EUR būs pieejami saskaņā ar EAF izsludinātajiem uzaicinājumiem (2026. gadā) iesniegt projektus par tādiem tematiem kā uzlaboti pusautonomi virsūdens kuģi un jūras gultnes infrastruktūras aizsardzība.

Nākamajā daudzgadu finanšu shēmā ierosinātais **Eiropas Konkurētspējas fonds (EKF)** var sektoram palīdzēt ieviest ES inovācijas tirgū. No EKF Komisija varētu atbalstīt investīcijas digitalizētos tīro tehnoloģiju kuģos, kuģubūves inovācijā un modernizācijā, atkrastes enerģijā un zilajās tehnoloģijās. Turklāt EKF varētu atbalstīt arī sadarbīgus projektus tādās jomās kā pētniecība un inovācija aizsardzības jomā, industriālā izvēršana un civilmilitāro līdzekļu divējāda lietojums⁸⁵. Tiek ierosināts EKF finansiālo atbalstu cieši koordinēt ar finansējumu no nākamās **programmas “Apvārsnis Eiropa”**⁸⁶.

EIB grupa, kas aizdod vidēji⁸⁷ 600 miljonus EUR gadā plaša spektra ūdenstransporta projektiem, to skaitā kuģniecības projektiem, joprojām ir apņēmības pilna atbalstīt sektora finansējuma vajadzības un atvieglot finansējuma piekļūstamību dažāda lieluma uzņēmumiem⁸⁸. Grupa ir gatava nodrošināt virzību no inovācijas un izmēģinājuma projektiem līdz pilna mēroga ieviešanai, tālab izmantojot arī savu programmu “TechEU”⁸⁹, ko atbalsta “InvestEU”.

6.2. Atbalsta pasākumu ietekmes pavairošana Eiropas, valsts un reģionālajā līmenī

No dalītas pārvaldības fondiem, ko īsteno dalībvalstis vai reģioni, var jaunās DFS priekšlikumā paredzētās investīcijas papildināt, atbilstoši šīs stratēģijas mērķiem izmantojot valsts un reģionu partnerības plānus⁹⁰.

Ievērojamus un īpaši dekarbonizācijas finansēšanai atvēlētus resursus var mobilizēt, izmantojot ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) ieņēmumus, ko ES dalībvalstis iegūst izsolēs pēc sistēmas paplašināšanas, attiecinot to arī uz jūrniecību. Tā kā

⁸² Izmantojot pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” 2025. un 2026.–2027. gada darba programmu.

⁸³ *HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04*: vairākdegvielu SOFC spēka pārvads jūras transportam.

⁸⁴ Kopš 2019. gada jūras spēku spēju veicināšanai ES līmenī ir iezīmēts un atvēlēts kopā 1,1 miljards EUR. *EDIDP / PADR / EAF* projekti, kas ir uzsākti, tiek īstenoti vai ir pabeigti (2019.–2024. gada laikposmā), ietver 35 sadarbības projektus, kuriem piešķirti 834,9 miljoni EUR. To rezultātā jau ir izstrādāti seši prototipi, un tiek prognozēts, ka līdz 2030. gadam tiks izstrādāti vēl 10 prototipi. 142 miljoni EUR ir iezīmēti EAF uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus, un pašlaik notiek (2025. gada) projektu atlase.

⁸⁵ Piemēram, lai stimulētu divējāda lietojuma transporta aprīkojuma iepirkumu, atbalstītu industriālo jaudu stiprināšanu, modernizāciju, paplašināšanu un pārprofilēšanu tādu produktu ražošanai un apkopei, kuri veicina un uzlabo militāro mobilitāti, kā arī personāla apmācību, pārkvalifikāciju un prasmju pilnveidi.

⁸⁶ Pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” II pilāra Konkurētspējas daļai paredzētās sadarbīgās pētniecības un inovācijas darbības tiks integrētas īpašā Eiropas Konkurētspējas fonda darba programmu daļā.

⁸⁷ 2015.–2024. gada dati.

⁸⁸ Arī tādās jomās kā kuģniecība, inovācija, progresīva ražošana un aizsardzība.

⁸⁹ [“TechEU” – Eiropas novatoru vienas pieturas aģentūra](#).

⁹⁰ Saskaņā ar attiecīgajiem valsts atbalsta noteikumiem, ja tādi ir piemērojami.

dalībvalstīm ir juridisks pienākums ES ETS ieņēmumus izmantot investīcijām klimata pasākumos, Komisija **stingri iesaka dalībvalstīm daļu no ETS ieņēmumiem piešķirt investīcijām** jūrniecības dekarbonizēšanā viscaur Eiropas jūrniecības klasterī⁹¹. Lai maksimāli palielinātu ietekmi un panāktu sinerģisku efektu ES līmenī, arī kuģu īpašnieku, kuģu būvētavu, tehnoloģiju un degvielas piegādātāju un no ostām nākošu ieinteresēto personu starpā, Komisija koordinēs dalībvalstu centienus un veicinās paraugprakses apmaiņu, tālab, iespējams, izmantojot arī vadlīnijas.

