



Briselē, 1.6.2023.
COM(2023) 272 final

2023/0172 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza Direktīvu 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis priekšlikums attiecas uz grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvā 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu¹.

Jūras transportam tā vēstures un starptautiskā rakstura dēļ ir izveidojusies īpaša regulatīvā struktūra. Jūras drošību un jūras vides aizsardzību reglamentē Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencija (*UNCLOS*), kuras līgumslēdzēja puse ir arī Eiropas Savienība². Konvencija, kurā ir noteikti arī valsts kā karoga valsts pienākumi, ir pamats detalizētu starptautisku noteikumu un standartu izstrādei attiecībā uz kuģu projektēšanu, aprīkojumu, ekspluatāciju, vadību, apkopi, kvalifikāciju, apkalpes komplektēšanu un likvidāciju. To starptautiskā līmenī veic Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO)³.

Direktīva 2009/21/EK (turpmāk “direktīva”) reglamentē karoga valstij piemērojamo noteikumu izpildi Savienības līmenī. Par kuģu atbilstības uzraudzību konkrētām SJO konvencijām⁴ ir atbildīga tā valsts, kurā kuģis ir reģistrēts un kurai kuģis piederīgs, proti, karoga valsts. Direktīvai ir divi galvenie mērķi: ieviest drošības noteikumus un novērst piesārņojumu, kā arī nodrošināt, ka dalībvalstis pilda savus karoga valsts pienākumus. Tāpēc direktīvas mērķis ir nodrošināt, lai kuģi, kas kuģo ar kādas ES dalībvalsts karogu, atbilstu visām drošības⁵ un piesārņojuma novēršanas prasībām un būtu piemēroti ekspluatācijai⁶. Direktīvas mērķis ir arī nodrošināt, ka ES dalībvalstīm ir pietiekami resursi, lai pareizi, rezultatīvi un konsekventi pildītu savus karoga valsts pienākumus⁷. Tas ir pirmais aizsardzības līmenis kuģošanas drošības jomā.

Tomēr, tā kā karoga valsts noteikumi attiecas tikai uz kuģiem, kas kuģo ar attiecīgās valsts karogu, un tā kā dažas karoga valstis nevēlas vai nespēj ieviest piemērojamus noteikumus attiecībā uz savām flotēm, ostas valsts kontrole paredz ārvalstu kuģu inspekcijas, kad tie atrodas ostās. Tā ir sistēma, ar kuras palīdzību ostas valsts kontroles (OVK) amatpersonas inspicē ārvalstu kuģus citu valstu ostās, kas nav karoga valsts, lai pārliecinātos, ka kuģa

¹ OV L 131, 28.5.2009., 132.–135. lpp.

² *UNCLOS* tika parakstīta 1982. gadā. Eiropas Savienība to ratificēja 1984. gadā. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm.

³ Lai gan jurisdikcija un noteikumu izpilde uz kuģa ir karoga valsts kompetencē, noteikumus starptautiskā līmenī izstrādā Starptautiskā Jūrniecības organizācija (www.imo.org). SJO ir Apvienoto Nāciju Organizācijas specializētā aģentūra; visas ES dalībvalstis ir SJO dalībvalstis. Eiropas Savienība nav tās dalībniece, bet Komisijai tāpat kā daudzām citām organizācijām ir novērotājas statuss kā starpvaldību organizācijai (SVO).

⁴ Starptautiskie noteikumi ietver, piemēram, Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS 74*), Starptautisko konvenciju par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL 73/78*), Jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartus (*STCW*), 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi, 1972. gada Konvenciju par starptautiskiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (*COLREG 72*) utt. Noteikumus, kas attiecas uz darba un dzīves apstākļiem uz kuģiem, izsludina cita ANO aģentūra — Starptautiskā Darba organizācija (SDO).

⁵ Kad tiek lietots jēdziens “drošība”, tas parasti ietver drošumu, drošību un piesārņojuma novēršanu.

⁶ Pirms darbības uzsākšanas jābūt saņemtām visām attiecīgajām apliecībām, ko karoga valsts izdevusi attiecīgajam kuģu tipam.

⁷ Kuģa “karoga valsts” ir jurisdikcija, saskaņā ar kuras tiesību aktiem kuģis ir reģistrēts, proti, tā ir kuģa valstspiederība. *UNCLOS* ir noteikts, ka kuģis var kuģot tikai ar vienas valsts karogu un ir pakļauts tikai tās karoga valsts ekskluzīvai jurisdikcijai, kura ir atbildīga par tā darbību un atbilstību drošības un vides aizsardzības prasībām.

kapteiņa, virsnieku un apkalpes locekļu kompetence, kuģa stāvoklis un aprīkojums atbilst starptautisko konvenciju prasībām un, ja osta ir Eiropas Savienībā, arī piemērojamajiem ES tiesību aktiem. Šis otrais aizsardzības līmenis.

Neraugoties uz šiem diviem prevencijas līmeņiem, negadījumi joprojām var notikt, un to cēloņi ir jāizmeklē, lai nodrošinātu pastāvīgus uzlabojumus un novērstu līdzīgu negadījumu atkārtošanos. Tāpēc Direktīva 2009/18/EK⁸, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, ir trešais aizsardzības līmenis.

Direktīvā ir iekļauti noteikumi, kuru mērķis ir zināmā mērā saskaņot gadījumus, kad kuģis maina karogu un kad kuģis (kurš kuģo ar kādas dalībvalsts karogu) ir aizturēts pēc ostas valsts kontroles inspekcijas. Tajā arī noteikta prasība visām ES dalībvalstīm veikt SJO revīziju. Direktīva ir arī stingrāka par starptautiskajā līmenī noteiktajām prasībām — tajā dalībvalstīm prasīts ieviest un uzturēt starptautiski sertificētu kvalitātes vadības sistēmu (KVS) saistībā ar karoga valsts veiktām darbībām. Turklāt tajā ir ietvertas atsauces uz karoga flotes darbības rezultātu novērtējumu saskaņā ar Parīzes Saprāšanās memorandu (SM) par ostas valsts kontroli.

Katrai ES dalībvalstij kā karoga valstij ir jāveic visi vajadzīgie pasākumi, arī kuģu inspekcijas un/vai apskates, lai noteiktu, vai kuģis atbilst visiem starptautiskajiem noteikumiem, kā arī reģionālajiem un/vai valsts noteikumiem, pirms tā izdod attiecīgās kuģa apliecības vai liek tos izdot tās vārdā kā pierādījumu par kuģa drošību un to, ka kuģis ir piemērots iziešanai jūrā. Tāpēc šīs apskates un apliecības dēvē par obligātām⁹. Kuģa īpašnieka pienākums ir nodrošināt kuģa pieejamību visām apskatēm un inspekcijām un, veicot visus nepieciešamos modernizācijas darbus un remontus, uzturēt un atjaunināt visas obligātās apliecības, kas ir priekšnoteikums, lai kuģis varētu doties jūrā¹⁰.

Starptautiskais režīms, kas ir ieviests arī ES kuģošanas drošības *acquis*, ļauj karoga valstij deleģēt tehnisko darbu klasifikācijas sabiedrībām (nevalstiskām organizācijām, kas nosaka un uztur kuģu būves un ekspluatācijas tehniskos standartus), lai tās karoga valstu vārdā veiktu šīs obligātās apskates, kas nepieciešamas, lai pārbaudītu, vai kuģis ir derīgs paredzētajam mērķim. Ja klasifikācijas sabiedrība rīkojas šādā veidā, tā saistībā ar attiecīgo karoga valsti kļūst par atzītu organizāciju (AO). Karoga valsts var arī atļaut AO izdot apliecības tās vārdā.

Tomēr karoga valstij uzlikto atbildību nevar deleģēt. AO izmantošana nav obligāta. Tā ir izvēle, ko katra karoga valsts izdara atkarībā no savas flotes lieluma un veida, kā arī atkarībā no saviem resursiem. Pašlaik gandrīz visas ES dalībvalstis kā karoga valstis ir izvēlējušās izmantot AO dažādiem tehniskiem darbiem. Tas ir atļauts un reglamentēts ES tiesību aktos¹¹, un Komisija ir izveidojusi sarakstu ar klasifikācijas sabiedrībām¹², kuras dalībvalstis var izvēlēties.

Tā kā karoga valsts pienākumus nevar deleģēt, karoga valstīm *de jure* un *de facto* ir jāturpina inspicēt kuģus, kas kuģo ar attiecīgās valsts karogu, un uzraudzīt obligātos darbus, ko to vārdā

⁸ OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

⁹ Kā prasīts saskaņotajā apsekošanas un sertifikācijas sistēmā (HSSC, SJO Rezolūcija A.1140(31), 2019. g.).

¹⁰ Kuģi var apdrošināt tikai tad, ja tam ir šādas obligātās drošības apliecības; ja kuģis nav apdrošināts, tas parasti nevar doties jūrā.

¹¹ Regula (EK) 391/2009, Direktīva 2009/15/EK.

¹² OV C 466, 7.12.2022., 24–24. lpp.

veic AO. Dalībvalstis to dara, taču atšķirīgā mērā, un tām ir arī rīcības brīvība attiecībā uz karoga valsts inspekciju tvērumu. Būtībā pastāv divi galvenie karoga valsts kontroles veidi uz kuģiem, kas kuģo ar attiecīgās valsts karogu: 1) obligātā apskate, kuras rezultātā tiek izdota kuģa obligātā apliecība, un 2) karoga valsts inspekcija, ko sauc par papildu inspekciju un kuras rezultātā netiek izdota kuģa apliecība. Karoga valsts inspekcijas veic tikai karoga valsts. Tāpēc karoga valsts inspekcijas ir būtiska atbilstības nodrošināšanas un drošības aspektu uzraudzības daļa. Tām ir nepieciešami tehniskie resursi ar atbilstošām speciālajām zināšanām, un tās ir jebkuras jūrlietu administrācijas būtiska daļa. Starptautiski pieņemts, ka visām karoga valstīm ir resursi un ka tās atbilst šīm valstīm izvirzītajām prasībām. Šāds pieņēmums vajadzīgs, lai nodrošinātu, ka karoga valstis visā pasaulē pareizi īsteno tām noteiktās starptautiskās saistības, un tādējādi nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Tomēr tas ne vienmēr tā ir.

Lai to novērstu, SJO kopš direktīvas pieņemšanas ir noteikusi, ka no 2016. gada visām karoga valstīm pasaulē — arī ES dalībvalstīm — obligāti piemērojams “SJO instrumentu īstenošanas kodekss” (III kodekss) un SJO revīzija¹³. III kodeksa un SJO revīzijas mērķis ir nodrošināt, ka valstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai pareizi īsteno un piemērotu konvencijas, un ka tām kā karoga valstīm ir vajadzīgie resursi un pilnvaras, lai varētu uzņemties starptautiskās saistības un nodrošinātu, ka kuģi, kas kuģo ar to karogu, atbilst šiem noteikumiem. SJO revīzijas sistēma nosaka, ka SJO pusēm ik pēc 7 gadiem ir jāveic revīzija. Šo revīziju laikā tiek pārbaudīts, vai visas SJO valstis, kurās ir karogu reģistrs, īsteno III kodeksu un attiecīgās konvencijas. Tomēr SJO nav izpildes pilnvaru. Ar ES tiesību aktiem par kuģošanas drošību, kas kopš 1992. gada ir daļa no kuģošanas drošības politikas, ievieš noteikumus, par ko vienojušās SJO karoga valstis, tajā skaitā visas ES dalībvalstis ar karoga floti, lai nodrošinātu to izpildi un ļautu veikt atbilstības pārbaudes. Atšķirībā no SJO ES līmenī tiek veiktas zināmas darbības izpildes panākšanai, proti, tiek uzsāktas pārkāpuma procedūras, ja kāda valsts kā karoga valsts pārkāpj noteikumus.

Tāpēc direktīva ir jāpārskata un ES tiesību aktos jāiekļauj relevantās III kodeksa daļas, kas attiecas uz karoga valstīm, lai tās būtu piemērojamas saskaņā ar ES tiesību sistēmu.

Atzīstot to, cik svarīga ir Konvencija par darbu jūrniecībā, kas neietilpst SJO veikto revīziju tvērumā, jo tā ir Starptautiskās Darba organizācijas kompetencē un kontrolē, 2013. gadā direktīva tika papildināta ar atsevišķu direktīvu, lai nodrošinātu 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā (*MLC, 2006*)¹⁴ noteikumu izpildi karoga valstīs.

