



Briselē, 1.6.2023.
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar kuru groza Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu
izmeklēšanai jūras transporta nozarē**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis priekšlikums attiecas uz grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvā 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK¹.

Direktīvā 2009/18/EK (turpmāk "direktīva") ir paredzēta negadījumu izmeklēšanas sistēma, lai izmantotu no jūras negadījumiem gūtās atziņas un novērstu to atkārtošanos. Jūras negadījumus, kas ietilpst direktīvas darbības jomā, izmeklē, lai uzlabotu kuģošanas drošību un aizsargātu jūras vidi.

Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) un labāka regulējuma programmas ietvaros Komisija 2018. gadā veica *ex post* izvērtējumu² un jūras transporta atbilstības pārbaudi³. Tajās tika secināts, ka, lai gan direktīva lielā mērā ir sasniegusi savus mērķus un nodrošinājusi ES pievienoto vērtību, tā ir jāatjaunina un jāuzlabo. Direktīvas pārskatīšanas vispārīgais mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību. Pašreiz spēkā esošais ES tiesiskais regulējums būtu jāatjaunina, lai: i) saglabātu ES noteikumus, ja tie ir nepieciešami un samērīgi, ii) nodrošinātu to pareizu īstenošanu un iii) novērstu jebkādu pienākumu iespējamo pārklāšanos un nekonsekveni starp saistītajiem tiesību aktiem. Vispārējais mērķis ir nodrošināt skaidru, vienkāršu un mūsdienīgu tiesisko regulējumu, kas kopumā paaugstina drošības līmeni.

Kuģiem, kas veic starptautiskus reisus, tai skaitā reisus starp dalībvalstīm, piemēro starptautiskās konvencijas un dažus ES noteikumus. Pienākums izmeklēt jūras negadījumus vai kuģošanas starpgadījumus izriet no Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas⁴ (*UNCLOS*), kas karoga valstij uzliek pienākumu veikt izmeklēšanu.

Pēc tam Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) izstrādāja Negadījumu izmeklēšanas kodeksu⁵. Kodeksā ir paredzēts, ka ir jāveic negadījumu izmeklēšana negadījumiem, kuros ir pilnībā zaudēts kuģis vai iestājusies cilvēka nāve, vai nodarīts ievērojams kaitējums apkārtējai videi. Tajā arī ir ieteikts negadījumā iesaistītā kuģa karoga valstij veikt citu jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanu, ja tiek uzskatīts, ka tā varētu sniegt informāciju, ko varētu izmantot, lai novērstu negadījumus nākotnē.

Ar ES rīcību kuģošanas drošības jomā gan papildina, gan īsteno starptautisko regulējumu. SJO noteikumu transponēšana ES tiesību sistēmā nodrošina, ka tos var apstrīdēt Tiesā un to vienādu izpildi visā ES.

Direktīva ir plašāka nekā SJO Negadījumu izmeklēšanas kodekss un uzliek dalībvalstīm pienākumu izveidot neatkarīgas negadījumu izmeklēšanas iestādes (NII) un savos valsts tiesību aktos noteikt, ka šīs NII tiek informētas par jūras negadījumiem un starpgadījumiem⁶. NII būtu jāizmeklē negadījumi

¹ OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

² SWD(2018) 232 final.

³ SWD(2018) 228 final.

⁴ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

⁵ Starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodekss jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai (Negadījumu izmeklēšanas kodekss).

⁶ Šis pienākums attiecas uz negadījumiem un starpgadījumiem, kuros iesaistīti kuģi, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu; vai kas notiek dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos; vai kuros dalībvalstīm ir citas pamatotas intereses. Teritoriālie ūdeņi ir piekrastes ūdeņu josla, kas nepārsniedz 12 jūras jūdzes (22 km), mērot no

atkarībā no to smaguma, un izmeklēšana obligāti jāveic “ļoti smagiem jūras negadījumiem”⁷. Kuģu veidi, uz kuriem attiecas direktīva, ir plašāki nekā tie, uz kuriem attiecas SJO teksts; tie ietver zvejas kuģus, kuru garums ir 15 metri un vairāk, kā arī atpūtas jahtas un atpūtas kuģus noteiktos apstākļos. Direktīvā arī paredzēts, ka izmeklēšanas veikšanā jāizmanto vienota metodika, un noteikti nosacījumi paralēlas/kopīgas izmeklēšanas veikšanai. Direktīvā noteikts, ka NII jāpublicē ziņojumi par veiktajām izmeklēšanām (ziņojumi par jūras negadījumu izmeklēšanu). Tām būtu arī jāinformē Komisija par jūras negadījumiem un starpgadījumiem, izmantojot datubāzi (Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformu (*EMCIP*)), ko šim nolūkam izveidojusi un uztur Eiropas Jūras drošības aģentūra⁸ (*EMSA*).

2018. gada *REFIT* un jūras transporta atbilstības pārbaudē tika uzsvērts, ka jānodrošina tiesiskā regulējuma konsekvence visās dalībvalstīs un efektīva starptautisko saistību izpilde vienādā un saskaņotā veidā. Tika plaši ziņots, ka problēmas rada nepilnības pašreiz spēkā esošajā direktīvā un tās īstenošanā dalībvalstīs, jo ir problēmas ar resursiem, personālu un speciālām zināšanām.

Papildus tam, ka ir jāatjaunina direktīva, lai ņemtu vērā juridiskās, vides un tehnoloģiskās pārmaiņas, kas notikušas kopš direktīvas pieņemšanas, ir jāņem vērā arī tās īstenošanā gūtās atziņas. *Ex post* izvērtējumā tika norādīts, ka kuģošanas drošības *acquis* nav piemērojams noteiktai kuģu kategorijai (zvejas kuģiem), kas darbojas ES ūdeņos, un paustas būtiskas bažas par šā veida kuģu drošību.

Ņemot vērā *ex post* izvērtējuma un jūras transporta atbilstības pārbaudes rezultātus un ar vispārējo mērķi uzlabot drošību un vides aizsardzību, vienlaikus vienkāršojot ES tiesisko regulējumu un palīdzot dalībvalstīm izpildīt to starptautiskos un ES regulatīvos pienākumus, ir izstrādāts priekšlikums grozīt Direktīvu 2009/18/EK. Tās pārskatīšanas konkrētie mērķi ir šādi:

- zvejas kuģu, to apkalpes un vides aizsardzība. Direktīvas pašreizējā darbības jomā neietilpst mazāki zvejas kuģi, kam garums ir mazāks par 15 metriem, un tas nozīmē, ka negadījumi, kuros ir bojāgājušie vai kuģi ir zaudēti, netiek sistemātiski un saskaņoti izmeklēti visā Eiropas Savienībā,
 - precizēt definīcijas un juridisko tekstu, lai dalībvalstu negadījumu izmeklēšanas iestādes laikus un saskaņoti izmeklētu visus negadījumus, kas ir jāizmeklē.
 - uzlabot NII spēju laikus, lietpratīgi un neatkarīgi veikt negadījumu izmeklēšanu (un ziņot par to), tai skaitā attiecībā uz atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām un tehnoloģijām,
 - atjaunināt vairākas definīcijas un atsauces uz attiecīgajiem ES tiesību aktiem un SJO noteikumiem, lai nodrošinātu skaidrību un konsekvenci.
- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Priekšlikums pilnībā atbilst Direktīvai 2009/16/EK⁹ par ostas valsts kontroli un Direktīvai 2009/21/EK¹⁰ par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu. Visām trim direktīvām, kuras vienlaikus tiek grozītas, ir jābūt savstarpēji saskaņotām, un jebkuras ierosinātās izmaiņas vienā direktīvā ir jāņem vērā abās pārējās direktīvās un plašākā starptautiskajā regulatīvajā vidē. Negadījumu izmeklēšanā gūtās

piekrastes valsts bāzes līnijas (parasti vidējā bēguma līmeņa zīmes). Iekšējie ūdeņi ir ūdeņi krasta virzienā no teritoriālo ūdeņu bāzes līnijām. Iekšējie ūdeņi var ietvert upes un kanālus, kā arī ostas un piestātnes (NI direktīvas 6. pants).

⁷ Kā definēts SJO Jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas kodeksā — skatīt NI direktīvas 3. panta 2. punkta b) apakšpunktu.

⁸ www.emsa.europa.eu

⁹ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

¹⁰ OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.

atziņas un no tām izrietošie drošības ieteikumi var palīdzēt karoga valstīm un atzītajām organizācijām, kas darbojas to vārdā, uzlabot to atbildībā esošo kuģu drošības profilu.

- **Saskanība ar citām ES politikas jomām**

Priekšlikums ietilpst Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes programmā (*REFIT*), un ar to tiek īstenota labāka regulējuma programma, nodrošinot, ka spēkā esošie tiesību akti ir vienkārši un skaidri, nerada nevajadzīgu slogu un iet kopsolī ar politisko, sabiedrisko un tehnoloģiju attīstību. Šis priekšlikums par grozījumiem, kā arī priekšlikumi pārējām kuģošanas drošības direktīvām ir arī daļa no plašāka jūras drošības *acquis*, ar kuru tie būtiski mijiedarbojas un kurš ietver tādus elementus kā ES kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma (*SafeSeaNet*)¹¹, *EMSA* dibināšanas regulu¹², Zvejas kuģu drošības direktīvu¹³, ES tiesību aktus par atzītajām organizācijām¹⁴, Jūras stratēģijas pamatdirektīvu¹⁵ un citus ES tiesību aktus vides jomā¹⁶.

Šis priekšlikums ir saskanīgs ar un sekmē ES klimatneitralitātes mērķa sasniegšanu līdz 2050. gadam, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/1119¹⁷, ar ko izveido ES klimatneitralitātes panākšanas satvaru, 2. panta 1. punktā.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

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

- **Subsidiaritāte (jomās, kas nav Savienības ekskluzīvā kompetencē)**

Tā kā starptautiskie negadījumu izmeklēšanas instrumenti jūras transporta nozarē saskaņā ar LESD 3. panta 2. punktu ir ES ekskluzīvā kompetencē, subsidiaritātes principu nepiemēro ne šiem instrumentiem, ne ES noteikumiem, ar kuriem īsteno minētos nolīgumus. Pat ja tas tā nebūtu, dalībvalstis, rīkojoties individuāli, nevarētu atrisināt visas konstatētās problēmas, un, ja tās to darītu, tas izraisītu tiesību aktu sadrumstalotību un iespējamu iekšējā tirgus izkropļojumu. Lai izvairītos no šāda sadrumstalota tiesiskā regulējuma, ir vajadzīga ES rīcība.

Šī direktīva attiecas uz visām dalībvalstīm, kas ir karoga valstis, piekrastes valstis vai pamatoti ieinteresētas valstis.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

¹² OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

¹³ OV L 34, 9.2.1998., 1. lpp.

¹⁴ Regula (EK) Nr. 391/2009 par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.), un Direktīva 2009/15/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā (OV L 131, 28.5.2009., 47. lpp.)