Lai vēl vairāk veicinātu jūrniecības dekarbonizēšanu un atbalstītu ES industriālo noturību un līderību, Komisija gaidāmajā ETS pārskatīšanā apsvērs **īpašu ES mehānismu, kas kuģošanas sabiedrības tieši atbalstītu ar ETS kvotām**, kuras jāizmanto ilgtspējīgu degvielu un tīru dzinēju tehnoloģiju ieviešanai pēc mērķētiem ES priekšrocību kritērijiem.

Komisija aicina dalībvalstis izmantot jauno **tīras rūpniecības kursa valsts atbalsta regulējumu (CISAF)**, lai atbalstītu investīcijas industriālajā dekarbonizācijā un energoefektivitātē, arī jūrnieciskās ražošanas objektos, kā arī investīcijas ar jūrniecību saistītu neto nulles emisiju tehnoloģiju izgatavošanas jaudas paplašināšanā⁹².

Gaidāmās **Sauszemes un multimodālo pārvadājumu vadlīnijas** un jaunā **Transporta grupu atbrīvojuma regula** ļaus veikt investīcijas atbalstošus pasākumus, kuru mērķis ir palīdzēt iekšzemes ūdensceļu kuģu flotes atjaunošanā⁹³ un celtnu uzstādīšanā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem. Turklāt tās ļaus veikt atbalsta pasākumus, lai ņemtu vērā ārējo izmaksu samazinājumu, kas rodas, pārejot uz multimodāliem transporta risinājumiem, arī uz tuvsatiksmes kuģošanu vai pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, salīdzinājumā ar pārvadājumiem, kuri notiek tikai pa autoceļiem.

6.3. Ar kuģu finansēšanas regulējumu saistīto jautājumu risināšana

Eiropas banku turējumā esošo pasaules kuģniecības portfeļu daļa pēdējos gados ir pastāvīgi samazinājusies: no 72 % (2013. gadā) tā nokritusies līdz 49,7 % (2023. gadā)⁹⁴. Tendences dažādās dalībvalstīs atšķiras, proti, kamēr dažās vērojams straujš samazinājums, citās banku iesaiste kuģniecības finansēšanā ir saglabājusies stabila vai pat pieaugusi. Tomēr kopumā ES kuģošanas sabiedrības arvien vairāk meklē finansēšanas iespējas trešo valstu bankās un līzinga iestādēs, kas piedāvā pievilcīgus finansēšanas produktus. Šāda situācija var radīt stratēģisku risku ES un apdraudēt tās ekonomisko drošību un industriālās intereses, jo ārvalstu iestādes var saglabāt īpašumtiesības uz līzingā nodotajiem kuģiem un noteikt vietēja satura prasības. Saskaņotai un paredzamai normatīvajai videi būtu jāpalīdz stimulēt kuģu finansēšanu ES un mudināt investorus savu kapitālu ieguldīt zaļos Eiropas jūrniecības projektos.

Lai labāk atspoguļotu ūdenstransporta sektora unikālās vajadzības, tehnoloģisko realitāti un klimatiskās pārkārtošanās ceļus, Komisija **pārskatīs ar sektoru saistītos ES**

⁹¹ Piemēram, ilgtspējīgu degvielu ražošanai un ieviešanai, kuģu energoefektivitātes uzlabošanai, flotes atjaunošanai, investīcijām inovatīvās tīras jūras tehnoloģijās un ilgtspējīgai infrastruktūrai un krasta elektroapgādei ostās.

⁹² Šādas tehnoloģijas ietver degvielas elementus, elektropiedziņas tehnoloģijas ūdenstransportam, vēja piedziņas tehnoloģijas, CO₂ transportēšanas tehnoloģijas, oglekļa uztveršanas un uzglabāšanas tehnoloģijas, krasta elektroapgādes iekārtas, atkrastes atjaunīgo energoresursu tehnoloģijas, piemēram, atkrastes vējturbīnu pamatus un pludīņus, plūdmaiņu enerģijas tehnoloģijas, viļņu enerģijas tehnoloģijas, atkrastes apakšstacijas un pārveidotājus.

⁹³ Proti, MVU un MVKU garantiju veidā.

⁹⁴ Pētījums [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](https://www.petrofin.com/~/media/Reports-and-Publications/2022/Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf).

ilgtspējīga finansējuma taksonomijas kritērijus⁹⁵. Jaunie kritēriji, kurus paredzēts publicēt 2026. gada II ceturksnī, varētu tikt ņemti vērā attiecīgajos valsts atbalsta instrumentos, kas domāti flotes atjaunošanai un investīcijām modernizācijā⁹⁶.