Turklāt kopš direktīvas pieņemšanas 2009. gadā ir ieviesti tehnoloģiski jaunievedumi, jo īpaši saistībā ar digitalizāciju, piemēram, ar kuģiem saistītu apliecību elektroniska paziņošana un elektroniska ziņošana pēc kuģu inspekcijām. Ir uzsāktas vairākas iniciatīvas šādas informācijas apmaiņai starp ES dalībvalstīm un ar attiecīgajām sistēmām, tajā skaitā ar Savienības Jūras datu apmaiņas sistēmu¹⁵, ko uztur Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*), gan attiecībā uz e-ziņojumu apmaiņu pēc regulārā satiksmē izmantotu *Ro-Ro* pasažieru kuģu inspekcijām¹⁶, gan attiecībā uz noteiktu informāciju obligātajās apliecībās, ja tās izdod AO.

¹³ Tomēr SJO nav izpildes pilnvaru.

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/54/ES (2013. gada 20. novembris) par dažiem karoga valsts atbildības aspektiem attiecībā uz atbilstību 2006. gada Konvencijai par darbu jūrniecībā un tās izpildi (OV L 329, 10.12.2013., 1.–4. lpp.)

¹⁵ Izveidota ar Direktīvu 2002/59/EK.

¹⁶ 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.).

Šīs iniciatīvas būtu jāiekļauj un tālāk jāattīsta Karoga valsts direktīvā attiecībā uz visām apskatēm, inspekcijām un revīzijām, ko veic saistībā ar kuģiem, kas kuģo ar valsts karogu. Šī ir arī joma, kurā var uzlabot efektivitāti un samazināt administratīvo slogu, jo šādas informācijas kopīgošana vienotā, *EMSA* uzturētā sistēmā ļauj labāk sagatavoties un mērķtiecīgāk izvēlēties inspicējamo kuģi, kā arī fokusētāk rīkoties inspekciju laikā, padarot šīs inspekcijas rezultatīvākas. Šajā aspektā iespējama arī sinerģija ar direktīvu par ostas valsts kontroli.

Saistībā ar direktīvu tika veikts *ex-post* izvērtējums un jūras transporta atbilstības pārbaude (kopā ar citiem ES tiesību aktiem), kas tika pabeigti 2018. gadā. Arī Komisija ir pastāvīgi uzraudzījusi direktīvas īstenošanu, un šajā laikā konstatēts, ka pastāv vairāki problēmjautājumi. Tie saistīti ar 1) juridisko nenoteiktību saistībā ar jauno starptautisko noteikumu īstenošanu ES līmenī un 2) saskaņotas pieejas trūkumu attiecībā uz karoga flotes inspekcijām, kontroli, uzraudzību un informācijas apmaiņu par to. Izvērtējumā un atbilstības pārbaudē tika uzsvērts arī tas, ka valstu iestādēm būtu jābūt nepieciešamajiem resursiem un pilnvarām, lai tās kā karoga valstis varētu uzņemt starptautiskās saistības un nodrošinātu to karoga kuģu atbilstību.

Ņemot to vērā, ir sagatavots priekšlikums grozīt Direktīvu 2009/21/EK. Tās pārskatīšanas konkrētie mērķi ir šādi:

- atjaunināt un saskaņot direktīvu ar starptautiskajiem noteikumiem, lai nodrošinātu labāku konsekvenci un juridisko skaidrību, jo īpaši attiecībā uz III kodeksu;
- nodrošināt atbilstošas karoga kuģu inspekcijas un uzraudzīt to AO pārraudzību, kas darbojas karoga valsts vārdā. Tas ietver saskaņotāku pārbaudu līmeņu nodrošināšanu un konsekventu AO pārraudzību, iesaistot visas dalībvalstis ES mēroga pārraudzības sistēmā;
- nodrošināt plašāku digitālo risinājumu ieviešanu. Tas jo īpaši paredz nodrošināt tādu elektronisko apliecību ziņošanu, izmantošanu un koplietošanu, kas ir savietojamas ar *EMSA* uzturētajām datubāzēm, atsakoties no apgrūtinotām papīra formāta apliecību sistēmām, lai palielinātu efektivitāti gan administrācijām, gan kuģiem;
- nodrošināt saskaņotu pieeju izpratnei par karoga valstu flotu darbību un pienākumiem, kā arī ziņošanai par tiem un to novērtēšanai. Tas ietver ciešāku sadarbību starp attiecīgajām valstu iestādēm īpašā forumā, kā arī spēju veidošanu un karoga valstu apmācību. Turklāt, lai nodrošinātu pastāvīgus un rezultatīvus uzlabojumus, ir jāatjaunina un jāmodernizē darbības novērtēšanas sistēma.

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

Priekšlikums pilnībā atbilst Direktīvai 2009/16/EK¹⁷ par ostas valsts kontroli un Direktīvai 2009/18/EK¹⁸ par negadījumu izmeklēšanu. Visām trim direktīvām, kuras visas tiek grozītas vienlaikus, ir jābūt savstarpēji saskaņotām, un, ierosinot izmaiņas vienā no tām, ir jāņem vērā pārējās divas direktīvas un plašāka starptautiskā normatīvā vide.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Priekšlikums ietilpst Komisijas *REFIT* programmā, un ar to tiek īstenota labāka regulējuma programma, nodrošinot, ka spēkā esošie tiesību akti ir vienkārši un skaidri, nerada

¹⁷ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

¹⁸ OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

nevajadzīgu slogu un iet kopsolī ar politisko, sabiedrisko un tehnoloģisko attīstību, jo īpaši digitalizāciju. Administratīvo slogu var vienkāršot, izmantojot e-apliecības un karoga valsts e-ziņojumus, kas samazina administratīvo slogu. Turklāt šādas informācijas kopīgošana vienotā, *EMSA* uzturētā sistēmā ļauj labāk sagatavoties un mērķtiecīgāk izvēlēties inspicējamo kuģi, kā arī fokusētāk rīkoties inspekciju laikā, padarot šīs inspekcijas efektīvākas. Tas var samazināt uz kuģa pavadīto laiku un līdz ar to arī laiku, ko kuģis pavada ostā (uzlabots atrašanās laiks), — tas rada priekšrocības kvalitatīvi strādājošiem operatoriem. Šis grozījumu priekšlikums, kā arī citu kuģošanas drošības direktīvu priekšlikumi ir arī daļa no plašāka kuģošanas drošības *acquis*, kas ietver tādus elementus kā ES tiesību akti par atzītajām organizācijām¹⁹, ES kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma (*SafeSeaNet*)²⁰, *EMSA* dibināšanas regula²¹ un Direktīva par regulārā satiksmē izmantotiem Ro-Ro pasažieru kuģiem²², turklāt starp priekšlikumiem un minētajiem elementiem pastāv būtiska mijiedarbība.

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 saistībā ar jūras transportu.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Tā kā saskaņā ar LESD 3. panta 2. punktu starptautiskie instrumenti karoga valstu atbildības nodrošināšanas jomā jūras transporta nozarē ir Savienības ekskluzīvā kompetencē, subsidiaritātes princips nav piemērojams ne šiem instrumentiem, ne Savienības noteikumiem, ar kuriem šos nolīgumus īsteno.

• Proporcionalitāte

Priekšlikums ir sagatavots, ņemot vērā jaunākās norises starptautiskā līmenī un iepriekš minēto *REFIT* pasākumu rezultātus. Komisija ir veikusi arī ietekmes novērtējumu, lai apzinātu, novērtētu un izvērtētu alternatīvus pasākumus to pašu mērķu sasniegšanai.

Ierosinātā grozījuma mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, ieviešot mūsdienīgu, saskaņīgu un saskaņotu karoga valsts atbildības nodrošināšanas un uzraudzības sistēmu, arī izmantojot karoga valsts inspekcijas un AO pārraudzību visā ES. Lielākoties dalībvalstis tam jau ir piekritušas, pieņemot²³ obligāto III kodeksu un SJO revīziju, kas stājas spēkā 2016. gadā. Ierosinātajam pasākumam būtu vēl vairāk jāuzlabo ar ES dalībvalstu karogu kuģojošu kuģu darbības rādītāji saistībā ar drošību un vidi un jāmaina atbildības sadalījums starp karoga valstīm, iespējams, samazinot slogu ostas valstu kontroles struktūrām.

¹⁹ Regula (EK) Nr. 391/2009 par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV L 31, 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.)

²⁰ 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.).

²¹ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

²² Direktīva (ES) 2017/2110 par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp.)

²³ Šis jautājums formāli un juridiski ir Savienības ekskluzīvā kompetencē, kā atzīts Padomes Lēmumā 2013/268/ES, kurā izklāstīta Savienības nostāja, kas dalībvalstīm bija jāieņem SJO laikā, kad tika panākta vienošanās par III kodeksu un SJO revīziju (2013. gadā).

Virzība uz digitalizāciju un e-apliecību izmantošanu radīs izmaksas, taču tās būs ierobežotas un tiks kompensētas ar pozitīviem ieguvumiem drošības un efektivitātes jomā.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā attiecībā uz Direktīvu 2009/21/EK ir jāveic 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**

2018. gada *ex-post* izvērtējumā²⁴ un jūras transporta atbilstības pārbaudē²⁵ tika secināts, ka ES rīcības pievienotā vērtība izpaužas kā starptautisko noteikumu saskaņota īstenošana ES tiesību aktos un izpilde saskaņā ar tiem, un arī kā prasība nodrošināt un veicināt sadarbību starp dalībvalstīm. Izvērtējumā tika uzsvērts Karoga valsts direktīvas ieguldījums augsta un vienota drošības līmeņa un vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanā starp dalībvalstīm, kas savukārt ir veicinājis virzību uz drošu, uzticamu un ilgtspējīgu jūras transportu.

Turklāt Komisija ir aktīvi veikusi turpmākus pasākumus gadījumos, kad dalībvalstu kā karoga valstu darbība nav atbildusi starptautiskajos un ES tiesību aktos noteiktajām prasībām. Šajos gadījumos Komisija pieprasīja attiecīgajām dalībvalstīm veikt detalizētu problēmu cēloņu analīzi un pieņemt rīcības plānu to novēršanai. Tas mudināja daudzas karoga valstis pievērst lielāku uzmanību savas flotes kvalitātei.

Tomēr atbilstības pārbaudē tika uzsvērtā nepieciešamība veikt plašāku ES kuģošanas drošības politikas pārstrukturēšanu. Tas galvenokārt nozīmē, ka ir jāpastiprina ES “pirmais aizsardzības līmenis”, proti, atbilstības panākšanas un preventīvo pasākumu līmenis, kas jānodrošina karoga valstīm. Izvērtējumā tika secināts, ka pašreizējā politikā galvenā uzmanība tiek pievērsta dalībvalstīm kā ostas un piekrastes valstīm un mazāk — karoga valstīm. Atbilstības pārbaudē tika secināts, ka Karoga valsts direktīvā nav iekļautas obligātā III kodeksa relevantās daļas, kas attiecas uz karoga valstīm. Vienlaikus tika uzsvērts, cik svarīgi ir saglabāt SJO revīziju. Tajā pašā laikā atbilstības pārbaudē tika konstatētas vairākas jomas, kurās varētu uzlabot karoga valstu atbilstības līmeni.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Tika veikti tālāk aprakstītie galvenie apspriešanās pasākumi.

- Laikā no 2021. gada marta līdz aprīlim tika veiktas četras darbības jomas izpētes intervijas ar ES līmeņa galveno ieinteresēto personu pārstāvjiem, jo īpaši nolūkā veicināt un precizēt problēmas vispārējo definīciju un apzināt iespējamās politikas risinājumus.
- No 2021. gada aprīļa līdz septembrim par ietekmes novērtējuma ārējā atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants veica divdesmit trīs mērķorientētas intervijas ar šādām ieinteresēto personu kategorijām: valstu iestādes (19), nozares pārstāvji (3) un eksperti (1).

²⁴ SWD (2018) 232 final.

²⁵ SWD (2018) 228 final.