¹⁵ OV L 164, 25.6.2008., 19. lpp.

¹⁶ Piemēram, Direktīva 92/43/EEK ("Dzīvotņu direktīva"), Direktīva 2009/147/EK ("ES Putnu direktīva"), Direktīva (ES) 2019/904 ("Vienreizlietojamo plastmasas izstrādājumu direktīva").

¹⁷ OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums ir izstrādāts, lai ietu kopsolī ar jaunākajām starptautiskajām norisēm un ņemtu vērā iepriekš minēto *REFIT* pasākumu rezultātus. Komisija ir arī veikusi ietekmes novērtējumu, lai noteiktu, novērtētu un izvērtētu alternatīvus pasākumus to pašu mērķu sasniegšanai.

Ierosināto grozījumu mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību. Tas tiks panākts, izmeklējot negadījumus un mācoties no tiem, lai novērstu līdzīgus negadījumus nākotnē. Darbības jomas paplašināšana nolūkā ietvert noteiktu veidu negadījumus, kuros iesaistīti mazāki zvejas kuģi, tiek uzskatīta par samērīgu. Papildu izmaksas, kas nepieciešamas NII, lai izmeklētu ļoti smagus jūras negadījumus (ĻSJN), kuros iesaistīti zvejas kuģi, kam garums ir mazāks par 15 metriem, šķiet ierobežotas, jo īpaši salīdzinājumā ar iespējamajiem uzlabojumiem drošības jomā. Grozījumi nodrošinās, ka netiek apdraudēts pašreizējais augstais drošības līmenis, un tam būtu jāuzlabo drošība zvejas nozarē.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā Direktīvā 2009/18/EK ir jāizdara tikai daži grozījumi, vispiemērotākais juridiskais instruments ir grozījumu direktīva.

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

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

Atbilstības pārbaudē tika konstatēts, ka direktīvas galvenie mērķi kopumā ir sasniegti un joprojām ir ļoti būtiski. Maz ticams, ka bez Negadījumu izmeklēšanas direktīvas kopš 2009. gada būtu izveidotas 16 NII. Patiešām, līdz 2009. gadam lielākā daļa valstu izmeklēšanu galvenokārt veica kriminālvajāšanas nolūkā, ja tās to vispār veica. NII izveide ir veicinājusi negadījumu izmeklēšanu drošības nolūkos, galveno uzmanību vēršot uz neatkarību un drošības ieteikumu izstrādi negadījumu novēršanai. Turklāt izvērtējumā tika secināts, ka direktīva nodrošina konsekvētu sistēmu jūras negadījumu izmeklēšanai un tādējādi nodrošina, ka negadījumu izmeklēšana tiek veikta vienoti un saskaņoti visā ES.

Tā kā direktīvas prasības ir obligātas, ir panākta saskaņota ziņošana par negadījumiem un starpgadījumiem, jo ir jāievēro standarta prasību kopums. Izvērtējuma vispārējais secinājums, kura pamatā ir piemērotības, efektivitātes, lietderīguma, saskanības un ES pievienotās vērtības novērtējums, bija tāds, ka direktīva lielā mērā ir attaisnojusi ar to saistītās cerības, gūstot ES mēroga ieguvumus.

Tomēr ir plaši ziņots, ka pastāv nepilnības pašreiz spēkā esošajā politikas satvarā tādu problēmu dēļ, kas saistītas ar resursiem, personālu un speciālām zināšanām.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Notika šādas galvenās apspriešanās:

- trīs interviju kārtas ar ES līmeņa galveno ieinteresēto personu pārstāvjiem, kuras organizēja par ārējā atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants un kuras notika periodiski no 2021. gada februāra līdz 2021. gada novembrim, lai apkopotu konkrētu informāciju, jo īpaši lai atbalstītu un precizētu vispārējo problēmu definējumu un iespējamās politikas risinājumus,
- mērķorientēta ieinteresēto personu aptauja, ko organizēja par ārējā atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants un kas tika veikta no 2021. gada jūnija līdz novembrim, lai apkopotu konkrētu

informāciju, jo īpaši, lai precizētu problēmu definējumu, pamatscenāriju un, ja iespējams, iespējamo politikas pasākumu ietekmes novērtējumu,

- papildu apspriešanās pasākumi, ko organizēja *MOVE* ĢD un par ārējā atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants, lai apkopotu dalībvalstu un galveno ieinteresēto personu viedokļus par dažādiem politikas pasākumiem, kā arī lai validētu ietekmes novērtējuma, kura mērķis ir kvantificēt ietekmi, atbalsta pētījuma jaunus un galīgos rezultātus. Šie pasākumi notika ES Jūras transporta nozares sociālā dialoga komitejas sanāksmēs (2021. gada 16. aprīlī, 2021. gada 23. septembrī un 2021. gada 16. decembrī), ES Jūras zvejniecības nozaru sociālā dialoga komitejas sanāksmēs (2021. gada 29. janvārī, 2021. gada 8. martā un 2021. gada 16. novembrī), ES Ostu nozares sociālā dialoga komitejas sanāksmēs (2021. gada 19. novembrī), NII pastāvīgās sadarbības sistēmas sanāksmēs (2021. gada 10. martā, 2021. gada 18. jūnijā, 2021. gada 29. augustā, 2021. gada 22. septembrī un 2021. gada 7. oktobrī), ES/EEZ jūras transporta direktoru neformālajā sanāksmē (2021. gada 30. novembris) un ES Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komitejas sanāksmēs (2021. gada 17. maijā un 2021. gada 11. novembrī). Lai validētu atbalsta pētījuma secinājumus, tika rīkots arī galīgais validācijas darbseminārs, kurā piedalījās dalībvalstu un nozares pārstāvji (2022. gada 20. janvārī),
- ņemot vērā lietas ļoti tehnisko raksturu, sabiedriskā apspriešana netika veikta. Tomēr plašai sabiedrībai tika piedāvāta iespēja paust viedokli par šo iniciatīvu, izmantojot paziņojumu *MOVE* ĢD tīmekļa vietnē un īpašu funkcionālo pastkasti. Tika saņemts viens komentārs no kuģu īpašnieku asociācijas saistībā ar negadījumu izmeklēšanu, kurā atzinīgi vērtēta administratīvā sloga mazināšana un iespējamais *EMSA* sniegtais atbalsts NII.

No ieinteresētajām personām savāktā informācija sniedza būtisku ieguldījumu, ko Komisija varēja izmantot, lai precizētu politikas risinājumus, novērtētu to ekonomisko, sociālo un vidisko ietekmi, salīdzinātu tos un noteiktu, kurš risinājums visvairāk optimizētu ieguvumu/izmaksu attiecību sabiedrībai un nodrošinātu lietderīgāku un efektīvāku mehānismu jūras negadījumu izmeklēšanai visā ES. Šajos pasākumos gūtie konstatējumi papildināja dokumentu izpēti, kas tika veikta ārējā atbalsta pētījuma ietvaros.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Šīs pārskatīšanas pamatā galvenokārt ir dati, kas savākti 2018. gada *ex post* izvērtējumā un iepriekš minētajā jūras transporta atbilstības pārbaudē.

Papildus savāktajiem datiem un apspriešanai šā priekšlikuma izstrādē bija vajadzīgs tehnisko un juridisko ekspertu ieguldījums attiecībā uz tehnisko definīciju konkrētu formulējumu un skaidra tiesība akta izstrādi. Šīs zināšanas tika apkopotas Komisijā, *EMSA* un NII pastāvīgās sadarbības sistēmā. Sīkāka informācija par to ir ietverta dienestu darba dokumentā, kas pievienots priekšlikumam.

- **Ietekmes novērtējums**

Priekšlikums ir balstīts uz rezultātiem, kas iegūti ietekmes novērtējumā, kurā informācija gūta no atbalsta pētījuma, ko veicis ārējs konsultants, kuram ir īpašas zināšanas šajā jomā.

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

- 1) nepieciešamība pēc saskaņošanas ar starptautiskajiem instrumentiem un skaidrības problemātiskās vai neskaidrās definīcijās;
- 2) darbības joma *EMSA* atbalsta sniegšanai dalībvalstīm to ziņošanas un izmeklēšanas pienākumu izpildē saskaņā ar direktīvu un starptautiskajām tiesībām;
- 3) iespējas risināt konkrēto problēmu, kas saistīta ar negadījumiem, kuros iesaistīti mazāki zvejas kuģi.

Šie principi ir atspoguļoti turpmāk aprakstītajos politikas mērķos.

A risinājumā ir ierosinātas vairākas izmaiņas direktīvā, lai uzlabotu kuģošanas drošību un piesārņojuma prevenciju. Saskaņā ar šo risinājumu darbības joma paliktu tāda pati, un negadījumu izmeklēšanas iestādēm (tagad pārdēvētas par “jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm” saskaņā ar SJO terminoloģiju) joprojām būtu tāda rīcības brīvība, kāda tām ir pašlaik. Attiecībā uz zvejas kuģiem šajā risinājumā ierosināts nereglamentējošs pasākums, saskaņā ar kuru dalībvalstīm ir ieteikts ziņot par LŠJN. Šajā politikas risinājumā papildus pārējām prasībām ir paredzēts, ka, lai nodrošinātu katras izmeklēšanas iestādes resursu efektīvu pārvaldību un ziņojumu par jūras negadījumu izmeklēšanu precizitāti, ir jāievieš kvalitātes vadības sistēma (KVS).

B risinājumā ir paredzēts panākt lielāku saskaņotību, izmantojot skaidrākas definīcijas, ar ierobežotu papildu prasību mazākiem zvejas kuģiem. Attiecībā uz zvejas kuģiem — direktīva tiktu grozīta, lai uzliktu dalībvalstīm pienākumu ziņot *EMCIP* par mazāku zvejas kuģi, kam garums ir mazāks par 15 metriem, negadījumiem, kuros ir bojāgājušie vai ir zaudēti kuģi. Saskaņošanas un precizēšanas jautājumi tiktu risināti ar direktīvas grozījumiem. Saistībā ar palīdzības sniegšanu dalībvalstu izmeklēšanas iestādēm negadījumu izmeklēšanā (un ziņošanā), *EMSA* atbalsta loma netiek noteikta plašāka par to, kas pašlaik ir paredzēta spēkā esošajā tiesību aktā. Ziņošanas slogs izmeklēšanas iestādēm ir nedaudz samazināts, paplašinot to kompetento iestāžu loku, kuras var ziņot datubāzē.

C risinājums ir visvērienīgākais, jo ir paredzētas pastiprinātas administratīvās un izmeklēšanas prasības izmeklēšanas iestādēm. Attiecībā uz zvejas kuģiem šajā risinājumā ir paredzēts, ka izmeklēšanas iestādēm ir ne tikai jāziņo par mazāku zvejas kuģu negadījumiem, kuros ir bojāgājušie vai ir zaudēti kuģi, bet arī jāveic vismaz sākotnējs novērtējums, lai noteiktu, vai var gūt kādas atziņas un vai ir jāveic pilnīga izmeklēšana. Ietekmes novērtējumā ir secināts, ka vislietderīgākais un līdž ar to vēlamākais politikas risinājums ir C risinājums. Lai gan C risinājumam ir vislielākās papildu izmaksas, tomēr, apsverot izmaksas pret ieguvumiem, ir secināts, ka C risinājumam būs vislielākā ietekme kuģošanas drošības uzlabošanā.