Kapitāla tirgu līmenī **ES uzkrājumu un investīciju savienības stratēģija palīdzēs lielāku investīciju daļu ekonomikā novirzīt**, likvidējot šķēršļus, veicinot vērtspapīrošanu, stimulējot institucionālos ieguldījumus un pārrobežu kapitāla mobilizāciju.

Pamatdarbības

- *Atbalstīt kuģniecības flotes atjaunošanu un dekarbonizēšanu saskaņā ar pašreizējo Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un vienlaikus attīstīt vietējo industriālo jaudu.*
- *Gaidāmajā ETS pārskatīšanā apsvērt ES mehānismu, kas būtu domāts ilgtspējīgu degvielu un tīru dzinēju tehnoloģiju ieviešanas atbalstam.*
- *Mudināt dalībvalstis daļu no ETS ieņēmumiem piešķirt investīcijām Eiropas jūrniecības dekarbonizēšanā.*
- *Pārskatīt ES taksonomijas kritērijus, lai uzlabotu piekļuvi ilgtspējīgam finansējumam un stimulētu ilgtspējīgas investīcijas.*

7. PIEKĻUVE PRASMĒM UN KVALITATĪVĀM DARBVIETĀM

Ir būtiski palielināt darbvieta pievilcību ES jūrniecības klasterī. Prasmīgs un motivēts darbaspēks vairo efektivitāti un produktivitāti, spēj pielāgoties tehnoloģiskām pārmaiņām, nodrošina zināšanu saglabāšanu un pārnesi un atbalsta ilgtspējas mērķus, vienlaikus palīdzot uzturēt konkurētspējīgu, noturīgu un inovatīvu ES jūrniecības ekosistēmu.

7.1. ES kuģubūves darbaspēka un jūrnieku kvalifikācijas celšana un pārkvalifikācija

Tehnoloģiju attīstība, alternatīvu degvielu ieviešana, pieaugošā automatizācija un digitalizācija palielina pieprasījumu pēc augsti kvalificētiem jūrniekiem, krastā strādājošiem speciālistiem, kā arī kuģubūves un jūrnieciskās ražošanas darbiniekiem. Ir stratēģiski jāinvestē izglītībā un apmācībā, lai Savienībā novērstu darbaspēka trūkumu, nodrošinātu intelektuālā īpašuma aizsardzību, samazinātu atkarību no trešo valstu darba ņēmējiem un aizsargātu zinātību.

Mobilitātes pārkārtošanās plānā⁹⁷ ir uzsvērtas būtiskas prasmju pilnveides, kā arī pārkvalifikācijas vajadzības, jo ir paredzams, ka līdz 2030. gadam līdz pat 40 % kuģubūves darbaspēka dosies pensijā. Prasmju pilnveides pakta⁹⁸ kuģubūves jomā partnerindustrijas ir apņēmušās līdz 2030. gadam pārkvalificēt vai pilnveidot prasmes 7 % darbinieku gadā, kā arī piesaistīt 234 000 jaunu darbinieku. Kuģniecības sektorā aptuveni 250 000 jūrnieku

⁹⁵ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2021/2178 (2021. gada 4. jūnijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/852.

⁹⁶ Vispārējā grupu atbrīvojuma regulā ("VGAR"), kas 2026. gadā tiks pārskatīta, ir iekļautas īpašas iedaļas par atbalstu tīru un bezemisiju kuģu iegādei vai esošo kuģu modernizācijai. Tāpat attiecīgās iedaļas ir iekļautas 2022. gada janvārī pieņemtajās Pamatnostādnēs par valsts atbalstu klimata, vides aizsardzības un enerģētikas pasākumiem ("CEEAG").

⁹⁷ ES mobilitātes industriālās ekosistēmas pārkārtošanās plāns (2024) <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ Prasmju pilnveides pakta ietvaros ir izveidotas vēl citas plaša mēroga, jūrnieciskajai ražošanai noderīgas prasmju partnerības, arī kosmiskās aviācijas un aizsardzības jomā, kā arī saistībā ar atkrastes atjaunīgajiem energoresursiem.

būs nepieciešams pārkvalificēties un pilnveidot prasmes, lai pielāgotos jaunajām tehnoloģijām un ar degvielu saistītajām prasībām.

Atbilstoši industrijas vajadzībām Komisija atbalstīs izglītības iestādes un sociālos partnerus **pašlaik un tālākā nākotnē trūkstošo prasmju apzināšanā un pārkvalifikācijas un prasmju pilnveides programmu izstrādē**⁹⁹.

7.2. Mobilitāte, kvalitatīvas darbvietas un to pievilcība

Kvalificēta personāla piesaistīšana un noturēšana joprojām sagādā problēmas. Komisija ir gatava palīdzēt dalībvalstīm padarīt jūrnieciskās profesijas pievilcīgākas un veicināt mobilitāti starp darbvietām uz jūras un krastā, vienlaikus atbalstot karjeras, kas visa mūža garumā aizvadītas jūrniecības klasterī, un darbvietu radīšanu, tai skaitā piekrastes un salu kopienās. Lai uzlabotu mobilitāti klastera ietvaros, **Komisija atbalstīs sociālos partnerus un jūrniecības izglītības iestādes jūrniecības profesiju kartēšanā**. Tas arī palīdzēs saglabāt pieredzi un stiprināt Eiropas industriālo bāzi.