- Par ietekmes novērtējuma ārējā atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants laikposmā no 2021. gada decembra līdz 2022. gada februārim organizēja mērķorientētu aptauju, kurā piedalījās gan valstu administrācijas, gan nozares ieinteresēto personu kategorijas. 2022. gada septembrī tika veikts papildu mērķorientēts datu un statistikas pieprasījums, jo īpaši attiecībā uz karoga valsts inspektoriem un pārbaužu skaitu.
 - 2021. gada 21. oktobrī norisinājās īpašs darbseminārs, kurā piedalījās karoga valstu administrācijas (17) un nozares pārstāvji (8) — kuģu īpašnieki, klasifikācijas sabiedrības, ostu organizācijas un darba ņēmēju pārstāvji — un kurā tika apspriestas iespējamās izmaiņas karoga valstu darbības rezultātu novērtēšanā (galveno snieguma rādītāju paradigmas maiņa no flotes uz pārvaldību).
 - 2022. gada 20. janvārī tika organizēts noslēguma darbseminārs. Pasākums tika sadalīts divās sesijās, kurās piedalījās dažādas ieinteresēto personu grupas — vienā piedalījās ES dalībvalstu karoga valsts iestādes (bija pārstāvētas 23 dalībvalstis), bet otrā — jūrniecības nozares ieinteresētajām personām. Darbseminārā īpaša uzmanība tika pievērsta viedokļu apkopošanai par politikas pasākumu galīgo redakciju, kā arī par dažādo ietekmes aspektu novērtējumu. Papildu apspriešanās pasākumus organizēja MOVE ĢD un par ietekmes novērtējuma ārējā atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants — šo pasākumu mērķis bija apspriesties ar dalībvalstīm un galvenajām ieinteresētajām personām, kuras sniedza viedokļus par dažādiem politikas pasākumiem, kā arī apstiprināt ietekmes novērtējuma atbalsta pētījuma jaunus un galīgos rezultātus attiecībā uz ietekmes aspektu kvantitatīvu izteikšanu. Šie pasākumi notika ES/EEZ jūras transporta nozares direktoru neformālās sanāksmēs (2021. gada 30. novembrī) un ES Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komitejas sanāksmēs (2021. gada 17. maijā, 2021. gada 11. novembrī un 2022. gada 31. maijā). Visi dalībnieki apstiprināja, ka jāpanāk saskaņošana ar SJO noteikumiem (III kodeksu).
 - 2022. gada rudenī (augusts–oktobris) pēc dalībvalstu un nozares pārstāvju pieprasījuma ar tiem norisinājās divpusējas diskusijas. Diskusiju dalībnieki pauda vispārēju atbalstu, lielākoties koncentrējoties uz digitalizācijas aspektiem un nepieciešamību tos iekļaut vēlamajā politikas risinājumā; daži pauda bažas par pieeju, kas paredz tiesību aktos noteiktos apskašu veikšanas pienākumus atkal uzticēt karoga valstīm (ietekmes uz drošību ziņā).
 - No ieinteresētajām personām iegūtā informācija bija ļoti svarīga, lai Komisija varētu precizēt politikas risinājumu izstrādi, kā arī novērtēt to ekonomisko, sociālo un vidisko ietekmi, salīdzināt tos un noteikt, kurš politikas risinājums potenciāli visvairāk palielinās sabiedrības ieguvumu un izmaksu attiecību un pilnībā veicinās samērīgu, bet iedarbīgāku un efektīvāku karoga valsts veiktu kontroli, kas nodrošina atbilstību. Apspriešanās arī palīdzēja Komisijai izvērtēt, kā izvēlēties pārdomātu pieeju, kas maksimāli palielinātu drošību, bet samazinātu risku, ka kuģi ar ES dalībvalstu karogiem nonāktu neizdevīgākā konkurences situācijā, kas radītu risku, ka kuģi ar ES dalībvalstu karogiem varētu pārstātu kuģot ar ES dalībvalstu karogiem un sāktu kuģot ar trešo valstu karogiem. Šajos procesos gūtie konstatējumi papildināja ārējā atbalsta pētījuma kontekstā veikto dokumentu izpēti.
- Visas karoga valstu administrācijas un nozares ieinteresētās personas atbalsta skaidru, saskaņotu un saskanīgu tiesisko regulējumu, kas ietver starptautiskos noteikumus, proti, III kodeksu un SJO revīziju. Valstu administrācijas atbalsta vēlamo politikas risinājumu, jo tas nodrošina augstu iekšējās un ārējās saskaņotības pakāpi. Šis risinājums tiek uzskatīts par

pārdomātu un samērīgu, ņemot vērā ES dalībvalstu flotu lieluma un veida lielo dažādību. Karoga valstu administrācijas atbalsta digitalizācijas izmantošanu, piemēram, karoga valsts inspekciju e-ziņojumus un elektroniskās apliecības, un to apmaiņu ar citām ES dalībvalstīm un ar ostas valsts kontroles struktūru. Nozares ieinteresētās personas šādu digitalizāciju uzskata par priekšrocību. ES dalībvalstis pilnībā atbalsta inspekciju un AO pārraudzības turpmāku saskaņošanu, kā arī spēju veidošanu un apmācību. Samērīgo pieeju, kas ir vēlamais politikas risinājums, atbalsta arī dalībvalstis ar lielākajām flotēm (kuģu skaita ziņā), jo uzskata, ka tas salīdzinājumā ar citiem risinājumiem ir mazāk traucējošs un nodrošina flotes, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem, konkurētspēju un līdz ar to tās uzticamību un noturību.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Šis pārskats galvenokārt balstīts uz datiem, kas savākti 2018. gada *ex-post* izvērtējuma un iepriekš minēto jūras transporta piemērotības pārbaužu veikšanas laikā.

Papildus savāktajiem datiem un notikušajām apspriešanām, sagatavojot šo priekšlikumu, bija nepieciešams arī tehnisko un juridisko ekspertu ieguldījums saistībā ar tehnisko definīciju precīzu formulējumu un skaidru tiesību aktu izstrādi. Šo pieredzi apkopoja Komisija un Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*). Informācija par to ir ietverta dienestu darba dokumentā, kas pievienots priekšlikumam.

- **Ietekmes novērtējums**

Priekšlikums ir balstīts uz ietekmes novērtējuma rezultātiem, kas iegūti, pamatojoties uz atbalsta pētījumu, kuru veica ārējs konsultants ar īpašām zināšanām šajā jomā.

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

- (1) nepieciešamība iekļaut starptautiskos noteikumus un procedūras, kas izstrādāti pēc direktīvas pieņemšanas 2009. gadā un par kuriem vienojušās ES dalībvalstis, kā arī panākt saskaņotību ar tiem;
- (2) sadarbības, pastāvīgu uzlabojumu un darbības rezultātu nodrošināšana, atspoguļojot direktīvas īstenošanas laikā gūto pieredzi;
- (3) plašāka digitalizācija, lai varētu veikt uzlabotas un mērķtiecīgas karoga valsts inspekcijas un AO uzraudzību. Direktīvai būtu arī jāatvieglo elektronisko apliecību izmantošana;
- (4) efektīvas un saskaņotas pieejas nodrošināšana saistībā ar karoga flotes spēju veidošanu, inspicēšanu un uzraudzību ar mērķi nodrošināt ES karoga valstu administrāciju tehniskās un operatīvās spējas pildīt tām uzliktos pienākumus.

Visos risinājumos ir piedāvāti konstatēto problēmu risinājumi, taču atšķiras to saskaņošanas un kontroles līmenis un ieceru vēriens atbilstības nodrošināšanai, savukārt dalībvalstīm ir atstāta zināma rīcības brīvība attiecībā uz karoga flotes inspicēšanu un uzraudzību. Visos politikas risinājumos ir paredzēti direktīvas grozījumi, iekļaujot tajā nu jau obligātās karoga valstīm veiktās III kodeksa daļas un saglabājot obligāto SJO revīziju.

Turklāt ar 1. risinājumu tiktu ierosināti pasākumi, kas neļautu karoga valsts administrācijām izmantot tehniskos darbiniekus, kas sniedz pakalpojumus arī citām iestādēm, jebkādu darbu veikšanai šo iestāžu vajadzībām. Pārvaldes iestādēm būtu nepieciešami resursi, lai pieņemtu darbā, nodarbinātu un noturētu attiecīgos tehniskos darbiniekus karoga valsts inspekciju un AO uzraudzības darbību veikšanai.

2. risinājums neaizliedz izmantot tehniskos darbiniekus, kas sniedz pakalpojumus arī citām iestādēm, bet ierobežo, kad un saistībā ar kāda veida apskatēm, un kādos izņēmuma apstākļos

šādus darbiniekus, kas sniedz pakalpojumus arī citām iestādēm, var atļaut izmantot. Ar šo risinājumu ievieš īpašas inspekcijām piemērojamas prasības, kas ir samērīgas ar flotes lielumu un veidu, lai nodrošinātu, ka visas ES karoga administrācijas saglabā pamata tehnisko darbinieku štata vietas. Tiktu izveidota karoga valsts ekspertu grupa. Tiktu ieviestas digitalizācijas prasības attiecībā uz kuģu informācijas apmaiņu, piemēram, elektroniski karoga valsts inspekcijas ziņojumi un e-apliecības. Visbeidzot, ar to risinātu arī jautājumu par karoga valsts inspektoru kopīgu spēju veidošanu un saskaņotu apmācību (pēc kvalifikācijas iegūšanas).

Ar 3. risinājumu tiktu arī novērsta tādu tehnisko darbinieku izmantošana, kas sniedz pakalpojumus arī citām iestādēm, un papildus tiktu noteikts, ka dalībvalstu karoga valsts administrācijām būtu jāspēj veikt tiesību aktos noteiktais darbs un jāspēj izdot tiesību aktos noteiktās apliecības, kas saistītas ar Starptautisko drošības vadības kodeksu. Visas turpmākās revīzijas varētu veikt AO. Visbeidzot, 4. risinājumā būtu arī prasība, ka dalībvalstu karoga valsts administrācijām jābūt spējīgām veikt obligātās apskates un izdot attiecīgās obligātās apliecības attiecībā uz “augsta riska” kuģiem, pirms tiem tiek atļauts kuģot ar dalībvalsts karogu. Tādējādi šis risinājums arī aizliedz izmantot tehniskos darbiniekus, kas sniedz pakalpojumus arī citām iestādēm.

Jebkuri pasākumi ES līmenī ir jālīdzsvaro ar iespējamo ietekmi uz flotēm, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem, un līdz ar to stratēģisko noturību un ietekmi uz tirdzniecību uz ES un no ES kopumā (lai kuģi, kuri kuģo ar ES dalībvalstu karogiem, nesāktu kuģot ar trešo valstu karogiem). Ietekmes novērtējumā tika secināts, ka vēlamais politikas risinājums ir 2. risinājums.

Ietekmes novērtējums 2023. gada janvārī tika iesniegts Regulējuma kontroles padomei apstiprināšanai. Padome sniedza pozitīvu atzinumu ar atrunām. Šīs piezīmes tika ņemtas vērā Komisijas dienestu darba dokumentā, kas pievienots šim tiesību akta priekšlikumam.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Iniciatīvai ir *REFIT* dimensija attiecībā uz drošības tiesību aktu saskaņošanu un vienkāršošanu, kā arī palīdzību dalībvalstu iestādēm labāk pildīt to apskašu veikšanas un ziņošanas pienākumus.

Turklāt vēlamais politikas risinājums ietver vienkāršošanas elementus, jo ar to precizēs elektronisko dokumentu izdošanu, izmantošanu un apmaiņu, piemēram, attiecībā uz karoga valsts veiktajām inspekcijām un ar kuģi saistītajām e-apliecībām. Tas ļaus efektīvāk sagatavot un mērķtiecīgāk veikt karoga valsts inspekcijas (kā arī ostas valsts kontroles inspekcijas) un uzlabot kuģa un visu karoga valsts uzdevumā veikto darbu uzraudzību. Tas visos gadījumos nodrošina karoga kuģu atbilstības kontroli. *EMSA*, sniedzot palīdzību karoga valstu publiskajām iestādēm ar spēju veidošanas pasākumiem un apmācību par to, kā veikt karoga valsts inspekcijas, kā arī nodrošinot īpašu inspekciju datubāzi, kurā ziņot par inspekcijām, palielinās saskaņotību un standartizāciju visā ES.

- **Pamattiesības**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikuma neto pašreizējās izmaksas Savienības budžetam laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam ir no 7 līdz 8,1 miljonom EUR. Priekšlikuma ietekme uz budžetu ir sīkāk aprakstīta tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā, kas uzziņai pievienots šim

priekšlikumam. Priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir iekļauta Komisijas priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un Regulas (EK) Nr. 1406/2002 atcelšanu.