Šim priekšlikumam ir pievienots ietekmes novērtējuma ziņojums¹⁸, kura projekts tika iesniegts Regulējuma kontroles padomei (RKP) 2022. gada aprīlī. RKP sniedza pozitīvu atzinumu, un ietekmes novērtējuma ziņojums tika pārskatīts saskaņā ar RKP ieteikumiem, RKP komentāri ir izklāstīti dienestu darba dokumentā, kas pievienots šim tiesību akta priekšlikumam.

- **Pieejas “viens pieņemts — viens atcelts” piemērošana**

Nav sagaidāms, ka uzņēmumiem vai iedzīvotājiem radīsies papildu administratīvās izmaksas.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

¹⁸ SWD(2023) 145.

Iniciatīvai ir *REFIT* dimensija saistībā ar drošības tiesību aktu saskaņošanu un vienkāršošanu, drošības profila uzlabošanu, jo īpaši mazo zvejas kuģu segmentā, un palīdzību dalībvalstu NII ziņošanas un izmeklēšanas funkciju izpildē.

Turklāt vēlamais politikas risinājums ietver vienkāršošanas elementus, jo tas palielinās valstu NII efektivitāti, nodrošinot skaidrību par to, kad tām jāveic izmeklēšana, NII vairs nebūs jāveic smagu negadījumu sākotnējais novērtējums un NII var deleģēt citām kompetentajām iestādēm iespēju ievadīt datus *EMCIP* datubāzē. Ar *EMSA* papildu palīdzības sniegšanu tām NII, kuras pieprasa darbības atbalstu, būtu arī jāuzlabo veikto izmeklēšanu kvalitāte un kvantitāte, kā arī jāpalielina to saskaņošana un standartizācija visā ES.

- **Pamattiesības**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Aplēstās papildu gada izmaksas ES budžetā ir aptuveni 1,88 miljoni EUR gadā 2030. gadā un 1,93 miljoni EUR gadā 2050. gadā. Priekšlikuma ietekme uz budžetu ir sīkāk aprakstīta šim priekšlikumam pievienotajā tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā. Priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir norādīta Komisijas priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1406/2002.

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

5. CITI ELEMENTI

- **Uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ir noteikta attiecīga uzraudzības un ziņošanas kārtība. *EMSA* ir svarīga nozīme šajā procesā, jo aģentūra ir atbildīga par jūras transporta elektronisko datu sistēmu izstrādi un darbību.

Īstenošanu var uzraudzīt, Komisijai un/vai *EMSA* veicot *EMCIP* datubāzes uzraudzību, ko veic, lai pārbaudītu, vai izmeklēšana tiek veikta laikus un efektīvi un vai dati, kas jānorāda, ziņojot par jūras negadījumu vai starpgadījumu, kā paredzēts direktīvas II pielikumā, un ziņojumi par jūras negadījumu izmeklēšanu ir augšupielādēti datubāzē. *EMSA* kā daļu no sava atbalsta sniegšanas Komisijai uzdevuma veic arī dalībvalstu apmeklējumu ciklus, lai pārbaudītu darbības uz vietas¹⁹. Dalībvalstīm būs jāievieš kvalitātes vadības sistēma (KVS), lai apliecinātu, ka to organizācija, politika, procesi, resursi un dokumentācija ir atbilstoša to mērķu sasniegšanai. Tā būs jāsertificē un pēc tam tai periodiski būs jāveic revīzija. Lai izmeklēšanas iestāde varētu saglabāt savu KVS sertifikātu, izmeklēšanas iestādēm būs jāpaziņo Komisijai/*EMSA* akreditētās struktūras veikto ikgadējo revīziju rezultāti.

¹⁹ *EMSA* šādus apmeklējumus veic kā daļu no saviem pamatuzdevumiem saskaņā ar 3. pantu Regulā (EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu; tāpēc nav sagaidāms, ka radīsies papildu izmaksas.

Ņemot vērā to, ka paredzēto *EMSA* īstenošanas apmeklējumu pilns cikls ir paredzēts piecus gadus²⁰, tiek ierosināts direktīvas izvērtēšanas ciklu noteikt ar desmit gadu intervāliem.

- **Paskaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

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

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Grozījumu direktīvas projekta 1.pants veido tā galveno daļu un ietver grozījumus vairākos Direktīvas 2009/18/EK nosacījumos.

Atbilstība SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksam

Ir atjauninātas vairākas definīcijas un atsauces, lai ņemtu vērā izmaiņas starptautiskajā normatīvajā vidē. Konkrētāk, ir atjaunināta atsauce uz SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksu, ir atjauninātas vairākas direktīvas 3.pantā ietvertās definīcijas, kas jāinterpretē atbilstoši SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā ietvertajām definīcijām, un ir svītrotas atsauce uz terminu “smags negadījums”, kas svītrots SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā un minēts direktīvas 3.panta 3.punktā. Tiesību normās ir izdarītas vairākas citas izmaiņas, kas izriet no SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksa, jo īpaši ir mainīts nosaukums “izmeklēšanas struktūra” uz “jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde”.

Turpmāk ir izklāstīti būtiskie grozījumi, kas veikti direktīvā.

Nolūks un joma

Svītrojot 2.panta 2.punkta d) apakšpunktu, direktīvas darbības jomu daļēji paplašina, attiecinot to uz visiem zvejas kuģiem, tostarp kuģiem, kuru garums ir mazāks par 15 metriem.

Definīcijas

Ar 3.punktu arī atjaunina vairākas definīcijas, kuras ir bijušas problemātiskas vai kurās ir atsauces uz novecojušiem ES tiesību aktiem. Pirmkārt, tiek atjauninātas atsauces uz terminiem “ro-ro prāmis” un “ātrgaitas pasažieru kuģis”, lai ņemtu vērā izmaiņas ES tiesību aktos par to, ka zvejas kuģa garums ir lielākais garums saskaņā ar Regulas (ES) 2017/1130 2.pantu. Ir risināts arī jautājums par neletālu miesas bojājumu, kura rezultātā vēlāk kādu laiku pēc jūras starpgadījuma, kas to radījis, iestājas nāve. Lai sniegtu skaidrus norādījumus par brīdi, kad būtu jāsāk izmeklēšana, un tādējādi nodrošinātu saskaņotu pieeju visā Savienībā, direktīvu groza, iekļaujot tajā skaidru termiņu (t. i., 30 dienas pēc negadījuma, tāpat kā citiem transporta veidiem).

Pienākums veikt izmeklēšanu un izmeklēšanas iestādes

Ar 5.punktu izdara izmaiņas izmeklēšanas pienākumos un nosaka, ka attiecībā uz ļoti smagiem jūras negadījumiem (kuģa zaudēšana un/vai bojāgājušais), kurā iesaistīts zvejas kuģis, kura garums ir mazāks par 15 metriem, dalībvalstīm ir pienākums veikt vismaz sākotnēju novērtējumu, lai noteiktu, vai būtu jāveic negadījuma izmeklēšana.

²⁰ Kā paredzēts *EMSA* metodikā par apmeklējumiem dalībvalstīs, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Turklāt, tā kā SJO līmenī ir atcelts jēdziens “smags negadījums”, tiek atcelts arī direktīvā paredzētais pienākums sagatavot šādu negadījumu sākotnēju novērtējumu. Visbeidzot, direktīvu groza, lai sniegtu norādījumus saistībā ar negadījumiem, kuros ir iesaistīti kuģi, kas atrodas ostā.

Direktīvas 8. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm savām jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm ir jāizveido kvalitātes vadības sistēma (KVS). Šim pasākumam būtu jāuzlabo negadījumu izmeklēšanas kvalitāte un pieejamo resursu pārvaldība atbilstīgi darba slodzei un jo īpaši sagatavotajiem ziņojumiem. Līdzīgs pienākums ir noteikts attiecībā uz karoga valsts administrāciju Direktīvas 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu 8. panta 1. punktā.

Eiropas Jūras negadījumu datubāze

Direktīvas 14. punkts attiecas uz dalībvalstu ziņošanas pienākumiem Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformā (*EMCIP*). Ir divas izmaiņas, pirmkārt, ar to precizē dalībvalstu pienākumus attiecībā uz ĻSĶN, kuros iesaistīti zvejas kuģi, kam garums ir mazāks par 15 metriem. Otrkārt, direktīva ir pielāgota tā, lai dalībvalsts pienācīgi norīkota kompetentā iestāde, kas nav jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde, varētu paziņot *EMCIP* visus jūras negadījumus un starpgadījumus, kas nav ĻSĶN. Pašlaik *EMCIP* var ziņot tikai jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde, un dažas dalībvalstis to uzskata par resursu slogu. Turklāt *EMSA* un Komisijai vajadzētu būt iespējai ievadīt datus *EMCIP* datubāzē. Tas ļaus izmeklēšanas iestādēm vairāk laika varētu veltīt tieši izmeklēšanas darbam un ņemt vērā to, ka izmeklēšanas iestādēm ne vienmēr ir piekļuve šāda veida datu pārvaldībai, jo attiecīgos statistikas datus vāc, izmanto un pārvalda citas kompetentās iestādes tajā pašā dalībvalstī.

EMSA sniegtais atbalsts un apmācība

Direktīvas 15. punktā ir noteiktas *EMSA* iespējas sniegt atbalstu ES dalībvalstu izmeklēšanas iestādēm, lai tās varētu labāk pildīt savus pienākumus saskaņā ar direktīvu. Daudzām NII nav pietiekamu resursu, lai nodrošinātu ekspertu katrā specializētajā disciplīnā. Pamatojoties uz šo noteikumu, *EMSA* varētu darīt pieejamu dažādu disciplīnu ekspertu grupu, kas varētu būt noderīga jebkurai izmeklēšanas iestādei, kura iesniegusi pieprasījumu. Tāpat arī specializētais aprīkojums var būt ļoti dārgs, un lielākajai daļai NII nav budžeta, lai šādu aprīkojumu turētu savā īpašumā. Tāpēc *EMSA* varētu nodrošināt specializētus instrumentus un aprīkojumu, ko var aizdot vai nodrošināt izmeklēšanas iestādēm. Šādi aprīkojumu varēs iegūt centralizēti, nevis katrai izmeklēšanas iestādei rīkojoties atsevišķi. Tas nodrošinātu Savienības mēroga apjomradītus ietaupījumus.