Sievietes ir pārāk maz pārstāvētas jūrniecības profesijās, it sevišķi darbā uz jūras, taču arī krasta darbvietās. Komisija atbalstīs sociālos partnerus un citas organizācijas, lai palielinātu sieviešu līdzdalību jūrniecības sektorā.

Eiropas jūrniecības izglītības telpai ir jāklūst par telpu bez robežām. Prioritāte ir nodrošināt zinātnisko grādu, kvalifikāciju un sertifikātu savstarpēju atzīšanu jūrniecības klasterī visā ES un, ja iespējams, trešās valstīs. Komisija atbalstīs un koordinēs **augstākās jūrnieciskās izglītības iestāžu (MHEI) un profesionālās apmācības centru tīkla izveidi** visā ES. Komisija palīdzēs dalībvalstīm novērst studentu un akadēmiskā personāla mobilitātes šķēršļus, turklāt **veicinot augstākās jūrnieciskās izglītības iestāžu tālāku dalību programmā “Erasmus+”**.

Nesenās krīzes ir parādījušas, ka jūrnieki un cits jūrniecības personāls, arī ražojošā segmenta darbinieki, ir kritiski svarīgi darba ņēmēji¹⁰⁰. Viņu darbs ir svarīgs, lai uzturētu globālo apriti un nodrošinātu ES industriālās bāzes un piegādes ķēžu noturību.

Jūrniecības darba sektors pastāvīgi cīnās ar problēmām, kas saistītas ne vien ar prasmju trūkumu, bet arī ar darba apstākļiem gan uz kuģa, gan krastā. Lai uzturētu darbvietu kvalitāti, ir vajadzīgs spēcīgs **sociālais dialogs**, taisnīgi darba apstākļi, un darba veikšanas vietai jābūt drošai. ES darba tiesību aktu, to vidū **Darba ņēmēju norīkošanas direktīvas**¹⁰¹ un darba aizsardzības *acquis*, īstenošana un izpildes panākšana ir svarīga, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un pievilcīgas nodarbinātības iespējas¹⁰².

Komisija **sadarbosies ar dalībvalstīm, lai uzlabotu SDO darba standartus**, un sadarbosies ar SJO un SDO, lai nodrošinātu noteikumu pildīšanu vienādā veidā un panāktu vienotu **aizsardzību jūrniekiem**, tādējādi veicinot visā pasaulē vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Atšķirīgās jūrnieku sociālā nodrošinājuma shēmas ir viena no jomām, kurās

⁹⁹ Tālāk tiks izmantota arī gaidāmā zilā paaudžu nomaīņas stratēģija, ko paredzēts publicēt 2027. gadā. Turpmākās rīcības pamatā būs arī darbs, ko jau sākusī *MED-NET* platforma, kas izveidota kā “SkillSea” projekta turpinājums, un Prasmju pilnveides pakts kuģubūves jomā. Tiks ņemts vērā arī pētījums prasmju attīstības atbalstam un veidošanai zilajā ekonomikā (“Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy”) (2025) un [“BlueComp” – kompetenču satvara iniciatīva](#). Prasmju programma tiks izstrādāta arī saistībā ar Vidusjūras reģiona paktu, lai pievērstos darbaspēka prasmēm un apmācību saskaņotu ar industrijas vajadzībām.

¹⁰⁰ <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>.

¹⁰¹ Šo direktīvu nepiemēro tirdzniecības flotes uzņēmumu nodarbinātajām kuģu apkalpēm.

¹⁰² Kvalitatīvu darbvietu celvedis no jauna apstiprina apņemšanos nodrošināt darba ņēmēju tiesību ievērošanu un kalpo tam par pamatu, vienlaikus ņemot vērā tehnoloģiskās, ekonomiskās un sociālās pārmaiņas.

progress vēl nav pietiekams. Komisija veicinās šādu shēmu koordinācijas uzlabošanu, piemēram, **stiprinot Eiropas Darba iestādes lomu**, lai uzlabotu darbību saskaņotību un kopīgās inspekcijas, un vienlaikus nodrošinātu ES tiesību aktu un starptautisko standartu saskaņošanu.