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

5. CITI ELEMENTI

• Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība

Priekšlikumam pievienots īstenošanas plāns, kurā uzskaitītas pasākumu īstenošanai vajadzīgās darbības un norādītas galvenās tehniskās, juridiskās un ar laiku saistītās īstenošanas problēmas.

Ir noteikta atbilstoša uzraudzības un ziņošanas kārtība. Liela nozīme šajā procesā būs *EMSA*, jo šī aģentūra ir atbildīga par jūras transporta elektronisko datu sistēmu, jo īpaši inspekciju ziņojumu datubāzes, izstrādi un darbību.

Īstenošanu uzraudzīs Komisija ar *EMSA* palīdzību. *EMSA* veic arī apmeklējumu ciklus dalībvalstīs, lai darbības pārbaudītu uz vietas, — šie apmeklējumi ir daļa no *EMSA* atbalsta uzdevumiem Komisijai²⁶. Dalībvalstīm arī turpmāk būs jāuztur kvalitātes vadības sistēma (KVS), lai apliecinātu, ka to organizācija, politika, procesi, resursi un dokumentācija ir piemēroti to pienākumu izpildei. Tā būs jāsertificē un pēc tam saistībā ar to būs periodiski jāveic revīzijas. Lai valsts karoga iestādes varētu saglabāt savu KVS sertifikātu, dalībvalstīm būs jādara zināmi Komisijai un/vai *EMSA* SJO un akreditētās struktūras veikto revīziju rezultāti. Pārskatītā darbības uzlabošanas sistēma kopā ar datubāzē augšupielādētajiem inspekciju ziņojumiem un e-apliecībām palīdzēs nodrošināt uzraudzības lietderīgumu.

• 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 2009/21/EK nosacījumos.

Priekšmets, darbības joma un definīcija

Direktīvas 3. panta 1. punktu groza, lai atjauninātu dažas atsauces uz SJO instrumentiem esošajās definīcijās un iekļautu citas definīcijas, kas attiecas uz direktīvu, jo īpaši III kodeksu.

Nosacījumi, lai kuģim atļautu doties jūrā

Ar 2. punktu tiek grozīts 4. pants, lai ieviestu datubāzes izmantošanu kuģa stāvokļa pārbaudei (attiecīgā gadījumā — informācijas nosūtīšanu uz šādu datubāzi) pirms kuģa ekspluatācijas atļaujas saņemšanas.

²⁶ *EMSA* šādus apmeklējumus veic saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu 3. pantu, un tas ir viens no tās pamatuzdevumiem; tāpēc nav paredzams, ka radīsies papildu izmaksas.

Ar 3. punktu iekļauj 4.a–4.c pantu.

Jaunajā 4.a pantā ir noteikts, ka dalībvalstij kā karoga valstij jāievēro III kodekss, un noteikta prasība veikt papildu karoga valsts inspekcijas, lai nodrošinātu to kuģu drošību, kas kuģo ar dalībvalsts karogu.

Ar jauno 4.b pantu tiek ieviesta prasība, ka administrācijām jābūt atbilstošiem resursiem, kas atbilst flotes lielumam un veidam (kuģiem, kas reģistrēti ar attiecīgās valsts karogu), lai izpildītu papildu inspekcijas pienākumu un ES AO pārraudzības un uzraudzības prasības. Konkrētās prasības attiecībā uz šādiem resursiem, kas paredzēti karoga flotes inspekciju veikšanai un AO uzraudzībai, tiks noteikti ar īstenošanas aktu.

Jaunajā 4.c pantā ir izklāstīti karoga valsts darbinieku pienākumi un kopīga spēju veidošana. Tā ietver pastāvīgu mācību programmu un materiālu izstrādi, ņemot vērā starptautisko SJO konvenciju atjauninājumus, kā arī iespējamās jaunās prasības, kas izriet no vides apsvērumiem, jo īpaši attiecībā uz jaunām tehnoloģijām (piemēram, piedziņa, jauni degvielas veidi utt.).

Pasākumi saistībā ar valsts karoga kuģiem vai pasākumi, kas veicami pēc to uzraudzības

Ar 4. punktu tiek grozīts 5. pants, lai noteiktu, ka dalībvalstīm kā karoga valstīm jāizmanto Savienības Jūras datu apmaiņas sistēma (*SafeSeaNet*), lai kontrolētu un uzraudzītu kuģus, kas kuģo ar to karogu, un pārbaudītu, piemēram, vai tie tiek aizturēti ostas valsts kontrolē. Ar šo grozījumu tiek risināts arī jautājums par karoga valsts režīma elastīguma trūkumu krīzes vai neparedzētu notikumu gadījumos, piemēram, Covid-19 pandēmijas apstākļos.

Elektroniskās informācijas un inspekciju datubāze

Ar 5. punktu tiek grozīts 6. pants, lai ieviestu e-dokumentus, kas jāreģistrē, jāuzglabā, par kuriem jāziņo un kuri jākopīgo, izmantojot valsts e-sertifikācijas reģistru, kas ir saderīgs ar jaunajā 6.a pantā paredzēto inspekciju datubāzi. E-dokumenti cita starpā attiecas uz e-inspekciju ziņojumiem un e-apliecībām.

Ar 6. pantu tiek ieviests jauns 6.a pants un paredzēts izveidot inspekciju datubāzi, kas būs Komisijas pārziņā. Tās pamatā ir inspekciju datubāze, kas jau darbojas OVK un pasažieru kuģu inspekciju ziņojumu vajadzībām, un tajā tiks izmantotas tās pašas tehniskās iespējas. Attiecībā uz e-apliecību elektronisku nosūtīšanu tiks izmantoti tie paši tehniskie risinājumi, kas noteikti OVK direktīvā, pamatojoties uz tehnisko risinājumu, kas jau ir ieviests AO vajadzībām, lai izpildītu prasības par e-apliecību kopīgošanu, kā noteikts ES AO tiesību aktos.

Šī pieeja ir balstīta uz esošajām sistēmām, rada plašāku sinerģiju, novērš dublēšanos un pēc iespējas plašāk nodrošina informācijas atkalizmantošanu, jo tās pamatā ir kopēja sadarbspējīga sistēmu.

Atbilstības un darbības rezultātu uzraudzība

Ar 7. punktu tiek grozīts 7. pants, lai precizētu, kāda informācija jāpublicē pēc SJO revīzijas. Ar to arī ievieš prasību, ka dalībvalstij kā revidējamajai vienībai ir jāļauj Komisijai ar *EMSA* palīdzību būt par šādu SJO revīziju novērotāju. Mērķis ir nodrošināt pārredzamību un veicināt SJO revīziju un *EMSA* apmeklējumu sinerģiju.

Kvalitātes vadība un karoga valstu darbības rezultāti

Ar 8. punktu tiek grozīts 8. pants un precizēta kvalitātes vadības sistēmas darbības joma un aptvēruma, lai aptvertu visus reģistrus neatkarīgi no tā, vai tie ir tradicionālie (tā dēvētie pirmie reģistri), starptautiskie, aizjūras vai līdzīgi (tā dēvētie otrie reģistri), kas ir karoga valsts pārziņā un kas attiecas uz kuģiem, kuri kuģo ar konkrētās valsts karogu, kā arī aptvertu visas ar karoga valsti saistītās darbības.

Turklāt ar to tiek ieviesti kontroles nosacījumi, ja karoga valsts izmanto vai izmantos inspektoros, kas sniedz pakalpojumus arī citām iestādēm, un tiek ieviesta prasība visiem iesaistītajiem nodrošināt interešu konfliktu nepieļaušanu.

Visbeidzot, ar īstenošanas akta palīdzību būtu jāpārskata un jāatjaunina pašreizējais darbības novērtējums, ņemot vērā vairākus papildu kritērijus, kā arī līdzīga darbības uzlabošanas sistēma AO. Tiek ieviestas prasības, kas dalībvalstīm jāpiemēro, lai novērtētu savu sniegumu, kā arī prasība Komisijai publiskot kopējos rezultātus.

9. panta 9. punktu svīturo.

Sadarbība un informācijas apmaiņa

Ar 10. punktu ievieš 9.a un 9.b pantu.

Ar jauno 9. pantu izveido augsta līmeņa grupu karoga valsts jautājumos, kurā ietilpst dalībvalstu karoga valsts iestādes un eksperti, kuru uzdevums ir apspriest visus ar karoga valsti saistītos un aktuālos jautājumus.

Ar jauno 9.b pantu tiek izveidots dinamisks elektronisks ziņošanas rīks informācijas un statistikas apkopošanai.

Komitejas procedūra

Ar 11. punktu tiek atjaunināts 10. pants, iekļaujot jaunāko tekstu par īstenošanas aktu komitejas procedūrām.

Deleģētie akti

12. punktā noteikts, ka Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai atjauninātu pielikumu, un ka uz visiem atjauninājumiem attiecas noteikumu stingrības nemazināšanas standarta klauzula. Tas nozīmē, ka gadījumā, ja tiek veiktas izmaiņas starptautiskā līmenī, ES instrumenta standarti tiek saglabāti vismaz pašreizējā līmenī.

Deleģēšana

13. punktā ir noteikts standarta teksts attiecībā uz deleģēšanu.

Pielikumi

Ar 14. punktu nosaka vienu jaunu pielikumu, kurā iekļauta Rezolūcijas A.1070(28) "SJO Instrumentu īstenošanas kodekss (III kodekss)" karoga valstīm veltītā 1. un 2. daļa.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,**ar ko groza Direktīvu 2009/21/EK par karaļa valstij noteikto prasību ievērošanu**

(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 atzinumu²⁷,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²⁸,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Vienmēr būtu jāgarantē drošība Savienības kuģniecībai un iedzīvotājiem, kas izmanto tās pakalpojumus, kā arī jāaizsargā apkārtējā vide.
- (2) Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada Jūras tiesību konvenciju (*UNCLOS*) un konvencijām, kuru deponētājs ir SJO, valstis, kuras ir minēto instrumentu puses, ir atbildīgas par tiesību aktu izstrādāšanu un par visiem citiem pasākumiem, kas var būt vajadzīgi, lai konvencijas īstenotu pilnībā, panākot to, ka drošības un jūras vides aizsardzības ziņā kuģi ir gatavi darbam, kam tie ir paredzēti.
- (3) Lai nodrošinātu SJO konvenciju rezultātīvu īstenošanu Savienībā, ņemot vērā to, ka visām dalībvalstīm ir jābūt SJO konvenciju pusēm un tām ir jāpilda šajās konvencijās noteiktās saistības attiecībā uz kuģiem, kas kuģo ar to karogu, minēto konvenciju obligātie noteikumi būtu jāiekļauj Savienības tiesību aktos. Šajā nolūkā dalībvalstīm ir rezultātīvi un konsekventi jāpilda tām kā karaļa valstīm noteiktiem pienākumi saskaņā ar SJO Rezolūciju A.1070(28) (pieņemta 2013. gada 4. decembrī) par SJO instrumentu īstenošanas kodeksu (III kodekss), kurā ir iekļauti obligātie noteikumi, kas jāīsteno karaļa valstīm.
- (4) Tā kā SJO Rezolūcija A.948 (23) ir atcelta ar SJO Rezolūciju A.1156(32), dalībvalstīm attiecībā uz kuģiem, kas kuģo ar to karogu, būtu jāpiemēro saskaņotās prasības saistībā ar karaļa valsts veiktu apliecību izdošanu un apskašu veikšanu, kā noteikts attiecīgajās procedūrās un vadlīnijās, kas pievienotas SJO Asamblejas Rezolūcijai A.1156(32) par apskašu vadlīnijām atbilstīgi saskaņotajai apskašu veikšanas un apliecību izdošanas sistēmai.

²⁷ OV C (.), (.), (.), lpp.

²⁸ OV C (.), (.), (.), lpp.