Attiecībā uz apmācību *EMSA* varētu piedalīties, lai palielinātu informētību par jaunākajām norisēm, izplatītu informāciju un organizētu diskusijas un mācību kursus par tādiem tematiem kā atjaunīgās un mazoglekļa degvielas, jaunās digitālās tehnoloģijas un attiecīgās norises SJO līmenī. Turklāt *EMSA* varētu nodrošināt īpašu apmācību par izmeklēšanas tehnoloģiju, aprīkojuma un jauno tehnoloģiju izmantošanu saistībā ar norisēm jūras transporta nozarē.

Grozīšanas pilnvaras

Direktīvas 17. punktā ir noteikts, ka, lai gan atsauce uz SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksu attiecas uz visjaunāko redakciju, uz to tomēr attiecas vispārpieņemtā noteikumu stingrības nemazināšanas klauzula. Tas nozīmē, ka, ja notiek izmaiņas starptautiskā līmenī, ES instrumenta standarti tiek saglabāti vismaz pašreizējā līmenī.

Īstenošanas pārskatīšana un citu ES tiesību aktu atcelšana

Direktīvas 18. punktā ir paredzēts, ka Komisija sagatavos pārskatu par grozītās direktīvas īstenošanu 10 gadus pēc tās pieņemšanas, ņemot vērā laiku, kas nepieciešams transponēšanai, un to, ka *EMSA* dalībvalstīs veikto apmeklējumu pilnais novērtēšanas cikls parasti aizņem ne mazāk kā 5 gadus.

Direktīvas 19. punktā ir noteikts, ka atceļ Komisijas 2011. gada 9. decembra Regulu (ES) Nr. 1286/2011, ar ko pieņem jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodoloģiju. SJO 2013. gada 4. decembrī pieņēma Vadlīnijas izmeklētājiem Jūras negadījumu kodeksa izmantošanai (Rezolūcija A.1075(28)), kurās sniegta sīki izstrādāta metodika jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanai. Tāpēc Komisijas Regulā (ES) Nr. 1286/2011 izklāstītā kopējā metodika vairs nav vajadzīga.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar kuru groza Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/18/EK²³ nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un paredz negadījumu izmeklēšanas sistēmu. Jūras negadījumus, kas ietilpst minētās direktīvas darbības jomā, izmeklē neatkarīgas izmeklēšanas iestādes, kuras izveidotas dalībvalstīs, lai uzlabotu kuģošanas drošību, kā arī aizsargātu jūras vidi, ko panāk, mācoties no notikušajiem negadījumiem, lai novērstu to atkārtosanos nākotnē.
- (2) Kopš Direktīvas 2009/18/EK stāšanās spēkā ir notikušas izmaiņas starptautiskajā normatīvajā vidē un tehnoloģiju attīstībā. Būtu jāņem vērā minētās izmaiņas un attīstība, kā arī pieredze, kas gūta, īstenojot Direktīvu 2009/18/EK.
- (3) Direktīvā 2009/18/EK ir atsauces uz vairākiem tiesību aktiem, kurus pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) un kuri kopš tās stāšanās spēkā ir atcelti, grozīti vai pārskatīti. “SJO Jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas kodekss” (SJO 1997. gada 27. novembra Rezolūcija A.849(20)), kas atcelts ar “Starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodeksu jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai (Negadījumu izmeklēšanas kodekss)” (2008. gada 16. maija Rezolūcija MSC 255(84)), ar Rezolūciju A.1075(28) “Vadlīnijas izmeklētājiem Jūras negadījumu kodeksa izmantošanai” MSC.255(84).

²¹ OV C , , . lpp.

²² OV C , , . lpp.

²³ OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

- (4) SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā ir noteiktas jaunas definīcijas, piemēram, jēdziena “jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde” definīcija, savukārt citi jēdzieni ir svītroti, piemēram, “smags negadījums”. Minētās izmaiņas būtu jāiestrādā Direktīvā 2009/18/EK.
- (5) Direktīvā 2009/18/EK ir arī atsauce uz SJO Cirkulāru MSC/MEPC. 3/Circ.3 (2008. gads), kas tika aizstāts ar Cirkulāru MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 “Ziņojumi par jūras negadījumiem un incidentiem, Pārskatītās saskaņotās ziņošanas procedūras” (2014. gada 18. novembris).
- (6) SJO 2013. gada 4. decembrī pieņemtajās Vadlīnijās izmeklētājiem Jūras negadījumu kodeksa izmantošanai (A.1075(28)) ir sniegti praktiski ieteikumi sistemātiskai jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai, un tās palīdz izstrādāt efektīvu analīzi un preventīvos pasākumus. Minētās vadlīnijas būtu jāiekļauj Direktīvā 2009/18/EK.
- (7) Zvejas kuģi, kam garums ir mazāks par 15 metriem, pašlaik ir izslēgti no Direktīvas 2009/18/EK darbības jomas, tāpēc izmeklēšana attiecībā uz jūras negadījumiem, kuros iesaistīti šādi zvejas kuģi, nav sistemātiska un saskaņota. Šādiem kuģiem ir lielāka nosliece uz apgāšanos un apkalpes locekļu pārkrišana pār bortu ir salīdzinoši bieža. Tāpēc ir jāaizsargā šie zvejas kuģi, to apkalpe un vide, paredzot, ka par ļoti smagiem jūras negadījumiem, kuros iesaistīti zvejas kuģi, kam garums ir mazāks par 15 metriem, ir jāveic sākotnējs novērtējums, lai noteiktu, vai iestādēm būtu jāsāk negadījuma izmeklēšana.
- (8) Dažas Direktīvā 2009/18/EK sniegtās definīcijas nav skaidras. Būtu jānosaka zvejas kuģa garuma definīcija, jo īpaši, kad jūras negadījumu izmeklēšanas iestāžu pieeja un pienākumi atšķiras atkarībā no zvejas kuģa garuma.
- (9) SJO Negadījumu izmeklēšanas kodekss attiecas uz notikumu vai secīgiem notikumiem, kuri notikuši “tiešā saistībā ar kuģa ekspluatāciju”. Šim jēdzienam pastāv būtiskas atšķirības, un tas būtu jāprecizē. Šīs atšķirības ietekmē negadījumu izmeklēšanas iestāžu rīcību, jo īpaši saistībā ar negadījumiem ostās, kopīgas izmeklēšanas iespējām un negadījumu un izmeklēšanas datu vākšanu.
- (10) SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā ir noteikts, ka tad, kad notiek ļoti smags jūras negadījums, jūras iestādei ir pienākums veikt izmeklēšanu. Tomēr nav norādes par laiku, kurā pēc negadījuma ir jāiestājas nāvei, lai šīs nāves dēļ negadījumu uzskatītu par ļoti smagu jūras negadījumu, un tādēļ tas būtu jāizmeklē. Tādēļ Direktīvā 2009/18/EK būtu jāietver šāda norāde.
- (11) Pieejamais personāls, kā arī dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas iestāžu operatīvie resursi ir ļoti atšķirīgi, tāpēc jūras negadījumu paziņošana un izmeklēšana ir neefektīva un nekonsekventa. Tādēļ Komisijai ar Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) palīdzību individuālās izmeklēšanas laikā būtu jāsniedz ļoti specializēts analītiskais atbalsts (vispārīgās prasmes), kā arī analītiskie instrumenti un aprīkojums (aparātūra).
- (12) Ņemot vērā iepriekš minēto, *EMSA* būtu jāorganizē apmācība par konkrētiem tehniskiem paņēmieniem un jaunajiem sasniegumiem un tehnoloģijām, kas var būt svarīgas negadījumu izmeklēšanā nākotnē. Šādā apmācībā cita starpā būtu jāpievēršas atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām, kas ir īpaši svarīgas paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” un automatizācijas kontekstā, kā arī Vispārīgās datu aizsardzības regulas (VDAR) noteikumiem.
- (13) Lai uzlabotu negadījumu izmeklēšanas kvalitāti, dalībvalstīm būtu jāizstrādā kvalitātes vadības sistēma (KVS) jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm.
- (14) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas noteikumu īstenošanai attiecībā uz SJO tekstu sarakstu to darbības jomā, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās

pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²⁴.

- (15) Ņemot vērā EMSA veikto apmeklējumu pilno uzraudzības ciklu, ko tā veic, lai uzraudzītu šīs direktīvas īstenošanu, Komisijai būtu jāizvērtē šīs direktīvas īstenošana ne vēlāk kā [desmit gadus pēc 23. pantā minētās spēkā stāšanās dienas] un par to jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas ar Komisiju visas šim izvērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā.
 - (16) Saskaņā ar proporcionalitātes principu, lai sasniegtu pamatmērķi — uzlabot kuģošanas drošību un aizsargāt jūras vidi —, ir nepieciešams un lietderīgi paredzēt noteikumus par jūras transporta negadījumu izmeklēšanu. Šī direktīva paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai sasniegtu izvirzītos mērķus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. panta 4. punktu.
 - (17) Tādēļ Direktīva 2009/18/EK būtu attiecīgi jāgroza,
- IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/18/EK

Direktīvu 2009/18/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 1. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Saskaņā ar šo direktīvu veiktās izmeklēšana mērķis nav noteikt nedz atbildību, nedz vainas pakāpi. Tomēr dalībvalstis nodrošina, ka jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde (turpmāk “izmeklēšanas iestāde”) neatturas ziņot par visiem negadījuma vai starpgadījuma cēloņiem, ja šie fakti varētu norādīt uz vainu vai atbildību.”;
- (2) direktīvas 2. panta 2. punktu groza šādi:
 - (a) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) kuģiem, kas netiek vadīti mehāniski, primitīvas konstrukcijas koka kuģiem, atpūtas jahtām un atpūtas kuģiem, ja vien tos neizmanto komerciālos nolūkos;”
 - (b) punkta d) apakšpunktu svītros;
- (3) direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants

Definīcijas

Šajā Direktīva:

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- “1) “SJO Negadījumu izmeklēšanas kodekss” ir SJO Kuģošanas drošības komitejas (MSC) Rezolūcijai MSC.255(84) pievienotais Starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodekss jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai jaunākajā redakcijā;
- 2) “SJO Vadlīnijas izmeklētājiem Jūras negadījumu kodeksa izmantošanai” ir vadlīnijas kas 2013. gada 4. decembrī pieņemtas SJO Asamblejā ar Rezolūciju A.1075(28);
- 3) turpmāk norādītos terminus saprot atbilstoši SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā ietvertajām definīcijām:
- a) “jūras negadījums”;
 - b) “ļoti smags jūras negadījums”;
 - c) “jūras starpgadījums”;
 - d) “jūras negadījuma izmeklēšana”
 - e) “jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde”;
 - f) “valsts, kas izmeklē jūras negadījumu”;
 - g) “pamatoti ieinteresēta valsts”;
 - h) “smags ievainojums”;
- 4) “SJO Pamatnostādnes par taisnīgu attieksmi pret jūrnikiem jūras negadījuma situācijā” ir pamatnostādnes, kas ietvertas SJO Juridiskās komitejas 2006. gada 27. aprīļa Rezolūcijā LEG.3(91) un ko Starptautiskās Darba organizācijas Pārvaldes iestāde apstiprinājusi tās 296. sesijā 2006. gada 12.–16. jūnijā;
- 5) terminus “Ro-Ro pasažieru kuģis” un “ātrgaitas pasažieru kuģis” saprot atbilstoši Direktīvas (ES) 2017/2110²⁵ 2. pantā ietvertajām definīcijām;
- 6) terminu “reisa datu ieraksta ierīce” (turpmāk “VDR”) saprot atbilstoši definīcijai, kas ietverta SJO Kuģošanas drošības komitejas Rezolūcijā MSC.333(90) tās jaunākajā redakcijā;
- 7) “drošības ieteikums” ir jebkurš priekšlikums, tostarp reģistrācijas un kontroles nolūkā, ko ierosina:
- (a) tās valsts, kura veic vai vada negadījuma izmeklēšanu, izmeklēšanas iestāde, pamatojoties uz izmeklēšanā iegūto informāciju; vai attiecīgā gadījumā
 - (b) Komisija, kas rīkojas, pamatojoties uz teorētisku datu analīzi un veikto negadījumu izmeklēšanu rezultātiem;
- 8) “zvejas kuģa garums” saprot atbilstoši Regulas (ES) 2017/1130²⁶ 2. pantā ietvertai definīcijai;
- 9) “nāvējošs miesas bojājums” ir miesas bojājums, ko persona gūst nelaimes gadījumā un kā rezultātā 30 dienu laikā pēc nelaimes gadījuma dienas iestājas šīs personas nāve.”;
- (4) direktīvas 4. pantu groza šādi:

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp.).