Pamatdarbības

- *Visā ES izveidot augstākās jūrnieciskās izglītības iestāžu un profesionālās apmācības centru tīklu, kas nodrošina izglītību un apmācību darbam jūrniecības klasterī, kā arī pārkvalifikācijas un prasmju pilnveides programmas.*
- *Atvieglot procedūras un likvidējot šķēršļus mācību mobilitātei, rosināt un atbalstīt dalībvalstis palielināt augstākās jūrnieciskās izglītības iestāžu dalību programmā “Erasmus+” un saistītajās iniciatīvās.*

8. SECINĀJUMI

Šī stratēģija ir strukturēts rīcības plāns, kurš prasa saskaņotu piepūli no visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, to skaitā ES iestādēm, dalībvalstīm, industrijas, reģioniem, sociālajiem partneriem un pilsoniskās sabiedrības. Komisija ir apņēmusies kopā ar visām iepriekš minētajām ieinteresētajām personām nodrošināt efektīvu stratēģijas īstenošanu un mērķu sasniegšanu. Šajā nolūkā Komisija izveidos **augsta līmeņa Jūrniecības industriju un ostu padomi**, kuru vadīs atbildīgais komisārs un priekšsēdētājas izpildvietnieki un kurā turpinās viedokļu apmaiņu par **ES Jūrniecības industriālajā stratēģijā un ES Ostu stratēģijā** atzīmēto darbību īstenošanu un apkopos atsauksmes par tirgus norisēm.

PIELIKUMS. PASĀKUMU KOPSAVILKUMS (jāatjaunina, pamatojoties uz pamatteksta galīgo redakciju)

I pīlārs. Būvēt, aprīkot un remontēt

Komisija:

- izveidos ES Jūrnieceības industriālo vērtības ķēžu aliansi, lai stiprinātu Eiropas industriālo suverenitāti un tehnoloģisko līderību atsevišķos jūrnieceiskās ražošanas un jauno tehnoloģiju pirmtirgos (2026);
- izsludinās pētnieceības un inovācijas vadošās iniciatīvas uzaicinājumu “Nākotnes kuģu būvētavas” pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” 2026.–2027. gada darba programmas ietvaros (*jau notiek*);
- izmantojot ierosināto Industriālās attīstības paātrināšanas aktu, vienkāršos un paātrinās atļauju izdošanas procedūras, arī jūrnieceiskās ražošanas objektiem (2026);
- sadarbosies ar ES/EEZ dalībvalstīm, lai apzinātu un veicinātu daudzgadu, agregētu publisko pasūtījumu plūsmu no ES/EEZ publiskajiem pircējiem ar nolūku raidīt ilgtermiņa, agregētu pieprasījuma signālu (2026–2027);
- saistībā ar gaidāmo ES publiskā iepirkuma regulējuma pārskatīšanu atbilstoši starptautiskajām saistībām ierosinās mērķētas ar cenu nesaistītas prasības atsevišķos stratēģiskos publiskā iepirkuma segmentos (2026);
- sāks strukturētu dialogu ar ES jūrnieceiskās ražošanas industriju, lai vēl vairāk uzlabotu tās izlūkošanas spējas, vērojot globālo kuģubūves politiku un tirgus norises, stratēģiskos riskus, apdraudējumus un iespējas piegādes ķēdes noturībai, kā arī šķēršļus piekļuvei tirgum trešās valstīs (2026);
- izvērtēs iespējas un vajadzības gadījumā, ja tas būs iespējams, ierosinās jaunu sektorspecifisku instrumentu vai mērķētus grozījumus tirdzniecības rīcībpolitikas instrumentu kopumā atbilstoši starptautiskajām saistībām un šajā darbā lielāko uzmanību pievērsīs konkrētiem segmentiem, kuri ir būtiski Eiropas stratēģiskajai autonomijai un ekonomiskajai drošībai un kuros ES kuģu būvētavas joprojām darbojas, bet saskaras ar negodīgu ārvalstu konkurenci;
- izmantos pastāvošos un turpmākos tirdzniecības un investīciju nolīgumus, lai aizsargātu un veicinātu ES jūrnieceiskās ražošanas bāzes intereses, arī izmantojot noteikumus par piekļuvi tirgum, antisubsidēšanu, pārredzamības pienākumiem un IĪT aizsardzību (*turpinās*);
- atjaunos centienus nākotnē noslēgt starptautisku nolīgumu kuģubūves jomā, kas novērstu ar tirgus noteikumiem nesaderīgu praksi šajā sektorā (*turpinās/ilgtermiņa rīcība*);
- turpinās veicināt konkurences apstākļu vienlīdzīgumu kuģu eksporta kredītu jomā un tālab turpinās izstrādāt kuģu sektora vienošanos (SSU), kas ir daļa no ESAO Vienošanās par oficiāli atbalstītiem eksporta kredītiem, piemēram, paredzot īpašus noteikumus bezemisiju un mazemisiju kuģiem (2026–2027);
- izveidos jaunu eksporta kredītu finansēšanas instrumentu, lai trešo valstu tirgos nodrošinātu vienlīdzīgākus konkurences apstākļus uz eksportu orientētām industrijām, piemēram, jūrnieceiskajai ražošanai (*jau notiek*);
- stiprinās Honkongas konvenciju par kuģu pārstrādi, lai iznākamā panāktu pilnīgu starptautisko un ES noteikumu saskaņotību (*turpinās*);
- izpētīs veidus, kādos atbalstīt ES kuģu pašmāju pārstrādes jaudas palielināšanu, un sadarbosies ar tirdzniecības partneriem, kuriem ir kuģu pārstrādes jauda (pirmā no tiem būtu Indija), lai sekmētu augstu vidisko un sociālo standartu piemērošanu, par pamatu ņemot ES Kuģu pārstrādes regulu (*turpinās*);
- atbalstīs jūrnieceiskās apritīguma stratēģijas no to izstrādes līdz aprites cikla beigām un materiālu atgūšanai un tālab izmantos pētnieceības un inovācijas atbalstu (*turpinās*).