- (5) Starptautiskajā līmenī jūras negadījumu izmeklēšanas funkcija ir daļa no karaļa valsts pienākumiem, savukārt Savienības līmenī tā ir neatkarīga un reglamentēta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/18/EK²⁹. Šai direktīvai nevajadzētu ietekmēt Direktīvu 2009/18/EK.
- (6) Būtu jāņem vērā daži īstenošanas akti, kas pieņemti pēc Direktīvas 2009/21/EK stāšanās spēkā un ar kuriem jau daļēji tiek īstenoti aspekti, kas attiecas uz pilnvaru deleģēšanu atzītām organizācijām.
- (7) Dalībvalstu jūras administrācijām būtu jāspēj paļauties uz pietiekamiem resursiem, arī tehnisko lēmumu pieņemšanas spēju, lai pildītu savus karaļa valsts pienākumus, kas ir samērīgi ar to flotes lielumu un veidu un balstīti uz relevantajām SJO prasībām. Lai uzlabotu kuģu, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, vispārējos kvalitatīvos darbības rādītājus, ir arī jānosaka atzīto organizāciju, kuras dalībvalstu vārdā pilda karaļa valsts pienākumus, stingra un visaptveroša uzraudzība, kas cita starpā ietver noteikumu izstrādi un struktūras pārskatīšanu.
- (8) Minimālie kritēriji un inspekciju mērķrādītāji attiecībā uz šiem resursiem būtu jānosaka ar īstenošanas aktiem, pamatojoties uz dalībvalstu praktisko pieredzi, tajā skaitā izmantojot inspektoros, kas sniedz pakalpojumus arī citām iestādēm.
- (9) Karaļa valsts apskašu veicējiem un inspektoriem pēc kvalifikācijas iegūšanas sekmīgi piedaloties saskaņotā spēju veidošanas shēmā, būtu jānodrošina līdzvērtīgi nosacījumi jūrlietu administrācijām un jāveicina kuģu, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, vispārējie kvalitatīvie darbības rādītāji.
- (10) Dalībvalstīm būtu jāizmanto Savienības Jūras datu apmaiņas sistēma (*SafeSeaNet*) un pakalpojumi, kas izveidoti ar Direktīvu 2002/59/EK³⁰, lai uzraudzītu valsts karaļa kuģus, veiktu jūras uzraudzību un nodrošinātu situācijas apzināšanos jūrā.
- (11) Tādas datubāzes izveidei un pilnveidošanai, kurā elektroniskā formātā sniegta būtiska informācija par kuģiem, kuri kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, būtu jāveicina uzlabota informācijas apmaiņa, vēl vairāk uzlabojot augstas kvalitātes flotes darbības rādītāju pārredzamību un ļaujot pilnveidot karaļa valsts pienākumu uzraudzību, lai nodrošinātu līdzvērtīgus nosacījumus jūrlietu administrācijām.
- (12) Visām attiecīgajām iestādēm un Komisijai būtu jābūt pieejamai pamatinformācijai, tajā skaitā elektroniskajiem ziņojumiem un kuģu apliecībām, ko sagatavo pēc karaļa valsts inspekcijām, lai nodrošinātu uzraudzību un uzlabotu efektivitāti saistībā ar jebkādu inspekciju veikšanu.
- (13) Obligātā SJO dalībvalstu revīzijas sistēma darbojas saskaņā ar standarta kvalitātes vadības pieeju ar mērķi noteikt, cik lielā mērā dalībvalstis īsteno un izpilda karaļa valsts saistības un pienākumus, kas ietverti obligātajās SJO konvencijās, kuru puses tās ir, un tādējādi nodrošināt konsekventu un iedarbīgu piemērojamo SJO instrumentu īstenošanu, kā arī palīdzēt dalībvalstīm uzlabot to spējas. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāturpina pierādīt, ka tās ievēro SJO obligātos instrumentus, kā

²⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/18/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK (OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.)

³⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

noteikts Rezolūcijā A.1067(28) par SJO dalībvalstu revīzijas sistēmas satvaru un procedūrām, ko SJO Asambleja pieņēma 2013. gada 4. decembrī.

- (14) Dalībvalstij kā revidējamajai vienībai un karoga valstij būtu jāauzicina un jāiesaista Komisija, kurai darbā palīdz Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002³¹, lai nodrošinātu saskaņotību starp SJO revīziju un Komisijas novērtējumiem, ko Komisijas vārdā veic *EMSA* nolūkā pārbaudīt Savienības tiesību aktu īstenošanu kuģošanas drošības jomā, izmantojot tās apmeklējumu un inspekciju sistēmu.
- (15) Lai vēl vairāk uzlabotu valsts karoga kuģu darbības kvalitāti un nodrošinātu līdzvērtīgus nosacījumus jūras administrācijām, būtu jāprecizē administratīvo procedūru kvalitātes sertifikācija, kas iekļauta kvalitātes vadības sistēmā saskaņā ar ISO vai līdzvērtīgiem standartiem, lai aptvertu visus reģistrus — gan valsts (pirmos reģistrus), gan starptautiskos (otros vai aizjūras reģistrus) —, par kuriem atbild dalībvalsts kā karoga valsts. Turklāt būtu jāprecizē visas saistītās darbības — arī visu to karoga valsts darbinieku pienākumi, pilnvaras, savstarpējā saistība un ziņošanas un saziņas līdzekļi, kuri veic apskates vai inspekcijas vai ir iesaistīti tajās, kā arī citu darbinieku, kuri palīdz veikt inspekcijas, kuri neveic darbu vienīgi dalībvalsts kompetentās iestādes labā un kuri var veikt konkrētas inspekcijas, kas nav obligātās inspekcijas, pienākumi, pilnvaras, savstarpējā saistība un ziņošanas un saziņas līdzekļi. Lai nodrošinātu neatkarību, būtu dokumentāri jāpierāda, ka attiecīgie darbinieki nav iesaistīti interešu konfliktā.
- (16) Izvērtējot un pārskatot karoga valstu darbības uzlabošanas sistēmu, kuras pamatā ir kopēji, pārredzami, uzticami un objektīvi galvenie darbības kritēriji un kura balstīta uz pašreizējām līdzīgām sistēmām, būtu jāatbalsta visas dalībvalstis, lai nodrošinātu to pastāvīgu atbilstību noteikumiem un rezultātu uzlabošanu.
- (17) Lai apspriestu karoga valsts jautājumus, tajā skaitā tehniskus, kā arī veicinātu pieredzes un informācijas apmaiņu, būtu jāizveido augsta līmeņa grupa karoga valsts jautājumos, kuras sastāvā būtu jāiekļauj dalībvalstu valsts iestādes, karoga valsts eksperti un inspektori, kā arī attiecīgā gadījumā privātā sektora eksperti.
- (18) Būtu jāizveido elektronisks ziņošanas rīks, lai vēl vairāk uzlabotu attiecīgās statistikas un jūrniecības datu un informācijas konsekvētu vākšanu no dalībvalstīm.
- (19) Lai nodrošinātu šīs direktīvas noteikumu aktualizētu piemērošanu, kas ļautu dalībvalstīm pildīt starptautiskajās tiesībās noteiktās saistības saskaņā ar šo direktīvu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz pielikuma atjaunināšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanas, arī ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanas tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu³². Konkrēti, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaikus ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāsmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

³¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu (OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.).

³² OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (20) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011³³. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas 2009/21/EK īstenošanai saistībā ar vienotiem pasākumiem, ar kuriem noteiktu minimālās prasības attiecībā uz atbilstošiem resursiem, kas ir samērīgi ar flotes lielumu un veidu, un kopīgu saskaņotu sistēmu karoga valsts darbības rezultātu novērtēšanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.
- (21) Lai nodrošinātu Direktīvas 2009/21/EK īstenošanu, būtu jāsniedz nepieciešamais atbalsts Eiropas Jūras drošības aģentūrai (*EMSA*).
- (22) Saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (23) Tādēļ Direktīva 2009/21/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/21/EK

Direktīvu 2009/21/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 3. pantu groza šādi:
- (a) E) punktu aizstāj ar šādu:
- “e) “SJO revīzija” ir revīzija, kas veikta saskaņā ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) pieņemtās Rezolūcijas A.1067(28) (“SJO dalībvalstu revīzijas sistēma un procedūras”) noteikumiem tās jaunākajā redakcijā;”
- (b) pantam pievieno šādus punktus:
- “f) “konvencijas” ir konvencijas, to protokoli un grozījumi, kā arī saistītie obligāti ievērojamie kodeksi to jaunākajā redakcijā, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/16/EK 2. panta 1. punktā³⁴, izņemot 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (*MLC 2006*);
- g) “III kodekss” ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) pieņemtās Rezolūcijas A.1070(28) (“SJO instrumentu īstenošanas kodekss”) 1. un 2. daļa, izņemot 2. daļas 16.1., 18.1., 19., 29., 30., 31. un 32. punktu;
- h) “karoga valsts apskašu veicējs” ir publiskā sektora darbinieks, ko dalībvalsts kompetentā iestāde pienācīgi pilnvarojusi veikt apskates un revīzijas saistībā ar obligātajām apliecībām, kas veic darbu vienīgi šās iestādes labā un kas atbilst 8. panta 1. punktā noteiktajai prasībai par neatkarību;
- i) “karoga valsts inspektors” ir publiskā sektora darbinieks, kas veic darbu vienīgi dalībvalsts kompetentās iestādes labā, ko šī iestāde ir pienācīgi

³³ 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.).

³⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

pilnvarojusi veikt karoga valsts papildu inspekcijas un kas atbilst 8. panta 1. punktā noteiktajai prasībai par neatkarību un Direktīvas 2009/16/EK XI pielikumā noteiktajiem minimālajiem kritērijiem;

- j) “citi darbinieki, kas palīdz veikt inspekcijas”, ir personas, kas neveic darbu vienīgi dalībvalsts kompetentās iestādes labā, bet ir līgumattiecībās ar to, ko dalībvalsts kompetentā iestāde ir pienācīgi pilnvarojusi, kas var veikt noteiktas inspekcijas, kuras nav obligātās inspekcijas, ko norādījusi kompetentā iestāde, un kas atbilst 8. panta 1. punktā noteiktajiem saziņas, kvalifikācijas un neatkarības kritērijiem;
- k) “karoga valsts papildu inspekcija” ir inspekcija uz kuģa, kuras rezultātā netiek izdota apliecība;
- j) “HSSC” ir 2021. gada Rezolūcija A.1156(32) (“Apskašu veikšanas vadlīnijas atbilstīgi saskaņotajai apskašu veikšanas un apliecību izdošanas sistēmai (HSSC)”) tās jaunākajā redakcijā, ko pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO);”

(2) direktīvas 4. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Pirms kuģim, kam ir piešķirtas tiesības kuģot ar dalībvalsts karogu, dod atļauju darboties, attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka attiecīgais kuģis atbilst spēkā esošajiem starptautiskajiem noteikumiem. Jo īpaši tā, izmantojot inspekcijas ziņojumus un apliecības, kas ietverti 6.a pantā minētajā datubāzē, pārbauda datus par kuģa drošību. Vajadzības gadījumā tā sazinās ar iepriekšējās karoga valsts administrāciju, lai noteiktu, vai ir palikuši nenovērsti kādi trūkumi vai neatrisināti ar drošību saistīti jautājumi, ko minētā administrācija ir apzinājusi.”

(3) direktīvā iekļauj šādu 4.a–4.c pantu:

“4.a pants

Tādu kuģu drošība, kuri kuģo ar kādas dalībvalsts karogu

1. Attiecībā uz starptautisko kuģošanu dalībvalstis pilnībā piemēro SJO konvencijās paredzētos obligātos noteikumus, kas attiecas uz karoga valsti, saskaņā ar tajās paredzētajiem nosacījumiem un attiecībā uz tajās minētajiem kuģiem un piemēro šīs direktīvas pielikumā iekļauto III kodeksu, izņemot kodeksa 2. daļas 16.1., 18.1., 19., 29., 30., 31. un 32. punktu.

2. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģi, kam ir tiesības kuģot ar to karogu, ievēro starptautiskos noteikumus un standartus. Minētie pasākumi cita starpā ietver šādas darbības:

- (a) aizliegt kuģiem atstāt ostu, kamēr šādi kuģi nevar doties jūrā saskaņā ar starptautiskajiem noteikumiem un standartiem;
- (b) nodrošināt, ka saistībā ar kuģiem, kam ir tiesības kuģot ar to karogu, ir veiktas apskates saskaņā ar apskašu veikšanas vadlīnijām, kas noteiktas saskaņotajā apskašu veikšanas un apliecību izdošanas sistēmā (HSSC); kā arī
- (c) veikt papildu karoga valsts inspekcijas uz kuģiem, lai pārbaudītu, vai kuģa faktiskais stāvoklis atbilst tam izdotajām apliecībām.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka tiek novērsti saskaņā ar 2.c pantu veikto inspekciju laikā apstiprinātie vai atklātie trūkumi.
4. Pēc jebkuras veiktās inspekcijas pabeigšanas karoga valsts inspektors sagatavo ziņojumu, pamatojoties uz Direktīvas 2009/16/EK IX pielikumu.”