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/1130 (2017. gada 14. jūnijs), kas nosaka zvejas kuģu īpašības (OV L 169, 30.6.2017., 1. lpp.).

- (a) panta 1. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“a) ir neatkarīga no kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas, ko veic paralēli, lai noteiktu atbildību vai vainas pakāpi, un ka izmeklēšanas iestādes var ziņot par jūras negadījuma izmeklēšanas rezultātiem bez norādījumiem vai iejaukšanās no personām, organizācijām vai pusēm, kuras var ietekmēt tās iznākums.”
- (b) panta 2. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“b) koordinēt attiecīgo izmeklēšanas iestāžu darbību, ciktāl tas vajadzīgs, lai sasniegtu šīs direktīvas mērķi.”
- (5) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Pienākums veikt izmeklēšanu

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka 8. pantā minētā izmeklēšanas iestāde veic negadījuma izmeklēšanu, ja ir noticis ļoti smags jūras negadījums:
 - a) kurā iesaistīts kuģis, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu, neatkarīgi no negadījuma vietas; vai
 - b) kurš noticis šīs dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts *UNCLOS*, neatkarīgi no tā, ar kādu karogu kuģo negadījumā iesaistītais kuģis vai kuģi; vai
 - c) par kuru šai dalībvalstij ir pamatota interese neatkarīgi no negadījuma vietas un karoga, ar kādu kuģo iesaistītais kuģis vai kuģi.
2. Ja zvejas kuģis ir īsāks par 15 metriem, izmeklēšanas iestāde veic ļoti smagā jūras negadījuma sākotnējo novērtējumu, lai noteiktu, vai veikt vai neveikt negadījuma izmeklēšanu.
Ja izmeklēšanas iestāde pieņem lēmumu neveikt negadījuma izmeklēšanu attiecībā uz ļoti smagu jūras negadījumu, kurā iesaistīts zvejas kuģis, kura garums ir mazāks par 15 metriem, šā lēmuma iemeslus dokumentē un paziņo saskaņā ar 17. panta 3. punktu.
3. Šā panta 2. punktā minētajos lēmumos izmeklēšanas iestāde ņem vērā pieejamos pierādījumus, kā arī to, ka negadījuma izmeklēšanas konstatējumi var palīdzēt novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus. Jebkuru citu jūras negadījumu vai starpgadījumu situācijā izmeklēšanas iestāde pieņem lēmumu par to, vai veikt vai neveikt negadījuma izmeklēšanu.
4. Jomu, uz kuru attiecas negadījuma izmeklēšana, un praktiskos pasākumus šīs izmeklēšanas veikšanai nosaka izmeklēšanas vadītājas valsts izmeklēšanas iestāde sadarbībā ar attiecīgajām citu pamatoti ieinteresēto valstu iestādēm tā, lai pēc šīs iestādes ieskatiem visvairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu, un ar nolūku novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus.
5. Veicot negadījuma izmeklēšanas, izmeklēšanas iestāde ievēro SJO Vadlīnijas izmeklētājiem Jūras negadījumu kodeksa izmantošanai. Izmeklētāji var atkāpties no šīm vadlīnijām īpašos gadījumos, ja saskaņā ar viņu profesionālo spriedumu to var pamatot kā nepieciešamu izmeklēšanas mērķu sasniegšanai. Komisija var pielāgot vadlīnijas šīs direktīvas

mērķiem, ņemot vērā visas attiecīgās atziņas, kas gūtas negadījumu izmeklēšanā, saskaņā ar 19. pantā minēto procedūru.

6. Lemjot par to, vai jūras negadījums vai starpgadījums ir noticis blakus kuģim, pietauvojoties vai piestātnē, vai tajā ir iesaistīti krasta vai ostas darbinieki, vai tas ir noticis “tiešā saistībā ar kuģa ekspluatāciju” un tādēļ tam ir jāveic negadījuma izmeklēšana, īpašu uzmanību pievērš tam, cik lielā mērā veicamajā darbībā ir iesaistīta un ir būtiska kuģa konstrukcija, aprīkojums, procedūras, apkalpe un kuģa vadība.

7. Negadījuma izmeklēšanu uzsāk uzreiz pēc tam, kad ir noticis jūras negadījums vai starpgadījums, bet jebkurā gadījumā ne vēlāk kā divus mēnešus pēc tā.

8. Ja jūras negadījuma izmeklēšanas gaitā kļūst zināms vai ir aizdomas, ka nodarījums ir izdarīts saskaņā ar 3., 3.bis, 3.ter vai 3.quarter pantu 1988. gada Konvencijā par prettiesisku darbību pret kuģošanas drošību apkarošana, izmeklēšanas iestāde nekavējoties informē dalībvalsts vai dalībvalstu un jebkuras attiecīgās trešās valsts jūras drošības iestādes.”;

(6) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Ziņošanas pienākums

Dalībvalsts savā tiesību sistēmā paredz, ka atbildīgās iestādes un/vai iesaistītās puses nekavējoties dara zināmus šīs dalībvalsts izmeklēšanas iestādei visus negadījumus un starpgadījumus, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma.”;

(7) direktīvas 7. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Paralēlas negadījuma izmeklēšanas veikšana par vienu un to pašu negadījumu vai starpgadījumu ir pieļaujama vienīgi izņēmuma gadījumos. Šādā gadījumā dalībvalstis paziņo Komisijai šādu paralēlu izmeklēšanu veikšanas iemeslus. Dalībvalstis, kas veic paralēlas izmeklēšanas, savstarpēji sadarbojas. Jo īpaši iesaistītās izmeklēšanas iestādes apmainās ar visu attiecīgo informāciju, kas iegūta viņu attiecīgo izmeklēšanu gaitā, jo īpaši lai pēc iespējas izdarītu vienotus secinājumus.”;

(b) iekļauj šādu 1.a punktu:

“1.a Veicot jūras negadījuma izmeklēšanu, pamatoti ieinteresētajām valstīm būtu pēc iespējas jāpalīdz dalībvalstij(-īm), kas izmeklē negadījumu, piekļūt attiecīgajai informācijai, kura vajadzīga jūras negadījuma izmeklēšanai. Izmeklētājam vai izmeklētājiem, kas veic jūras negadījuma izmeklēšanu, būtu jāpiešķir piekļuve arī valsts inspektoriem, krasta apsardzes darbiniekiem, kuģu satiksmes dienesta operatoriem, ločiem un citam pamatoti ieinteresētas valsts jūrniecības darbiniekiem.”;

(8) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes

1. Dalībvalstis nodrošina, ka par negadījuma izmeklēšanu atbild objektīva pastāvīga jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde, kurai ir piešķirtas vajadzīgās pilnvaras, pietiekami līdzekļi un finanšu resursi, un ka to veic atbilstīgi kvalificēti izmeklētāji, kam ir tāda kompetence jūras

negadījumu un starpgadījumu jautājumos, kas vajadzīga, lai veiktu jūras negadījumu un starpgadījumu jūras negadījumu izmeklēšanu.

Nav izslēgta iespēja nedz attiecīgi norīkot izmeklētājus ar nepieciešamajām speciālistu prasmēm dalībai jūras negadījuma izmeklēšanā uz laiku, nedz arī izmantot konsultantus, kas sniedz ekspertu padomus par kādu no jūras negadījuma izmeklēšanas aspektiem.

Lai negadījuma izmeklēšanu veiktu objektīvi, izmeklēšanas iestāde organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā minētajam uzdevumam.

Dalībvalstis, kurām nav pieejas jūrai un kurām nav ne savu kuģu, ne arī kuģu, kas kuģotu ar šo valstu karogu, noteiks neatkarīgu kontaktiestādi sadarbībai izmeklēšanā saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

2. Izmeklēšanas iestādes nodrošina to, ka izmeklētājiem ir zināšanas un praktiskā darba pieredze jomās, kas ir saistītas ar viņu parastajiem izmeklētāja pienākumiem. Turklāt izmeklēšanas iestāde vajadzības gadījumā nodrošina piemērotas ekspertīzes tūlītēju pieejamību.

3. Izmeklēšanas iestādei uzticētās darbības var ietvert arī datu vākšanu un analīzi saistībā ar kuģošanas drošību, jo īpaši preventīvos nolūkos, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību vai neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem vai standartizācijas jautājumiem.