Dalībvalstis tiek aicinātas:

- par prioritāti noteikt finansējuma atbalstu projektiem, kas veicina ekonomisko drošību un samazina sektora atkarību no ārvalstīm un par pamatu šajā darbā ņemt jauno kopīgo paziņojumu par ES ekonomiskās drošības stiprināšanu (*turpinās*);
- palīdzēt sasniegt stratēģijas redzējumu par ES jūrniecisko industriju 2030. gadā.

Ieinteresētās personas sektorā tiek mudinātas:

- izmantot industriālo procesu digitalizācijas, modularitātes un apritīguma sasniegumus, lai uzlabotu projektēšanas un ražošanas efektivitāti un prakses ilgtspēju (*turpinās*);
- veicināt industriālo un vērtības ķēžu sinerģiju, izmantojot jauno ES Jūrniecības industriālo vērtības ķēžu aliansi un citas ES valstu un reģionālās klasteru platformas un iniciatīvas (*turpinās*).

II pīlārs. Pārvadāt un savienot

Komisija:

- turpinās pielietot Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (*turpinās*);
- izveidos strukturētu sadarbības dialogu ar dalībvalstīm un no industrijas nākošām ieinteresētajām personām, lai palielinātu dalībvalstu karogu pievilcīgumu (*no 2026. gada*);
- apsvērs, kā vienkāršot un racionalizēt pastāvošo monitoringa, ziņošanas un verifikācijas satvaru (MZV), lai tas kalpotu ES “ETS Maritime” un “FuelEU Maritime” vajadzībām (*2026*);
- turpinās darbu SJO, lai rastu globālus risinājumus un pārskatītu attiecīgos ES tiesību aktus, ņemot vērā SJO globālos pasākumus, lai šajā sakarā nebūtu jāmaksā divreiz (*no 2026. gada*);
- veicinās sadarbību starp tirgus dalībniekiem, tālab izveidojot Eiropas zaļo kuģošanas ceļu un mezglu tīklu (*no 2027. gada*);
- aktīvāk iesaistīsies SJO darbā, lai veidotu kuģošanas drošības standartus, kas nodrošinātu visā pasaulē vienlīdzīgus konkurences apstākļus (*turpinās*);
- ziņos par ES Pasažieru kuģu drošības direktīvu un Kuģu aprīkojuma direktīvu, gatavojoties to pārskatīšanai (*2026–2027*);
- apsvērs iespēju ES pasažieru kuģu drošības prasības attiecināt uz visiem ES iekšējiem maršrutiem (*2027–2028*);
- izpētīs, vai ir iespējams izveidot atkrastes pakalpojumu kuģu un industriālo kuģu savstarpējai atzišanai domātu ES satvaru (*2027–2028*);
- apsvērs iespēju Kuģu aprīkojuma direktīvas tvērumu vai atzīto organizāciju vidū pastāvošo savstarpējās atzišanas kārtību paplašināt, lai vienkāršotu apstiprināšanas procesus un uzlabotu piekļuvi starptautiskiem tirgiem (*2027*);
- pastiprinās ēnu flotes operāciju uzraudzību un pārraudzību, uzlabos spēkā esošo noteikumu izpildes panākšanu un padziļinās starptautisko sadarbību, lai ievērotu starptautiskos kuģošanas drošības un vidiskos standartus (*turpinās*);
- nodrošinās tūlītēju savienojamību starp valsts jūras vienloga sistēmām un topošo muitas datu centru (*no 2027. gada*);
- apspriedīsies ar jūrniecības industriju, lai noteiktu, kuras administratīvās procedūras un datu prasības turpmāk vajadzētu vienkāršot (*no 2026. gada*);
- kopā ar dalībvalstīm ES aktīvāk darbosies SJO un centīsies maksimāli palielināt ES ietekmi, veidojot plašākas alianses ar starptautiskiem partneriem (*turpinās*);
- turpinās brīvās tirdzniecības nolīgumos iekļaut visaptverošas saistības attiecībā uz starptautiskajiem jūras transporta pakalpojumiem (*turpinās*);

- ierosinās tiesību aktus, kuros būs paredzēts, ar kādiem nosacījumiem dalībvalstis varētu pastāvošos divpusējos nolīgumus atzīt par saderīgiem ar ES tiesību aktiem, kā arī apspriest un noslēgt jaunus ES interesēm labvēlīgus nolīgumus (2026);
- ierosinās turpinošus pasākumus saistībā ar *NAIADES III* programmu iekšzemes ūdensceļu sektorā (2028).