“4.b pants

Drošības un piesārņojuma novēršanas prasības

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka tās administrācijai ir pieejami atbilstoši resursi, kas ir samērīgi ar tās flotes lielumu un veidu, jo īpaši 4.a pantā un šā panta 2. un 3. punktā paredzēto pienākumu izpildei.
2. Katra dalībvalsts nodrošina karoga valsts apskašu veicēju, karoga valsts inspektoru un atzīto organizāciju darbību pārraudzību un piedalās ES atzīto organizāciju pārraudzības shēmā, ko noteikusi 9.a panta 1. punktā minētā augsta līmeņa grupa karoga valsts jautājumos.
3. Katra dalībvalsts attīsta vai nodrošina projekta pārskatīšanas un tehnisko lēmumu pieņemšanas spējas, kas atbilst tās flotes lielumam un veidam.
4. Lai nodrošinātu 4.a panta 2. punkta c) apakšpunktā minēto karoga valsts papildu inspekciju saskaņošanu, Komisija pēc apspriešanās ar 9.a panta 1. punktā minēto augsta līmeņa grupu karoga valsts jautājumos pieņem īstenošanas aktus, lai noteiktu vienotus pasākumus, ar kuriem nosaka minimālās prasības 1. punktā paredzēto pienākumu izpildei. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 10. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”

“4.c pants

Karoga valsts darbinieku kopīga spēju veidošana

1. Dalībvalstis nodrošina, ka darbinieki, kas ir atbildīgi par apskatēm, inspekcijām un revīzijām uz kuģiem un uzņēmējdarbībās vai tās veic, piedalās 2. punktā minētajā saskaņotajā shēmā.
 2. Komisija, konsultējoties ar 9.a panta 1. punktā minēto augsta līmeņa grupu karoga valsts jautājumos, izstrādā kopēju spēju veidošanas shēmu, kas paredzēta dalībvalstu karoga valsts apskašu veicējiem un inspektoriem (pēc kvalifikācijas iegūšanas valsts līmenī), un pastāvīgi to atjaunina, ņemot vērā jaunās tehnoloģijas un saistībā ar jauniem vai papildu pienākumiem, kas izriet no attiecīgajiem starptautiskajiem instrumentiem.
- (4) direktīvas 5. pantu groza šādi:
- (a) panta vienīgo punktu numurē kā 1. punktu;
 - (b) pantam pievieno šādu 2. punktu:
“2. Dalībvalstis izstrādā un īsteno atbilstīgu kontroles un uzraudzības programmu, vajadzības gadījumā izmantojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/59/EK 22.a panta 3. punktā minēto Savienības Jūras datu apmaiņas sistēmu (*SafeSeaNet*)³⁵ un tās III pielikumu, lai savlaicīgi reaģētu uz

³⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

šā panta 1. punktā minētajām situācijām, kā arī uz drošības incidentiem un iespējamu piesārņojumu.”

- (5) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Elektroniskā informācija un apmaiņa

1. Dalībvalstis nodrošina, ka vismaz tālāk uzskaitītā informācija par kuģiem, kas kuģo ar to karogu, tiek glabāta un ir pieejama elektroniskā formātā, kas ir savietojams un sadarbspējīgs ar Savienības jūras drošības datubāzēm:

- (a) dati par kuģi (nosaukums, SJO numurs utt.);
- (b) obligātās apliecības (pilnīgas, pagaidu vai īslaicīgas), tajā skaitā apskašu vai papildu apskašu, ja tādas veiktas, un revīziju veikšanas datumus;
- (c) dati, kas ļauj identificēt kuģa sertifikācijā un klasifikācijā iesaistītās atzītās organizācijas;
- (d) dati, kas ļauj identificēt kompetento iestādi, kas ir inspicējusi kuģi saskaņā ar ostas valsts kontroles noteikumiem, norādot inspekciju datumus;
- (e) ostas valsts kontroles veikto inspekciju rezultāti (trūkumi: jā vai nē; aizturēšanas: jā vai nē);
- (f) to kuģu identifikācijas dati, kuri iepriekšējos 12 mēnešos ir beiguši kuģot ar attiecīgās dalībvalsts karogu;
- (g) ziņojums(-i) pēc karoga valsts apskates vai inspekcijas, kas veikta saskaņā ar 4.a panta 2. punkta b) vai c) apakšpunktu.

2. Informāciju nosūta uz 6.a pantā paredzēto inspekciju datubāzi. Ziņojuma kopiju izsniedz arī kuģa kapteinim.”

- (6) direktīvā iekļauj šādu 6.a pantu:

“6.a pants

Inspekciju datubāze

1. Komisija izveido, uztur un atjaunina inspekciju datubāzi, kurā ir 6. pantā minētā informācija. Šai datubāzei var piekļūt visas dalībvalstis. Šo datubāzi balsta uz inspekciju datubāzi, kas ir minēta Direktīvas 2009/16/EK 24. pantā, un tai ir minētajai datubāzei līdzīgas funkcijas.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka informāciju, kas saistīta ar inspekcijām, kuras veiktas saskaņā ar šo direktīvu, — arī informāciju par trūkumiem — nekavējoties pārsūta uz inspekciju datubāzi, tiklīdz ir pabeigts(-i) 4.a panta 4. punktā noteiktais(-ie) ziņojums(-i).

3. Komisija nodrošina, lai, pamatojoties uz dalībvalstu sniegtajiem inspekciju datiem, no inspekciju datubāzes varētu iegūt jebkādus atbilstīgus datus par šīs direktīvas īstenošanu.

4. Dalībvalstīm ir piekļuve visai informācijai, kas reģistrēta šā panta 1. punktā minētajā inspekciju datubāzē un Direktīvā 2009/16/EK paredzētajā inspekciju sistēmā. Nekas šajā direktīvā neliedz šādas informācijas apmaiņu starp attiecīgajām kompetentajām iestādēm dalībvalstīs un starp dalībvalstīm, ar Komisiju vai Eiropas

Jūras drošības aģentūru (*EMSA*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002³⁶.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētās obligātās apliecības elektroniski nosūta uz šā panta 1. punktā minēto inspekciju datubāzi, ievērojot Direktīvas 2009/16/EK 24.a pantā paredzētās saskaņotās elektroniskās ziņošanas saskarnes funkcionālās un tehniskās specifikācijas.”

(7) direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

Dalībvalstu atbildības un darbības uzraudzība

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai vismaz reizi septiņos gados tās administrācijā veiktu SJO revīziju, un SJO izveidotajā Globālās integrētās kuģošanas informācijas sistēmas (*GISIS*) datubāzē publicē revīzijas rezultātus, kā arī jebkādas korektīvos pasākumus. Dalībvalstis šo pašu informāciju dara pieejamu arī sabiedrībai saskaņā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktiem par konfidencialitāti.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka Komisijai ar *EMSA* palīdzību ir atļauts piedalīties SJO revīzijas procesā novērotājas statusā un ka visi revīzijas ziņojumi un informācija par turpmāk veiktajiem pasākumiem nekavējoties tiek darīta pieejama Komisijai.

3. Lainodrošinātu šīs direktīvas rezultātīvu īstenošanu un uzraudzītu karoga valsts atbildības un ES atzīto organizāciju pārraudzības sistēmasvispārējo darbību, Komisija vāc vajadzīgo informāciju un apmeklē dalībvalstis saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) xx/xx xx. pantu³⁷ [*EMSA regula, ko paredzēts pieņemt*].”

(8) direktīvas 8. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“Katra dalībvalsts ievieš un uztur kvalitātes vadības sistēmu, kas aptver visus tās pārziņā esošos reģistrus attiecībā uz visām tās administrācijas darbībām, kuras saistītas ar karoga valsti. Kvalitātes vadības sistēmu sertificē saskaņā ar spēkā esošiem starptautiskiem kvalitātes standartiem.

Kvalitātes vadības sistēmā iekļauj skaidri noteiktus pienākumus, pilnvaras un savstarpējās attiecības visiem karoga valsts darbiniekiem — arī citiem darbiniekiem, kas palīdz inspekciju veikšanā, — kuri vada, veic un pārbauda darbu, kurš saistīts ar drošību un piesārņojuma novēršanu un ietekmē to. Šādus pienākumus dokumentē, norādot, kāda veida un apjoma inspekcijas darbu var veikt citi darbinieki, kas palīdz inspekciju veikšanā, kā arī precizē šo darbinieku saziņas un ziņošanas veidus.

Katra dalībvalsts nodrošina, ka citi darbinieki, kas palīdz inspekciju veikšanā, ir pienācīgi izglītoti un apmācīti, kā arī tos pienācīgi uzrauga atbilstoši uzdevumiem, kurus viņi ir pilnvaroti veikt.

Visi darbinieki, kas veic apskati vai inspekciju, paraksta deklarāciju par interešu konflikta neesību, apliecinot savu neatkarību attiecībā uz veicamo darbu, un šo deklarāciju glabā dalībvalsts atbildīgā iestāde.”

³⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu (OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.).

³⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) xx/xx (..) [*EMSA regula*].

(b) pantam pievieno šādus punktus:

“2.a Dalībvalstis katru gadu izvērtē savu darbību un nosaka jomas, kurās iespējami uzlabojumi, pamatojoties uz šā panta 1. punktā minētās kvalitātes vadības sistēmas ietvaros veikto darbību rezultātiem un šā panta 2.b punktā, kā arī 7. pantā minēto karoga valsts darbību.

2.b Lai 2.a punkta vajadzībām nodrošinātu kopēju saskaņotu darbības uzlabošanas sistēmu, Komisija pēc apspriešanās ar 9.a panta 1. punktā minēto augsta līmeņa grupu karoga valsts jautājumos pieņem īstenošanas aktus, kuros sniedz šā panta 2. punktā minētās pārskatītās darbības uzlabošanas sistēmas detalizētu informāciju. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 10. panta 2. punktu.

Veicot karoga valstu darbības izvērtēšanas pasākumus, cita starpā ņem vērā karoga valsts inspekciju rezultātus, ostas valsts kontroles aizturēto kuģu īpatsvaru, negadījumu statistiku, saziņas un informēšanas procesus, ikgadējo zaudējumu statistiku (izņemot kuģu konstruktīvus pilnīgus zaudējumus) un citus darbības rādītājus, lai noteiktu, vai karoga valsts pienākumu izpildei ir pietiekams darbinieku skaits, resursi un administratīvās procedūras.

2.c Komisija publiskā tīmekļa vietnē dara pieejamu un uztur informāciju par karoga valstu darbību.”;

(9) direktīvas 9. pantu svītrot;

(10) direktīvā iekļauj šādus jaunus pantus:

“9.a pants

Augsta līmeņa grupa karoga valsts jautājumos

1. Komisija izveido augsta līmeņa grupu karoga valsts jautājumos, lai apspriestu karoga valsts jautājumus un veicinātu pieredzes apmaiņu starp dalībvalstu iestādēm, karoga valsts ekspertiem un inspektoriem, tajā skaitā attiecīgā gadījumā privātā sektora pārstāvjiem.

Augsta līmeņa grupā karoga valsts jautājumos darbojas dalībvalstu un Komisijas pārstāvji, kuriem palīdz EMSA.

Tā pieņem savu reglamentu.