4. Dalībvalstis atbilstīgi savām tiesību sistēmām nodrošina, ka to izmeklēšanas iestādes izmeklētāji vai izmeklētāji no citas izmeklēšanas iestādes, kurai deleģēts jūras negadījuma izmeklēšanas uzdevums, attiecīgos gadījumos sadarbībā ar iestādēm, kas atbildīgas par tiesu izmeklēšanu, ir nodrošināti ar visu piemēroto informāciju jūras negadījuma izmeklēšanas veikšanai un tādējādi ir pilnvaroti:

- (a) piekļūt jebkurai teritorijai vai negadījuma vietai, kā arī jebkuram kuģim, vrakam vai struktūrai, tostarp kravai, iekārtām vai atliekām;
- (b) nodrošināt pierādījumu tūlītēju uzskaiti un vraku, atlieku vai citu sastāvdaļu vai vielu kontrolētu meklēšanu un novākšanu pārbaudei vai analīzei;
- (c) pieprasīt b) apakšpunktā minēto priekšmetu pārbaudi vai analīzi un izmantot brīvu piekļuvi šādu pārbaūžu vai analīžu rezultātiem;
- (d) brīvi piekļūt jebkādai svarīgai informācijai un ierakstītiem datiem, tostarp no VDR iegūtiem datiem, kas ir saistīti ar kuģi, kuģu satiksmes vadības dienesta ierakstiem, reisu, kravu, apkalpi un jebkuru citu personu, objektu, stāvokli vai apstākli, kā arī kopēt un izmantot šādu informāciju un datus;
- (e) brīvi piekļūt upuru ķermeņu izmeklēšanas rezultātiem vai no upuru ķermeņiem ņemto paraugu analīžu rezultātiem;
- (f) pieprasīt un brīvi piekļūt kuģa ekspluatācijā iesaistīto cilvēku vai citu iesaistīto cilvēku izmeklēšanas rezultātiem vai no šiem cilvēkiem ņemto paraugu analīžu rezultātiem;
- (g) iztaujāt lieciniekus bez tādu cilvēku klātbūtnes, kuru intereses varētu uzskatīt par tādām, kas kavē negadījuma izmeklēšanu;
- (h) saņemt apsekojumu protokolus un saistīto informāciju, kas ir karoga valsts, kuģu īpašnieku, klasifikācijas sabiedrības vai jebkuras citas iesaistītās puses rīcībā, ja šīs puses vai to pārstāvji veic uzņēmējdarbību attiecīgajā dalībvalstī;

- (i) pieprasīt attiecīgās valsts attiecīgo iestāžu palīdzību, tostarp karoga valsts un ostas valsts inspektoru, krasta apsardzes darbinieku, kuģu satiksmes dienesta operatoru, meklēšanas un glābšanas dienestu, loču vai cita ostas personāla vai jūrnieku palīdzību;
5. Izmeklēšanas iestādei ir iespēja nekavējoties reaģēt uz jebkurā laikā saņemtu paziņojumu par negadījumu un saņemt pietiekamus resursus savu funkciju neatkarīgai izpildei. Tās izmeklētājiem piešķir statusu, kas dod nepieciešamās neatkarības garantijas.
6. To uzdevumu pildīšanu, kas izmeklēšanas iestādei uzticēti saskaņā ar šo direktīvu, tā var apvienot ar tādu notikumu izmeklēšanu, kas nav jūras negadījumi, ja šāda izmeklēšana neapdraud izmeklēšanas struktūras neatkarību.
7. Līdz [transponēšanas datums] katra dalībvalsts izstrādā, ievieš un uztur savas izmeklēšanas iestādes kvalitātes vadības sistēmu. Kvalitātes vadības sistēmu sertificē saskaņā ar spēkā esošiem starptautiskiem kvalitātes standartiem.”;
- (9) direktīvas 9. panta a) punktu aizstāj ar šādu:
- “a) visas liecinieku sniegtās liecības un citi apgalvojumi, viedokļi un piezīmes, kas izdarītas vai saņemtas izmeklēšanas iestādes veiktās negadījuma izmeklēšanas gaitā;”
- (10) direktīvas 10. pantu groza šādi:
- (a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
- “1. Dalībvalstis ciešā sadarbībā ar Komisiju izveido pastāvīgas sadarbības sistēmu, kas ļauj attiecīgajām iestādēm savstarpēji sadarboties tādā pakāpē, kāda vajadzīga šīs direktīvas mērķa sasniegšanai.”;
- (b) panta 3. punktu groza šādi:
- (a) ievaddaļu un a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “3. Pastāvīgajā sadarbības sistēmā dalībvalstu izmeklēšanas iestādes jo īpaši vienojas par labākajām sadarbības formām, lai:
- a) ļautu izmeklēšanas iestādēm kopīgi izmantot sistēmas, struktūras un iekārtas, kā arī citus ar negadījumu izmeklēšanu saistītus objektus vraku un kuģa iekārtu tehniskajai izmeklēšanai, tostarp informācijas iegūšanu no VDR un citām elektroniskām ierīcēm un šīs informācijas novērtēšanu.”;
- (b) punkta h) un i) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
- “h) veicinātu sadarbību ar trešo valstu izmeklēšanas iestādēm un starptautiskajām jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijām jomās, uz kurām attiecas šī direktīva;
- i) izmeklēšanas iestādēm, kas veic negadījumu izmeklēšanu, sniegtu visu attiecīgo informāciju.”;
- (11) direktīvas 14. pantu aizstāj ar šādu:

“14. pants

Ziņojumi par negadījumiem

1. Saskaņā ar šo direktīvu veiktas negadījuma izmeklēšanas rezultātu publicē ziņojumā, kuru sagatavo pēc kompetentās izmeklēšanas iestādes norādījumiem un saskaņā ar I pielikuma attiecīgajām nodaļām.

2. Izmeklēšanas iestāde dara visu iespējamo, lai 1. punktā minētie ziņojumi, tostarp tās secinājumi un jebkādi iespējamie ieteikumi, būtu publiski un jo īpaši jūrniecības nozarei pieejami 12 mēnešos pēc negadījuma dienas. Ja nav iespējams laikus sagatavot galīgo ziņojumu, 12 mēnešos pēc negadījuma dienas publicē starpposma ziņojumu.
3. Izmeklēšanas vadītājas dalībvalsts izmeklēšanas iestāde nosūta Komisijai galīgā vai starpposma ziņojuma kopiju. Izmeklēšanas iestāde ņem vērā Komisijas galaziņojuma iespējamās tehniskās piezīmes, kuras neiespaido konstatējumu būtību un kuru mērķis ir ziņojuma kvalitātes uzlabošana, lai pēc iespējas vairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu.”;
- (12) direktīvas 15. pantu groza šādi:
- (a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
- “1. Dalībvalstis nodrošina, ka adresāti pienācīgi ņem vērā izmeklēšanas iestāžu sniegtos drošības ieteikumus un ka vajadzības gadījumā veic attiecīgus turpmākus pasākumus saskaņā ar Savienības un starptautiskajiem tiesību aktiem.”;
- (b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:
- “2. Vajadzības gadījumā izmeklēšanas iestāde vai Komisija sniedz drošības ieteikumus, pamatojoties uz datu teorētisku analīzi un veikto negadījumu izmeklēšanu vispārējiem rezultātiem.”;
- (13) direktīvas 16. panta pirmo daļu aizstāj ar šādu:
- “Neskarot tās tiesības sniegt agrīnu brīdinājumu, ja dalībvalsts izmeklēšanas iestāde jebkurā negadījuma izmeklēšanas posmā uzskata, ka ir steidzami jārīkojas Savienības līmenī, lai novērstu jaunus negadījumus, tā tūlīt informē Komisiju par vajadzību dot agrīnu brīdinājumu.”;
- (14) direktīvas 17. pantu groza šādi:
- (a) iekļauj šādu jaunu 2.a punktu:
- “2.a Dalībvalstis paziņo Komisijai visus jūras negadījumus un starpgadījumus, izmantojot II pielikumā norādīto formātu. Attiecībā uz zvejas kuģiem, kuru garums ir mazāks par 15 metriem, jāpaziņo tikai ļoti smagi jūras negadījumi.”;
- (b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:
- “3. Dalībvalstu izmeklēšanas iestādes paziņo *EMCIP* visus ļoti smagus jūras negadījumus. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu un norīkot kompetento valsts iestādi vai iestādes paziņot visus citus jūras negadījumus un starpgadījumus. Kad Komisija ir saņēmusi informāciju par jūras negadījumu vai starpgadījumu, tā to paziņo arī *EMCIP*.”;
- (15) direktīvā iekļauj šādu jaunu 17.a pantu:

“17.a pants

Apmācība un operatīvais atbalsts

1. Komisija veicina spēju attīstību, kā arī zināšanu apmaiņu izmeklēšanas iestādēs un starp tām, nodrošinot apmācību par juridiskiem un tehnoloģiskiem jauninājumiem, konkrētiem tehniskiem paņēmieniem, instrumentiem un tehnoloģijām, kas saistītas ar kuģiem, to aprīkojumu un ekspluatāciju.

2. Pēc dalībvalstu izmeklēšanas iestāžu pieprasījuma un pieņemot, ka nepastāv interešu konflikts, Komisija sniedz operatīvu atbalstu šīm dalībvalstīm negadījumu izmeklēšanas veikšanā. Šāds atbalsts ietver specializētu analītisko instrumentu vai aprīkojuma, kā arī speciālo zināšanu nodrošināšanu.”;

(16) direktīvas 19. pantu aizstāj ar šādu:

“19. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002. Minētā Komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.”;

(17) direktīvas 20. panta ceturto daļu aizstāj ar šādu:

“Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantu no šīs direktīvas darbības jomas var izslēgt grozījumus SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā.

(18) direktīvas 23. pantu aizstāj ar šādu:

“23. pants

Īstenošanas pārskatīšana

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

(19) direktīvas 24. pantam pievieno šādu 3. punktu:

“3. Komisijas Regulu (ES) Nr. 1286/2011 atceļ.”

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis līdz [PB: norādīt datumu: viens gads pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

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

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS: AGENTŪRAS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVAI, ar kuru groza Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē

1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma

Mobilitāte un transports — Jūra

1.3. Priekšlikums attiecas uz

- jaunu darbību
- jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību²⁷
- esošas darbības pagarināšanu
- vienas vai vairāku darbību apvienošanu virzībā uz citu/jaunu darbību

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgie mērķi

Direktīvas 2009/18/EK grozīšanas vispārējais mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un uzlabot jūras vides aizsardzību, sniedzot ieguldījumu 3. ilgtspējīgas attīstības mērķa (IAM) (“Nodrošināt veselīgu dzīvi un sekmēt labklājību ikvienam un visos vecumos”) un 14. IAM (“Saglabāt un ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un jūras resursus ilgtspējīgai attīstībai”) sasniegšanā.

1.4.2. Konkrētie mērķi

Tās pārskatīšanas konkrētie mērķi ir šādi:

zvejas kuģu, to apkalpes un vides aizsardzība. Direktīvas pašreizējā darbības jomā nav iekļauti mazāki zvejas kuģi, kuru garums ir mazāks par 15 metriem. Tas nozīmē, ka negadījumi, kuros ir bojāgājušie vai kuģis ir zaudēts, šajā kuģu segmentā netiek sistemātiski un saskaņoti izmeklēti visā Eiropas Savienībā;

precizēt definīcijas un juridisko tekstu, lai dalībvalstu negadījumu izmeklēšanas iestādes laikus un saskaņoti izmeklētu visus negadījumus, kas ir jāizmeklē.

uzlabot negadījumu izmeklēšanas iestāžu spēju laikus, lietpratīgi un neatkarīgi veikt negadījumu izmeklēšanu (un ziņot par to), tai skaitā attiecībā uz atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām un tehnoloģijām.