Dalībvalstis tiek aicinātas:

- turpināt īstenot pragmatiskus pasākumus, kas spētu palielināt ES dalībvalstu karogu pievilcību;
- pabeigt *EMSWe* regulas īstenošanu;
- kopā ar Komisiju strādāt pie tā, lai vienkāršotu un racionalizētu valstu un ES noteiktās ziņošanas prasības;
- pastiprināt sadarbību un piešķirt pietiekamus resursus, lai stiprinātu ES stratēģisko klātbūtni jūrniecības starptautiskajos kritiskajos punktos.

III pīlārs. Nostiprināt un aizsargāt

Komisija:

- atbalstīs jūras spēku industriālo jaudu palielināšanu, piemēram, ar jauno Eiropas Aizsardzības industrijas programmu (*EDIP*) un apbruņošanās plānu “ReArm Europe” (2026–2027);
- ierosinās īstenot divējāda lietojuma prāmju būvniecības atbalsta mehānismu, lai mobilizētu finanšu resursus investīcijām, kas saistītas ar papildu militārajām specifikācijām Eiropā būvētiem divējāda lietojuma prāmjiem (2027);
- īstēnos stingrus un saistošus SJO kibernetikas noteikumus ar nolūku samazināt vispārējos jūras kiberriskus civilajiem kuģiem (*no 2026. gada*).

Dalībvalstis tiek aicinātas:

- izmantot dažādās iespējas, ko plāns “Gatavība 2030” piedāvā, lai stiprinātu jūras spēku industriālās un tehnoloģiskās spējas atbilstoši šīs stratēģijas mērķiem.

IV pīlārs. Piekļuve inovācijai

Komisija:

- pilnveidos vēja piedziņas enerģijas uzskaites metodiku un novērsīs regulējuma nepilnības ES un SJO līmenī (*no 2027. gada*);
- turpinās darbu, lai izveidotu stabilu rīcībpolitisko satvaru, kas ļautu kodoldzinēju sistēmas izmantot tirdzniecības kuģos (*no 2026. gada*);
- ierosinās grozījumu regulā par autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas emisijām, lai iekšzemes ūdensceļu kuģos ūdeņradi atļautu izmantot par standartdegvielu autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas dzinējos (2026);
- ieviešīs regulatīvo un tehnisko satvaru bezpilota kuģošanas risinājumiem, arī ES vadlīnijas un paraugpraksi attiecībā uz noteiktiem testiem un izmēģinājumiem jūrā (*no 2026. gada*);
- stiprinās un paplašinās pētniecības un inovācijas atbalsta tvērumu ūdenstransporta sektorā, šajā darbā balstoties uz pašreizējās kopīgi plānotās bezemisiju ūdenstransporta partnerības sasniegumiem (*no 2028. gada*);
- izmantojot gaidāmo ES Okeāna pētniecības un inovācijas stratēģiju, uzlabos okeāna tehnoloģiju testēšanas procesus dažādiem lietojumiem (2026);

- īstenojot ES pētniecības un tehnoloģiju infrastruktūru stratēģiju, kartēs un novērtēs šādu infrastruktūru (arī ūdenstransporta sektorā) un veicinās tehnoloģijas un risinājumus izstrādājošo ES jūrniecības jaunuzņēmumu, augsto uzņēmumu, MVU un vidējās kapitalizācijas uzņēmumu piekļuvi šādām infrastruktūrām (*no 2026. gada*);
- lai palīdzētu novērst ES finansētu tehnoloģiju noplūdi, nodrošinās to, ka esošo pētniecības un inovācijas drošības instrumentu noteikumu izpilde tiek panākta sistemātiski un stingri un tiek apzinātas atlikušās nepilnības (*turpinās*);
- ievadīs okeāna novērošanas iniciatīvu ("OceanEye") (2026).

Dalībvalstis tiek aicinātas:

- vēl vairāk atbalstīt inovāciju ātru ieviešanu, to vidū izmēģināšanas iekārtas un regulatīvos eksperimentus.