2. Augsta līmeņa grupai karoga valstu jautājumos cita starpā ir šādi uzdevumi:

- (a) sniegt ieteikumus par vienotu pieeju karoga valsts inspekcijām; izstrādāt kuģu kontroles procedūras un vadlīnijas;
- (b) palīdzēt Komisijai izstrādāt vienotu ziņošanas formātu, tajā skaitā karoga valsts inspekciju / atzītas organizācijas (AO) veiktas uzraudzības grafiku;
- (c) palīdzēt Komisijai izstrādāt tehnisko metodi, ar kuras palīdzību noteikt 4.b pantā minētos atbilstošos resursus, kas ir samērīgi ar flotes lielumu un veidu;
- (d) palīdzēt Komisijai noteikt pasākumus, ko varētu izstrādāt, lai uzlabotu 4.c pantā minēto spēju veidošanu, jo īpaši attiecībā uz jaunākajām zināšanām par konvenciju grozījumiem un izmaiņām, ko rada jaunās tehnoloģijas;

- (e) izstrādāt un īstenot 7. pantā minēto ES AO pārraudzības un uzraudzības sistēmu;
- (f) sniegt norādījumus par to, kā izmantot informāciju attiecīgajās Savienības jūras datubāzēs, lai sagatavotu karoga valsts inspekcijas / AO uzraudzību, ar mērķi palielināt efektivitāti, izmantojot/apvienojot resursus AO uzraudzībai, piemēram, pēc mērķa jomām;
- (g) palīdzēt Komisijai tehniski izstrādāt 8. panta 2.b punktā minētos darbības kritērijus;
- (h) palīdzēt Komisijai izstrādāt vadlīnijas, veidnes un tamlīdzīgus dokumentus attiecībā uz 9.b pantā minētajiem ziņošanas pienākumiem;
- (i) palīdzēt analizēt karoga valsts darbību, KVS revīzijas un SJO revīzijas, salīdzinot konstatējumus un turpmākos pasākumus, lai noteiktu labāko praksi;
- (j) palīdzēt Komisijai noteikt pasākumus, kurus var izstrādāt, lai noteiktu:
 - i) saskaņotas procedūras atbrīvojumu un ekvivalentu piemērošanai, ko piemēro saskaņā ar SJO konvencijām;
 - ii) saskaņotas interpretācijas par jautājumiem, kas konvencijās atstāti administrāciju ziņā;
 - iii) konvencijās paredzēto noteikumu vienotu interpretāciju.

“9.b pants

Informācija un dati

Komisija izveido elektronisku ziņošanas rīku, ko izmanto, lai apkopotu informāciju un datus no dalībvalstīm saistībā ar šo direktīvu. Dalībvalstis periodiski un vismaz reizi gadā informē Komisiju par:

- (a) drošības un piesārņojuma novēršanas prasību pārvaldīšanu;
 - i) karoga flotes lielumu un vecumu parasto kuģu skaita un bruto tilpības ziņā;
 - ii) karoga valsts inspektoru / apskašu veicēju / revidentu un citu darbinieku, kas palīdz veikt inspekcijas, skaitu;
 - iii) to karoga valsts apskašu, inspekciju un revīziju skaitu, kas veiktas karoga valsts statusā;
 - iv) to kuģu skaitu, kas sākuši un beiguši kuģot ar attiecīgās valsts karogu, iedalot tos pēc kuģa veida un pēc sākotnējās valsts vai mērķa valsts;
 - (b) kvalitātes vadību un revīzijām:
 - i) plānotajiem vai apstiprinātajiem SJO revīziju datumiem;
 - ii) plānotajiem vai apstiprinātajiem kvalitātes vadības sistēmas revīziju datumi, kā arī kvalitātes vadības sistēmas sertificēšanas tvērumu;
 - (c) pilnvaru deleģēšanu:
 - i) atzītajām organizācijām, kurām piešķirtas pilnvaras, deleģētajām funkcijām un dalībvalsts vārdā izdotajām apliecībām;
- (11) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar 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.
- (12) direktīvā iekļauj šādu 10.a pantu:

“10.a pants

Deleģētie akti

Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 10.b pantu pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz 1. pielikuma grozījumiem, lai ņemtu vērā jaunus ar karoga valsti saistītus noteikumus un saistības, kas izstrādātas starptautiskā līmenī, jo īpaši SJO.

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. panta 2. punktu no šīs direktīvas darbības jomas var izslēgt SJO konvenciju un SJO instrumentu īstenošanas kodeksa (III kodeksa) grozījumus.”

- (13) direktīvā iekļauj šādu 10.b pantu:

“10.b pants

Deleģēšana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 10.a pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 202X. gada [xx]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu, vēlākais, trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 10.a pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 10.a pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir

informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.”;

- (14) šīs direktīvas pielikuma tekstu pievieno kā pielikumu Direktīvā 2009/21/EK.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis vēlākais līdz [*PB: lūgums ievietot 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 šāda atsauce izdarāma.

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 —
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS: AGENTŪRAS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu

1.2. Attiecīgā politikas joma

Mobilitāte un transports — kuģošanas drošība

1.3. Priekšlikums attiecas uz:

jaunu darbību

jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību³⁸

esošas darbības pagarināšanu vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

1.4. Mērķi

1.4.1. *Vispārīgie mērķi*

Direktīvas 2009/21/EK grozījumu vispārīgie mērķi ir: 1) saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus un novērst tirgus izkropļojumus, 2) nodrošināt augstu kuģošanas drošības līmeni un 3) nodrošināt jūras negadījumu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu. Tādējādi ar šo pārskatīšanu būtu jāveicina arī 3. ilgtspējīgas attīstības mērķa (“Nodrošināt veselīgu dzīvi un sekmēt labklājību jebkura vecuma cilvēkiem”) un 14. ilgtspējīgas attīstības mērķa (“Saglabāt un ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un to resursus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu attīstību”) sasniegšana.

1.4.2. *Konkrētie mērķi*

Direktīvas konkrētie mērķi ir šādi:

- saskaņot Karoga valsts direktīvu ar jaunajiem starptautiskajiem noteikumiem;
- nodrošināt atbilstošas inspekcijas un uzraudzību/pārraudzību.
- nodrošināt plašāku digitālo risinājumu ieviešanu;

Nodrošināt saskaņotu pieeju karoga valsts flotu un pienākumu izpratnei, ziņošanai un novērtēšanai.

³⁸

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 ar šo priekšlikumu tiks saskaņoti karoga valsts kontroles augstie drošības līmeņi visā Savienībā un ieviesti digitalizēti risinājumi kuģu uzraudzības efektivitātes uzlabošanai saistībā ar jebkādam kuģu inspekcijām karoga valsts kontroles vajadzībām un attiecīgās informācijas kopīgošanai. Paredzams, ka tas arī uzlabos iekšējā tirgus darbību, palielinot skaidrību un novēršot jebkādas neskaidrības karoga valstu iestādēm.

Paredzams, ka priekšlikuma rezultātā samazināsies arī bojāgājušo un cietušo skaits, kā arī jūrā noplūdušās flotes degvielas apjoms.

1.4.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzī progresam un sasniegumiem.

Ierosinātās direktīvas rezultativitāte attiecībā uz 1. konkrēto mērķi tiks noteikta, pamatojoties uz SJO revīzijām, ko uzraudzīs ar SJO *GISIS*, kā arī *EMSA* veiktiem dalībvalstu apmeklējumiem, lai Komisijas vārdā pārbaudītu direktīvas īstenošanu.

Ierosinātās direktīvas rezultativitāti attiecībā uz 2. konkrēto mērķi noteiks, pamatojoties uz kopīgoto karoga valsts inspekcijas ziņojumu skaitu, konstatējumu izmantošanas apmēru, turpmākajiem pasākumiem saistībā ar atzītajām organizācijām, karoga valsts administrāciju izdotajiem drošības ieteikumiem, karogu reģistros pieņemto kuģu skaitu un to kuģu skaitu, kuru darbība apturēta vai kuri svītroti no karogu reģistriem, ko uzrauga ar *THETIS* sistēmas starpniecību, kā arī karoga valsts administrāciju ziņojumiem. To noteiks arī, pamatojoties uz tehnisko darbinieku un inspekciju skaitu, uz dalībvalsts karoga flotes inspekciju īpatsvaru un karoga valsts inspektoru skaitu uz vienu kuģi, par ko ziņots īpašā ziņošanas rīka sistēmā.

Ierosinātās direktīvas rezultativitāte attiecībā uz 3. konkrēto mērķi tiks noteikta, pamatojoties uz ziņošanas modulī (*THETIS*) iesniegto e-apliecību un karoga valsts e-ziņojumu skaitu.

Ierosinātās direktīvas rezultativitāte attiecībā uz 4. konkrēto mērķi tiks noteikta, pamatojoties uz darbības novērtēšanas rādītājiem darbības novērtēšanas sistēmā.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

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

EMSA būs jāievieš tehniskie risinājumi saistībā ar e-apliecību reģistru, e-apliecību ziņošanu un karoga valsts pārbaudes ziņojumiem un validācijas rīki, kā arī jāizstrādā jauni moduļi. *EMSA* būs arī jāizstrādā mehānisms un veidne informācijas un statistikas ziņošanai, kā arī jāievieš kopīga karoga valsts inspektoru un/vai apskašu veicēju, un/vai revidentu spēju veidošanas sistēma un saskaņota apmācība (pēc kvalifikācijas iegūšanas), izstrādājot kopīgu mācību programmu karoga valsts inspektoriem un apmācot karoga valsts inspektoros darbam ar jaunām tehnoloģijām, tajā skaitā, bet ne tikai saistībā ar atjaunīgām un mazoglekļa degvielām, kas ir īpaši svarīgas, ņemot vērā paketi “Gatavi mērķrādītājam 55 %”, kā arī automatizāciju.

Līdz 2025. gadam būs nepieciešams viens papildu *FTE*, lai izstrādātu jauno e-sertifikātu moduli, un viens papildu *FTE*, lai jūrniecības atbalsta dienestos nodrošinātu specializētas IT prasmes un zināšanas jūrniecības jomā.

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*)

Ja ES nerīkotos, saglabātos pašreizējā juridiskā nenoteiktība, un ES dalībvalstis nesaskaņoti transponētu starptautiskās saistības valstu tiesību aktos. Galu galā tas novestu pie ES pilsoņu aizsardzības, kuģošanas drošības un vides aizsardzības līmeņa samazināšanās. Turklāt starptautisko noteikumu iekļaušana ES tiesību aktos paredz būtisku atbalstu, ko *EMSA* piedāvā dalībvalstīm attiecībā uz inspekciju mērķtiecīgu veikšanu, to rezultātu reģistrēšanu un apmaiņu ar tiem, kā arī apmācību saistībā ar karoga valstu veiktajām inspekcijām. Ceļotāji un iedzīvotāji kopumā var būt droši, ka visā Savienībā pastāv līdzīgi drošības standarti un ka inspekciju (gan karoga valstu, gan ostas valstu) rezultāti tiek kopīgoti un uzraudzīti, lai kuģošanas drošības jomā nebūtu neviena vājā posma.

Sagaidāmā Savienības pievienotā vērtība (*ex post*)

Ar direktīvu būtu jānodrošina starptautisko noteikumu, jo īpaši SJO III kodeksa, rezultatīva īstenošana. Ar Karoga valsts direktīvu noteiktie juridiskie pienākumi un to izpilde nodrošina lielāku saskaņošanas pakāpi, konsekvenci un saskanīgumu starp dalībvalstīm un to pienākumiem.

Direktīva nodrošina saskaņotu un saskanīgu pieeju kuģiem, kas kuģo ar ES dalībvalstu karogiem, iekļaujot un konsolidējot obligātos starptautiskos noteikumus un ES tiesību sistēmā panākot juridisko noteiktību.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Karoga valsts direktīva nodrošina starptautisko noteikumu saskaņotu ieviešanu un izpildi ES tiesību aktos un saskaņā ar tiem, kā arī paredz un veicina sadarbību starp dalībvalstīm. Tomēr direktīvas izvērtējums parādīja, ka ir jārod plašāks ES kuģošanas drošības politikas līdzsvars. Tas nozīmē, ka ir jāpastiprina ES “pirmais aizsardzības līmenis”, proti, atbilstības panākšanas un preventīvo pasākumu līmenis, kas jānodrošina karoga valstīm. Pašreizējā politikā galvenā uzmanība tiek pievērsta dalībvalstīm kā ostas un piekrastes valstīm un mazāk — karoga valstīm. Tāpēc trūkst obligātā III kodeksa relevanto daļu, kas attiecas uz karoga valstīm.

Ex-post izvērtējuma rezultāti ir atspoguļoti šai iniciatīvai pievienotajā ietekmes novērtējumā (kopsavilkums sniegts 7. pielikumā).