²⁷ Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

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

Paredzams, ka priekšlikums nodrošinās saskaņotu pieeju negadījumu izmeklēšanām un tādējādi uzlabos izmeklēšanas kvalitāti, izmantojot labāku apmācību, labāk koordinētas un ar resursiem labāk nodrošinātas izmeklēšanas, kā arī dalībvalstu negadījumu izmeklēšanas iestādēm izmantojot kvalitātes vadības sistēmu. Izmeklēšanas rezultāti tiks izmantoti, lai sniegtu drošības ieteikumus, lai novērstu negadījumu atkārtošanos, lai glābtu dzīvības un novērstu piesārņojumu.

Paredzams, ka priekšlikums arī uzlabos zvejas kuģu, to apkalpes un vides aizsardzību, samazinot bojāgājušo un gūto ievainojumu skaitu.

1.4.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzī progresam un sasniegumiem.

Ierosinātās direktīvas efektivitāte saistībā ar 1. konkrēto mērķi noteiks tiks noteikta, pamatojoties uz bojāgājušo un ļoti smagu ievainojumu skaitu, zaudēto kuģu skaitu un jūras piesārņošanas gadījumu skaitu un to dinamiku laika gaitā, kas norādīts Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformā (*EMCIP*).

Ierosinātās direktīvas efektivitāte saistībā ar 2. konkrēto mērķi tiks noteikta, pamatojoties uz *EMCIP* paziņoto datumu, *EMSA* veikto horizontālo analīzi un diskusijām semināros, kā arī uz pārkāpumu procedūru skaitu nākamajos gados.

Ierosinātās direktīvas efektivitāte saistībā ar 3. konkrēto mērķi tiks noteikta, pamatojoties uz *EMSA* veikto horizontālo analīzi un kvalitātes vadības sistēmas ikgadējo revīziju rezultātiem, kas tiks paziņoti Komisijai.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēšanas grafiks

EMSA būs jāorganizē papildu apmācības saistībā ar atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām (riski, izmantošana uz kuģa, kuģu aizsardzība utt.), lai atbalstītu iniciatīvas, kas ir daļa no paketes "Gatavi mērķrādītājam 55%", kā arī par: cilvēcisko faktoru, automatizēta kuģa vadību, drošības analīzi (lai mudinātu dalībvalstis labāk izmantot negadījumu datus), kriminālistiku (fotoattēli, paraugu ņemšana utt.), atgadījumiem (ugunsgrēks, navigācijas negadījumi, aprīkojuma bojājumi, profesionālās darbības utt.) un *VDAR* noteikumiem.

EMSA arī nodrošinās operatīvos instrumentus un aprīkojumu individuālas izmeklēšanas laikā, piemēram, tālvadāmu zemūdens transportlīdzekli (*ROV*), tālvadības gaisa kuģu sistēmas (*RPAS*), robotus (piemēram, lai piekļūtu bojātām zonām, slēgtām telpām utt.), reisa datu ieraksta ierīces (*VDR*) sistēmas, programmatūru, piemēram, jūras negadījumu datu analīzes komplektu (*MADAS*); *ad hoc* resursus (zinātniskās laboratorijas, tvertņu testēšanu); *ad hoc* pakalpojumus (3D simulāciju ugunsgrēkam, konteineru zaudēšanai utt.). Šis atbalsts būs balstīts uz esošajiem pakalpojumiem, ko *EMSA* sniedz dažādās jomās (kā norādīts iepriekš, tālvadības gaisa kuģu sistēmas, tālvadāmi zemūdens transportlīdzekļi, apmācība par satelītu datiem u. c.), un tas tiks sniegts rindas kārtībā. Ilgtermiņā un atkarībā no īstenošanas pieredzes *EMSA* resursi tiktu attiecīgi pielāgoti.

EMSA atsevišķu ļoti smagu jūras negadījumu (ĻSJN) izmeklēšanai piedāvās arī ļoti specializētu analītisko atbalstu, ko sniedz standarta un augsta līmeņa eksperti no *EMSA*, kas varētu ietvert, bet ne tikai, uzvedības analītiķus, psihologus un citus speciālistus.

Līdz 2025. gadam būs vajadzīgi divi pilnslodzes ekvivalenti (*FTE*), lai nodrošinātu operatīvo un analītisko atbalstu *EMSA* jaunajiem uzdevumiem.

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

Eiropas līmeņa rīcības pamatojums (*ex ante*)

ES rīcība nodrošina vienlīdzīgus konkurences apstākļus kuģu īpašniekiem, ostām un starp dalībvalstīm. Šajā ziņā būtiska ir izmeklēšanas saskaņošana ES līmenī. Ņemot vērā jūras transporta starptautisko raksturu un nepieciešamību pēc koordinētas un saskaņotas pieejas kuģošanas drošībai, ES rīcība novērsīs potenciāli nesaderīgu vai nepietiekami optimālu valstu pasākumu izstrādi ar atšķirīgām prasībām un mērķiem.

Sagaidāmā Savienības pievienotā vērtība (*ex post*)

ES līmeņa intervence ir sniegusi ieguvumus, kurus nebūtu bijis iespējams gūt valstu līmenī vai tikai SJO līmenī. Lielākā daļa ieinteresēto personu uzskatīja, ka pienākums izveidot neatkarīgu negadījumu izmeklēšanas struktūru ir direktīvas galvenā pievienotā vērtība, un gandrīz puse no ES jūras negadījumu izmeklēšanas struktūrām tika radītas, īstenojot direktīvu. Ar direktīvu saskaņo ES tiesību aktus ar SJO noteikumiem, un tajā noteiktās prasības pārsniedz tās, kas noteiktas SJO līmenī, un tā ir starptautiskā līmenī galvenais tiesību akts saskaņotas ziņošanas par negadījumiem un starpgadījumiem ziņā.

- 1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Pēc 2018. gada *REFIT ex post* izvērtējuma un jūras transporta atbilstības pārbaudes ir ziņots, ka problēmas rada nepilnības, kas pastāv pašreiz spēkā esošajā politikas satvarā saistībā ar resursiem, personālu un speciālajām zināšanām. Resursu nepietiekamība ierobežo dažu dalībvalstu negadījumu izmeklēšanas iestāžu (NII) pienākumu pareizu un savlaicīgu izpildi. Tas jo īpaši attiecas uz tādām dalībvalstīm, kurās ir nelielas flotes un ierobežotas jūras transporta darbības un kurās pastāvīgas specializētas NII izveide tika uzskatīta par nesamērīgu slogu. Turklāt ierobežota ir dalībvalstu spēja pildīt savas starptautiskās saistības kā karoga, ostas vai piekrastes valstij saistības saistībā ar dažādām direktīvām. Plaši tika ziņots, ka NII problemātiski ir resursu, personāla un speciālo zināšanu jautājumi. Atbilstības pārbaudē tika sniegti vairāki ieteikumi attiecībā uz negadījumu izmeklēšanu, tai skaitā attiecībā uz resursu labāku izmantošanu valstu un ES līmenī, kā arī resursu apvienošanu, pamatojoties uz *EMSA* lomu un sniegto atbalstu un izmantojot digitalizācijas un informācijas apmaiņas radīto efektivitātes pieaugumu.

Ex post izvērtējuma rezultāti ir atspoguļoti šai iniciatīvai pievienotajā ietekmes novērtējumā, kura kopsavilkums ir norādīts 1. tabulā.

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

Ierosinātā pārskatīšana ir viens no būtiskākajiem nodevumiem Komisijas Paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, kurā izklāstīts ES redzējums par nākotnes

transporta sistēmu. Stratēģijā tika paziņots, ka Komisija plāno 2021. gadā sākt tādu spēkā esošo tiesību aktu plašu pārskatīšanu, kas attiecas uz karoga valsts pienākumiem, ostas valsts kontroli un negadījumu izmeklēšanu (10. pamatiniciatīva — Transporta drošības un drošuma uzlabošana).

Ierosinātā pārskatīšana radīs sinerģiju ar citiem ES tiesiskā regulējuma elementiem, jo īpaši Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli un Direktīvu 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu.

Priekšlikums ir saderīgs ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu, lai gan tam būs nepieciešama pārplānošana 1. izdevumu kategorijā attiecībā uz gada iemaksām *EMSA* (budžets tiks kompensēts, samazinot plānotos izdevumus budžeta sadaļā “EISI — Transports” (02 03 01)). Šā priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir norādīta Komisijas priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1406/2002.

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

1.5.5. *Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums*

Šīs iniciatīvas ietekme uz budžetu ir saistīta ar papildu resursiem, kas nepieciešami, lai *EMSA* izpildītu ierosinātajā direktīvā tai noteikto palielināto pienākumu atvieglot negadījumu izmeklēšanu (t. i., sniegt ļoti specializētu analītisku atbalstu individuālas izmeklēšanas laikā, nodrošinātu analītiskus instrumentus un aprīkojumu individuālas izmeklēšanas laikā, dalīties ar zināšanās vai organizēt apmācību par konkrētām metodēm/instrumentiem un jaunām norisēm). Tie ir jauni *EMSA* uzdevumi, kas būs pastāvīgi, savukārt pašreizējie uzdevumi nesamazināsies vai netiks daļēji izbeigti. Nepieciešamos papildu cilvēkresursus nevar nodrošināt ar pārcelšanu citā darbā, bet papildu budžeta vajadzības tiks kompensētas no pašreizējām programmām, ko saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu vada *MOVE* ĢD.

EMSA apropriāciju palielinājums tiks kompensēts, samazinot plānotos izdevumus budžeta sadaļā “EISI — Transports” (02 03 01). Šā priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir norādīta Komisijas priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1406/2002.

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

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

Ierobežots ilgums

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

Beztermiņa

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG. līdz GGGG. gadam [nav piemērojams]
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes²⁸

Komisijas īstenota tieša pārvaldība:

- ko veic izpildaģentūras

Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

Netieša pārvaldība, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

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

Piezīmes

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

Dalībvalstīm būs jātransponē direktīvas noteikumi līdz attiecīgajam termiņam.

²⁸

Sīkāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsauces uz Finanšu regulu skatīt *BUDGpedia* tīmekļa vietnē: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

Komisija kopumā būs atbildīga par ierosinātās direktīvas īstenošanu, kā arī par ziņošanu Eiropas Parlamentam un Padomei par dalībvalstu veikto īstenošanu un atbilstību tai.

Komisija un/vai *EMSA* uzraudzīs *EMCIP* datubāzi, lai pārbaudītu, vai izmeklēšana tiek veikta laikus un efektīvi un vai ziņojumi tiek augšupielādēti datubāzē, tai skaitā par zvejas kuģiem, kuru garums ir mazāks par 15 metriem un par kuriem ir konstatētas datu un drošības nepilnības. Rādītāji, kurus īpaši uzraudzīs, izmantojot *EMCIP* datubāzi, būs bojāgājušo un ļoti smagu ievainojumu skaits, zaudēto kuģu skaits un jūras piesārņojuma gadījumu skaits, kā arī to dinamika laika gaitā. Visi šie rādītāji tiks uzraudzīti atkarībā no iesaistītā kuģa veida. Tiks uzraudzīts arī izmeklēšanas rezultātā publicēto drošības ieteikumu un pēc tiem veikto turpmāko pasākumu skaits.