V pīlārs. Piekļuve finansējumam un investīcijām

Komisija:

- lai atbalstītu kuģu flotes atjaunošanu un dekarbonizāciju, īpašu uzmanību pievēršot prāmjiem un piekrastes kuģiem, izsludinās uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienības instrumentu (2026);
- no EISI Digitalizācijas sadaļas izmaksās 347 miljonus EUR stratēģiskiem zemūdens kabeļu projektiem, to vidū Eiropas kabeļu remonta spēju uzlabošanai (2026–2027);
- ar "InvestEU" starpniecību līdz 2027. gadam ūdenstransporta sektorā mobilizēs aptuveni 1–1,5 miljardu EUR vērtas investīcijas (*līdz 2027. gadam*);
- mobilizēs aptuveni 800 miljonus EUR investīcijām zilās ekonomikas sektoros, piemēram, kuģubūvē, modernizācijā, kuģniecībā, zilajās tehnoloģijās, un tālab izmantos zilās ekonomikas veicinātājproduktu, ko atbalsta "InvestEU" un EJZAF un īsteno EIB grupa (*jau notiek*);
- Inovāciju fonda ietvaros ierosinās īpašu uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus jūrniecības jomā (2027);
- lai ar turpmākajiem uzaicinājumiem vēl vairāk uzlabotu kuģniecības dekarbonizēšanu, tālāk novērtēs Inovāciju fonda īstenošanu un tā īpašos priekšrocību noteikumus par jūrniecības projektiem (*no 2026. gada*);
- piešķirs 184,5 miljonus EUR, lai līdz 2027. gadam finansētu pētniecības un inovācijas darbības ūdenstransporta jomā (*ar pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa" 2025. un 2026.–2027. gada darba programmu*);
- darīs pieejamus 130 miljonus EUR Eiropas Aizsardzības fonda izsludinātajiem uzaicinājumiem iesniegt projektus par tādiem tematiem kā uzlaboti pusautonomi virsūdens kuģi un jūras gultnes infrastruktūras aizsardzība (2026);
- apsvērs iespēju no ierosinātā topošā Eiropas Konkurētspējas fonda – ja tāds tiks izveidots – atbalstīt investīcijas digitalizētos tīro tehnoloģiju kuģos, kuģubūves inovācijā un modernizācijā, atkrastes enerģijā un zilajās tehnoloģijās (*no 2028. gada*);
- gaidāmajā ETS izskatīšanā apsvērs īpašu mehānismu, kas tieši atbalstītu kuģošanas sabiedrības ar ilgtspējīgu degvielu un tīru dzinēju tehnoloģiju ieviešanai paredzētām ETS kvotām (2026);
- nodrošinās investīcijas atbalstošus pasākumus, kuru mērķis ir palīdzēt iekšzemes ūdensceļu kuģu flotes atjaunošanā un celtņu uzstādīšanā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem saskaņā ar Sauszemes un multimodālo pārvadājumu vadlīnijām un jauno Transporta grupu atbrīvojuma regulu (2026);
- pārskatīs ES ilgtspējīga finansējuma taksonomijas kritērijus, kas saistīti ar ūdenstransporta sektoru (2026–2027).

Dalībvalstis, starptautiskās finanšu iestādes, valsts attīstību veicinošas bankas tiek aicinātas:

- palielināt atbalstu ūdenstransporta projektiem.

Dalībvalstis tiek aicinātas:

- daļu no ETS ieņēmumiem piešķirt investīcijām jūrniecības dekarbonizēšanai viscaur Eiropas jūrniecības klasterī;
- izmantot jauno tīras rūpniecības kursa valsts atbalsta regulējumu (*CISAF*), lai atbalstītu investīcijas industriālajā dekarbonizācijā un energoefektivitātē, arī jūrnieciskās ražošanas objektos, kā arī investīcijas ar jūrniecību saistītu neto nulles emisiju tehnoloģiju izgatavošanas jaudas paplašināšanā.

VI pīlārs. Piekļuve prasmēm un kvalitatīvām darbvietām

Komisija:

- atbalstīs izglītības iestādes un sociālos partnerus pašlaik un tālākā nākotnē trūkstošo prasmju apzināšanā un pārkvalifikācijas un prasmju pilnveides programmu izstrādē (*no 2027. gada*);
- atbalstīs sociālos partnerus un jūrniecības izglītības iestādes jūrniecības profesiju kartēšanā un sieviešu līdzdalības palielināšanā jūrniecības sektorā (*no 2026. gada*);
- atbalstīs un koordinēs augstākās jūrnieciskās izglītības iestāžu (*MHEI*) un profesionālās apmācības centru tīkla izveidi visā ES (*no 2027. gada*);
- palīdzēs dalībvalstīm novērst studentu un akadēmiskā personāla mobilitātes šķēršļus, turklāt veicinot augstākās jūrnieciskās izglītības iestāžu tālāku dalību programmā “Erasmus+”;
- sadarbosies ar dalībvalstīm, lai uzlabotu SDO darba standartus, un sadarbosies ar SJO un SDO, lai nodrošinātu noteikumu pildīšanu vienādā veidā un panāktu vienotu aizsardzību jūrniekiem (*turpinās*);
- veicinās sociālā nodrošinājuma shēmu koordinācijas uzlabošanu, piemēram, stiprinot Eiropas Darba iestādes lomu, lai uzlabotu darbību saskaņotību un kopīgās inspekcijas, un vienlaikus nodrošinātu ES tiesību aktu un starptautisko standartu saskaņošanu (*no 2026. gada*).