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

Ierosinātā pārskatīšana ir viens no svarīgākajiem rezultātiem, kas minēts Komisijas paziņojumā “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija”, kurā izklāstīts ES redzējums par nākotnes transporta sistēmu. Stratēģijā tika paziņots, ka Komisija 2021. gadā plāno sākt spēkā esošo tiesību aktu plašu pārskatīšanu attiecībā uz karoga valsts atbildību, ostas valsts kontroli un nelaimes gadījumu izmeklēšanu (saskaņā ar 10. pamatiniciatīvu “Transporta drošības un drošuma uzlabošana”).

Ierosinātā pārskatīšana radīs sinerģiju ar citiem ES tiesiskā regulējuma aktiem, jo īpaši ar Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli un Direktīvu 2009/18/EK par negadījumu izmeklēšanu.

Lai gan priekšlikums ir saderīgs ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu, tas prasīs pārplānošanu 1. izdevumu kategorijā attiecībā uz ikgadējo iemaksu *EMSA* (budžeta

kompensācija ar kompensējošu plānoto izdevumu samazinājumu EISI transporta sadaļā (02 03 01)). Pašreizējā priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir iekļauta Komisijas priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un Regulas (EK) Nr. 1406/2002 atcelšanu budžetā.

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 palielinātu EMSA lomā karoga valsts pienākumu izpildes atvieglošanā (proti, saistībā ar e-apliecībām — izstrādāt un uzturēt ziņošanas moduli (*THETIS*) elektronisko apliecību izmantošanai visās karoga valstīs un atzītajās organizācijās, kā arī validācijas un inspekcijas rīkus un karoga valstu inspekciju e-ziņojumu moduli; saistībā ar ziņošanas statistiku — turpināt izstrādāt ziņošanas rīkus/vārteju pieteikumu iesniegšanas un apstrādes atbalstam, un saistībā ar spēju veidošanu — izstrādāt kopēju mācību programmu karoga valstu inspektoriem un nodrošināt apmācību par jaunajām tehnoloģijām, tajā skaitā, bet ne tikai par atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām un automatizāciju) saskaņā ar ierosināto direktīvu.

Papildu vajadzību pēc cilvēkresursiem nevar nodrošināt, pārceļot darbiniekus, savukārt papildu budžeta vajadzības tiks nodrošinātas, izmantojot kompensāciju no esošajām programmām, ko MOVE ĢD pārvalda saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu.

EMSA apropriāciju palielinājums tiks kompensēts ar kompensējošu plānoto izdevumu samazinājumu EISI transporta sadaļā (02 03 01). Pašreizējā priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir iekļauta Komisijas priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un Regulas (EK) Nr. 1406/2002 atcelšanu budžetā.

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

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

Ierobežots ilgums

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

Beztermiņa

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

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes³⁹

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;
- personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

Piezīmes

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

Dalībvalstīm direktīvas noteikumi būs jātransponē līdz attiecīgajam termiņam.

³⁹ Sīkāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsaucis 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 būs vispārēji atbildīga par ierosinātās direktīvas īstenošanu.

EMSA Komisijas vārdā apmeklēs dalībvalstis, lai pārbaudītu darbības uz vietas. Attiecīgajos apmeklējumu ziņojumos tiks norādītas visas nepilnības un jomas, kurās veicami uzlabojumi.

Komisija un/vai *EMSA* papildus *EMSA* apmeklējumiem un Komisijas vārdā veiktajām pārbaudēm kā novērotājas piedalīsies Starptautiskās Jūrniecības organizācijas revīzijā. *EMSA* veiks arī horizontālo analīzi, sniedzot pārskatu par to, kā tiesību akti darbojas, un norādot nepilnības un veicamos pasākumus to novēršanai, kā arī ziņos Komisijai un dalībvalstīm, iespējams, apspriežot konstatējumus darbsemināros.

Lai veicinātu dalībvalstu un Komisijas sadarbību, Komisija izveidos arī karoga valsts ekspertu grupu.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

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

Komisija būs vispārēji atbildīga par ierosinātās direktīvas īstenošanu. Komisijai attiecīgā gadījumā palīdzēs *EMSA*, sniedzot IT pakalpojumus un izstrādājot IT rīkus, kas nepieciešami ierosinātās direktīvas ziņošanas, uzraudzības un pārbaudes noteikumiem, kā arī organizējot mācības. Dalībvalstīm būs jāveic direktīvas transponēšana savos tiesību aktos līdz direktīvā minētajam termiņam. Izpildes pasākumi tiks veikti kā daļa no esošajām kontrolēm, jo īpaši karoga valsts kontroles laikā un izmantojot karoga valsts darbības uzlabošanas sistēmu.

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

Lai gan Komisija būs vispārēji atbildīga par ierosinātās direktīvas īstenošanu, Eiropas Jūras drošības aģentūra būs atbildīga par tās darbības rezultātiem un iekšējās kontroles sistēmas īstenošanu. Tai būs jāizstrādā IT rīki un moduļi, kā arī jānodrošina karoga valsts kontroles amatpersonu apmācība, un dalībvalstīm būs jāveic izpilde.

EMSA ir vispiemērotākā struktūra, kurai veikt ziņošanas un atbilstības novērtēšanas uzdevumus, jo tas būs tehnisks darbs, kam būs nepieciešamas labas zināšanas datu pārvaldības jomā, kā arī padziļināta izpratne par sarežģītiem tehniskiem jautājumiem saistībā ar elektroniskajām apliecībām un apmācību.

Dalībvalstis ir vispiemērotākās, arī saskaņā ar starptautisko tiesību saistībām, lai nodrošinātu ierosinātās direktīvas izpildi, jo īpaši turpinot saskaņoti īstenot karoga valsts kontroli.

MOVE ĢD piemēro nepieciešamās kontroles saskaņā ar 2017. gadā pieņemto uzraudzības stratēģiju par ĢD attiecībām ar decentralizētajām aģentūrām un kopuzņēmumiem. Saskaņā ar šo stratēģiju MOVE ĢD uzrauga budžeta izpildes rādītājus, revīzijas ieteikumus un administratīvos jautājumus. Aģentūra reizi divos gados sniedz ziņojumu. Aģentūras uzraudzības, kā arī ar to saistītās finanšu un budžeta pārvaldības kontrole tiek veikta saskaņā ar 2022. gadā atjaunināto MOVE ĢD kontroles stratēģiju.

EMSA rīcībā nodotos papildu resursus nodrošinās EMSA iekšējās kontroles un riska pārvaldības sistēma, kas ir saskaņota ar attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem un ietver īpašas kontroles, kuru mērķis ir novērst interešu konfliktus un nodrošināt 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 pārskatīšanu papildu finansējums tiks piešķirts gan EMSA, kura izstrādās IT rīkus un moduļus, kā arī nodrošinās karoga valsts kontroles amatpersonu apmācību, gan Komisijai.

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

Nav sagaidāms, ka ierosinātās direktīvas papildu uzdevumi radīs īpašas papildu kontroles. Tāpēc sagaidāms, ka MOVE ĢD kontroles izmaksas (vērtējot 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.

Ierosinātā pārskatīšana ietver vairākus noteikumus, 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 piemēroti to pienākumu izpildei. Tā būs jāsertificē un pēc tam saistībā ar to būs periodiski jāveic revīzijas. Lai valsts karoga iestādes varētu saglabāt savu KVS sertifikātu, dalībvalstīm būs jādara zināmi Komisijai un/vai EMSA Starptautiskās Jūrniecības organizācijas un akreditētās struktūras veikto revīziju rezultāti.

EMSA piemēro decentralizēto ES aģentūru krāpšanas apkarošanas principus atbilstīgi Komisijas pieejai. 2021. gada martā aģentūra pieņēma atjauninātu krāpšanas apkarošanas stratēģiju, pamatojoties uz OLAF iesniegto metodiku un vadlīnijām krāpšanas apkarošanas stratēģijai, kā arī uz MOVE ĢD krāpšanas apkarošanas stratēģiju. Tā nodrošina satvaru, saskaņā ar kuru risināt krāpšanas novēršanas un atklāšanas jautājumus, un tajā izklāstīti nosacījumi krāpšanas izmeklēšanai aģentūras līmenī. EMSA pastāvīgi pielāgo un uzlabo savu politiku un darbības, lai veicinātu maksimāli augstu EMSA darbinieku godprātību, atbalstītu rezultatīvu krāpšanas riska novēršanu un atklāšanu un izveidotu atbilstošas procedūras ziņošanai par iespējamiem krāpšanas gadījumiem un to risināšanai, kā arī saistībā ar to iznākumu. Turklāt 2015. gadā EMSA attiecībā uz tās valdi pieņēma interešu konfliktu novēršanas politiku.

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

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

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

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif. 40	no EBTA valstīm ⁴¹	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm ⁴²	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
1	02 10 02	Nedif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ

⁴⁰ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

⁴¹ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

⁴² Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

--	--	--	--	--	--	--

- Jaunveidojamās 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.	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 (EMSA)			2025. gads	2026. gads	2027. gads	2028.– 2034. gads	KOPĀ
1. sadaļa.	Saistības	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Maksājumi	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
2. sadaļa.	Saistības	(1a)					
	Maksājumi	(2a)					
3. sadaļa.	Saistības	(3a)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
	Maksājumi	(3b)	0,368	1,041	1,266	4,412	7,087
KOPĀ EMSA apropriācijas	Saistības	= 1 + 1a + 3 a	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Maksājumi	= 2 + 2 a + 3b	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

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)

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

KOPĀ daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	(saistību summa = maksājumu summa)							
---	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2025. gads	2026. gads	2027. gads	2028.–2034. gads	KOPĀ
KOPĀ daudz gadu finanšu shēmas 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336
	Maksājumi	0,539	1,383	1,608	6,806	10,336

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			N gads		N+1 gads		N+2 gads		N+3 gads		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						KOPĀ			
	IZNĀKUMI																			
↓	Veids ⁴³	Vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais daudzums	Kopējās izmaksas
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ⁴⁴ ...																				
— Iznākums																				
— Iznākums																				
— Iznākums																				
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1																				
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																				
— Iznākums																				
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 2																				
KOPĒJĀS IZMAKSAS																				

⁴³ Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros, utt.).

⁴⁴ 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 aproprācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās aproprācijas:

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

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

Pagaidu darbinieki (AD kategorijas)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Pagaidu darbinieki (AST kategorijas)					
Līgumdarbinieki					
Norīkote 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):

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

Pagaidu darbinieki (AD kategorijas)	2	2	2	2	2
Pagaidu darbinieki (AST kategorijas)					
Līgumdarbinieki					
Norīkote 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 tiks pieņemts, *EMSA* sāks gatavot darbā pieņemšanu. Izmaksas ir aplēstas, pamatojoties uz pieņēmumu, ka divi *FTE* tiks pieņemti darbā no 2025. gada 1. jūlija. Tātad pirmajā gadā ir nepieciešami tikai 50 % no cilvēkresursu izmaksām.

3.2.3.2. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības atbildīgajam ĢD

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

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

		N gads	N+1 gads	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)⁴⁵								
20 02 01 (AC, END, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)								
20 02 03 (AC, AL, END, INT un JED delegācijās)								
Budžeta pozīcijas (norādīt) ⁴⁶	— galvenajā mītnē ⁴⁷							
	— delegācijās							
01 01 01 02 (AC, END, INT — netiešā pētniecība)								
10 01 05 02 (AC, END, INT — tiešā pētniecība)								
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)								

⁴⁵ AC — līgumdarbinieki; AL — vietējie darbinieki, END — norīkoti valstu eksperti; INT — aģentūru darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās.

⁴⁶ Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām).

⁴⁷ Galvenokārt ES kohēzijas politikas fondiem, Eiropas Lauksaimniecības fondam lauku attīstībai (ELFLA) un Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fondam (EJZAF).

KOPĀ							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

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

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

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

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

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

EMSA uzticēto uzdevumu izpildei būs jāpārplāno budžeta pozīcija, kas attiecas uz ikgadējo ieguldījumu aģentūrā (02 10 02) saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu. *EMSA* apropriāciju palielinājums tiks kompensēts ar kompensējošu plānoto izdevumu samazinājumu EISI transporta sadaļā (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 shēma⁴⁸

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)

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

⁴⁸ Sk. 12. un 13. pantu Padomes Regulā (ES, Euratom) 2093/2020 (2020. gada 17. decembris), ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam.

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

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

Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁴⁹					Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
			N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads			
..... pants									

Atiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Norādīt ietekmes uz ieņēmumiem aprēķināšanai izmantoto metodi.

⁴⁹ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.