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

Dalībvalstīm būs jāievieš kvalitātes vadības sistēma, lai apliecinātu, ka to organizācija, politika, procesi, resursi un dokumentācija ir atbilstoša to mērķu sasniegšanai. Tā būs jāsertificē un pēc tam tai būs jāveic ikgadēja revīzija. Lai *NII* varētu saglabāt savu *KVS* sertifikātu, *NII* būs jāpaziņo Komisijai/*EMSA* akreditētās struktūras veikto ikgadējo revīziju rezultāti.

EMSA turpinās veikt horizontālu analīzi, norādot, kā tiesību akts darbojas, un identificējot nepilnības un to, ko var darīt, lai tās novērstu, un ziņos Komisijai un dalībvalstīm, cita starpā izmantojot diskusijas semināros.

Kad būs pagājuši desmit gadi pēc tiesību akta transponēšanas perioda beigām, Komisijas dienestiem būtu jāveic izvērtējums, lai pārliecinātos, ka ir sasniegti iniciatīvas mērķi.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

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

Komisija kopumā būs atbildīga par ierosinātās direktīvas īstenošanu, kā arī par ziņošanu Eiropas Parlamentam un Padomei par tās efektivitāti un īstenošanu. Attiecīgā gadījumā *EMSA* palīdzēs Komisijai nodrošināt IT pakalpojumus un izstrādāt IT rīkus, kas ir nepieciešami, lai izpildītu ierosinātās direktīvas noteikumus par ziņošanu, monitoringu un verifikāciju, kā arī organizētu apmācību. Dalībvalstīm būs jāveic direktīvas transponēšana savā tiesību aktu sistēmā līdz direktīvā minētajam termiņam. Izpildes darbības tiks veiktas kā daļa no pašreizējām izmeklēšanām.

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

Lai gan Komisija kopumā būs atbildīga par ierosinātās direktīvas īstenošanu, kā arī par ziņošanu Eiropas Parlamentam un Padomei par dalībvalstu veikto īstenošanu un atbilstību tai, Eiropas Jūras drošības aģentūra būs atbildīga par tās darbību veikšanu un par tās iekšējās kontroles sistēmas ieviešanu. Būs jāizstrādā IT rīki un moduļi, kā arī jānodrošina apmācība, un dalībvalstīm būs jāveic izmeklēšana un jāziņo.

EMSA vislabāk spēs veikt ziņošanas un atbilstības novērtēšanas uzdevumus, jo tas būs tehnisks darbs, kam būs nepieciešamas pamatīgas zināšanas datu pārvaldībā (jo īpaši tāpēc, ka *EMSA* pārvalda *EMCIP* datubāzi), kā arī padziļināta izpratne par sarežģītiem tehniskiem jautājumiem, kuri saistīti ar elektroniskajiem sertifikātiem un apmācību.

Dalībvalstis vislabāk spēs panākt ierosinātās direktīvas izpildi, jo īpaši turpinot izmeklēt jūras negadījumus un vajadzības gadījumā ziņojot par tiem.

MOVE ĢD veiks vajadzīgās kontroles saskaņā ar 2017. gadā pieņemto uzraudzības stratēģiju par ģenerāldirektorāta attiecībām ar decentralizētajām aģentūrām un kopuzņēmumiem. Saskaņā ar stratēģiju *MOVE* ĢD uzrauga budžeta izpildes rādītājus, revīzijas ieteikumus un administratīvos jautājumus. Aģentūra sniedz ziņojumu divas reizes gadā. Aģentūras uzraudzībai, kā arī ar to saistītajai finanšu un budžeta pārvaldībai kontroles veic saskaņā ar *MOVE* ĢD kontroles stratēģiju, kas atjaunināta 2022. gadā.

Uz *EMSA* rīcībā nodotajiem papildu resursiem attieksies *EMSA* iekšējās kontroles un riska pārvaldības sistēma, kura ir saskaņota ar attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem un kurā ietvertas īpašas kontroles, lai novērstu interešu konfliktus un nodrošinātu trauksmes cēlēju aizsardzību.

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

Saskaņā ar ierosināto direktīvu tikai *EMSA* tiks piešķirts papildu finansējums, kas būs nepieciešams, lai izstrādātu IT rīkus un moduļus, kā arī nodrošinātu apmācību.

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

Paredzams, ka papildu uzdevumi, kas izriet no ierosinātās pārskatīšanas, neradīs īpašas papildu kontroles. Tāpēc paredzams, ka kontroles izmaksas *MOVE* ĢD (mērot attiecībā pret pārvaldīto līdzekļu vērtību) saglabāsies stabilas.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

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

Ierosinātajā direktīvā ir ietverti vairāki noteikumi, kas īpaši vērsti uz krāpšanas un pārkāpumu novēršanu. Dalībvalstīm būs jāievieš kvalitātes vadības sistēma (KVS), lai apliecinātu, ka to organizācija, politika, procesi, resursi un dokumentācija ir atbilstoša to mērķu sasniegšanai. Tā būs jāsertificē un pēc tam tai būs jāveic ikgadēja revīzija. Lai negadījumu izmeklēšanas iestādes (NII) varētu saglabāt savu KVS sertifikātu, NII būs jāpaziņo Komisijai un/vai EMSA akreditētās struktūras veikto ikgadējo revīziju rezultāti.

EMSA piemēro decentralizēto ES aģentūru krāpšanas apkarošanas principus atbilstīgi Komisijas pieejai. Aģentūra 2021. gada martā pieņēma atjauninātu stratēģiju krāpšanas apkarošanai, kuras pamatā ir metodika un norādījumi, ko saistībā ar stratēģiju krāpšanas apkarošanai sniedz Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF), kā arī MOVE ĢD stratēģija krāpšanas apkarošanai. Tajā ir sniegta sistēma krāpšanas novēršanai un atklāšanai un krāpšanas izmeklēšanas nosacījumi aģentūras līmenī. EMSA pastāvīgi pielāgo un uzlabo savu politiku un darbības, lai veicinātu EMSA darbinieku visaugstāko godīguma līmeni, atbalstītu krāpšanas riska efektīvu novēršanu un atklāšanu un izveidotu attiecīgas procedūras ziņošanai par iespējamām krāpšanas gadījumiem un to iznākumiem un to risināšanai. Turklāt 2015. gadā EMSA pieņēma interešu konfliktu politiku attiecībā uz valdi.

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

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

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

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif. ²⁹	no EBTA valstīm ³⁰	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm ³¹	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
1	02 10 02	Nedif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

²⁹ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

³⁰ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

³¹ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

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

3.2. Aplēstā ietekme uz izdevumiem

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz izdevumiem

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

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

Eiropas Jūras drošības aģentūra (<i>EMSA</i>)			Gads	Gads	Gads	Gads	KOPĀ
			2025	2026	2027	2028–2034	
1. sadaļa:	Saistības	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Maksājumi	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
2. sadaļa:	Saistības	(1a)					
	Maksājumi	(2a)					
3. sadaļa:	Saistības	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Maksājumi	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
KOPĀ apropriācijas EMSA	Saistības	= 1 + 1 a + 3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Maksājumi	=2+ 2a + 3 b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

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

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

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

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

KOPĀ apropriācijas 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudz gadu finanšu shēmā	(Saištību summa = maksājumu summa)								
---	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028–2034	KOPĀ
KOPĀ apropriācijas 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudz gadu finanšu shēmā					
Saištības	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
Maksājumi	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

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

3.2.2. Paredzamā ietekme uz EMSA apropriācijām

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

Apjomi miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus	Veids ³²	Vidējās izmaksas	Gads N		Gads N+1		Gads N+2		Gads N+3		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						KOPĀ	
			Ž.	Izmaksas	Ž.	Izmaksas	Ž.	Izmaksas	Ž.	Izmaksas	Ž.	Izmaksas	Ž.	Izmaksas	Ž.	Izmaksas	Kopējais daudzums	Kopējās izmaksas
IZNĀKUMI																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ³³ ...																		
— Iznākums																		
— Iznākums																		
— Iznākums																		
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																		
— Iznākums																		
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 2																		
KOPĒJĀS IZMAKSAS																		

³² Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros, utt.).

³³ Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.4.2. punktā “Konkrētais(-ie) mērķis(-i)”.

Attiecīgā gadījumā summas atspoguļo Savienības iemaksu aģentūrā un citu aģentūras ieņēmumu (maksu un nodevu) summu.

3.2.3. Paredzamā ietekme uz EMSA cilvēkresursiem

3.2.3.1. Kopsavilkums

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

EUR (trīs zīmes aiz komata). Attiecīgā gadījumā summas atspoguļo Savienības iemaksu aģentūrā un citu aģentūras ieņēmumu (maksu un nodevu) summu.

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

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

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

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

Personāla vajadzības (FTE):

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

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

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

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

Tiklīdz priekšlikums būs pieņemts, EMSA sāks sagatavot personāla atlasi. Izmaksas ir parēķinātas, pamatojoties uz pieņēmumu, ka 2 FTE pieņem darbā no 2025. gada 1. jūlija. Tāpēc pirmajā gadā ir vajadzīgi tikai 50 % no cilvēkresursu izmaksām.

3.2.3.2. Paredzamās iesaistītā ĢD vajadzības pēc cilvēkresursiem

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

Aplēse izsakāma veselos skaitļos (vai maksimāli ar vienu zīmi aiz komata)

	Gads N	Gads N+1	N + 2 gads	N + +3 gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)							
20 01 02 01 un 20 01 02 02 (galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)							
20 01 02 03 (Delegācijas)							
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)							
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)							
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE)³⁴							
20 02 01 (AC, END, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT un JED delegācijās)							
Budžeta pozīcijas (norādīt) ³⁵	— galvenajā mītnē ³⁶						
	— delegācijās						
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiešā pētniecība)							
10 01 05 02 (AC, END, INT – tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)							
KOPĀ							

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības

³⁴ AC — līgumdarbinieki; AL — vietējie darbinieki; END — norīkotie valstu eksperti; INT — aģentūru darbinieki; JED — jaunākie eksperti delegācijās.

³⁵ Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām).

³⁶ Galvenokārt ES kohēzijas politikas fondiem, Eiropas Lauksaimniecības fondam lauku attīstībai (ELFLA) un Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fondam (EJZAF).

gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārstata darbinieki	

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

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

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

Lai EMSA veiktu uzdevumus, kas tai piešķirti, būs jāpārplāno budžeta pozīcija gada iemaksām aģentūrai (02 10 02) saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu. EMSA apropriāciju palielinājums tiks kompensēts, samazinot plānotos izdevumus budžeta sadaļā “EISI — Transports” (02 03 01) saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu. Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma³⁷

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

3.2.5. Trešo personu iemaksas

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

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

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

³⁷

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

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

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

Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ³⁸					
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
..... pants								

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

--

Norādīt ietekmes uz ieņēmumiem aprēķināšanai izmantoto metodi.

³⁸ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.