



EIROPAS KOMISIJAS ATBILDES

UZ EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTAS ĪPAŠO ZIŅOJUMU

**ES darbības kuģu izraisītā jūras
piesārņojuma novēršanai:**
problēmas vēl nav atrisinātas

Saturs

I. KOMISIJAS ATBILŽU KOPSAVILKUMS	2
II. KOMISIJAS ATBILDES UZ ERP GALVENAJIEM APSVĒRUMIEM.....	2
1. ES noteikumi par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu.....	2
2. ES noteikumu par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu īstenošana un izpilde	4
3. ES satvars kuģu radītā piesārņojuma monitoringam.....	5
III. KOMISIJAS ATBILDES UZ ERP IETEIKUMIEM	6
1. ieteikums. Uzlabot <i>EMSA</i> piesārņojuma trauksmes rīku darbību un efektivitāti	6
2. ieteikums. Stiprināt dalībvalstu obligāto pārbažu uzraudzību saskaņā ar ES direktīvām	7
3. ieteikums. Veikt turpmākus pasākumus saistībā ar grūtībām ES finansēto projektu rezultātu izvērtēšanā	7
4. ieteikums. Uzlabot jūras ūdeņu vides stāvokļa monitoringu un ziņošanu par to	8

Šajā dokumentā ir sniegtas Eiropas Komisijas atbildes uz Eiropas Revīzijas palātas īpašā ziņojuma apsvērumiem saskaņā ar [Finanšu regulas](#) 265. pantu, un tās ir jāpublicē kopā ar īpašo ziņojumu.

I. KOMISIJAS ATBILŽU KOPSAVILKUMS

Eiropas Komisija atzinīgi vērtē Eiropas Revīzijas palātas (ERP) īpašo ziņojumu par ES darbībām kuģu izraisītā jūras ūdeņu piesārņojuma novēršanai. Komisija atzīst, ka pēc gadiem ilgiem panākumiem virzībā uz vērienīgo jūras vides piesārņojuma novēršanas mērķu sasniegšanu saskaņā ar [Jūras stratēģijas pamatdirektīvu](#) ir vajadzīgi papildu centieni un metodes, lai novērstu kuģu izraisīto jūras ūdeņu piesārņojumu.

[Eiropas zaļais kurss](#) atkārtoti apstiprina Komisijas uzstādījumu aizsargāt iedzīvotājus no vidiskiem riskiem un ietekmes, nospraužot ceļu uz veselīgu planētu itin visiem. Komisija ir pieņēmusi vairākas ES iniciatīvas ar mērķi mazināt jūrās piesārņojumu no jūras transporta saskaņā ar [Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju](#) un [Nulles piesārņojuma rīcības plānu](#). Jūras transporta ilgtspējas uzlabošana ir būtiska, lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķrādītājus un mērķus, virzoties uz mūsu klimata mērķrādītāju sasniegšanu, kā arī uz mērķiem biodaudzveidības un nulles piesārņojuma jomā. Jūrniecības nozare īsteno centienus, lai sasniegtu šos mērķrādītājus, un ir panākts ievērojams progress.

Komisija šo ziņojumu ņems vērā turpmākās ES politikas iniciatīvās un esošo iniciatīvu īstenošanā. [Eiropas Okeānu pakts](#) nodrošinās saskaņotību visās ar okeānu saistītajās politikas jomās. Tajā galvenā vērība tiks pievērsta tam, lai atbalstītu noturīgu un veselīgu okeānu un piekrastes teritorijas, veicinātu zilo ekonomiku, saskaņoti pārvaldītu mūsu jūru un okeānu izmantošanu un izstrādātu visaptverošu programmu par zināšanām, inovācijām un ieguldījumiem jūrlietu jomā. Jauna [ES ostu stratēģija](#) un [industriālā jūrniecības stratēģija](#) attiecīgi uzlabos Eiropas jūrniecības ražošanas nozares un ostu konkurētspēju, ilgtspēju un noturību. Komisija arī nodrošinās, ka par vērienīgiem pasākumiem vienojas Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO), piemēram, attiecībā uz plastmasas granulām no pazaudētiem konteineriem, novadītiem notekūdeņiem un atliekām no izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām vai ķīmikāliju tankkuģu iepriekšējas mazgāšanas procedūrām. Jāatgādina arī, ka jūra ir cieši saistīta ar darbībām uz sauszemes un otrādi, – šis jautājums tiks padziļināti aplūkots [Ūdensresursu noturības stratēģijā](#), kas ietvers pieeju “no avota līdz jūrai”. Patlaban notiek Jūras stratēģijas pamatdirektīvas pārskatīšana, un drīzumā tiks publicēts novērtējuma ziņojums un ietekmes novērtējums.

II. KOMISIJAS ATBILDES UZ ERP GALVENAJIEM APSVĒRUMIEM

1. ES noteikumi par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu

Komisija ir pilnībā apņēmusies īstenot mūsdienīgus noteikumus par jūras drošību un kuģu radītā ūdens piesārņojuma samazināšanu. Šai sakarā ir būtiski nodrošināt, lai ES tiesību akti jūrniecības jomā atbilstu SJO noteikumiem.¹

2024. gada novembrī tika pieņemti četri jauni tā sauktās “jūras drošības paketes” tiesību akti, lai atbalstītu tīru, drošāku un modernu kuģošanu ES. Ar tiem groza attiecīgās direktīvas šādās jomās: i) kuģu radītais piesārņojums, ii) ostas valsts kontrole, iii) negadījumu izmeklēšana jūras transporta nozarē un iv) karoga valstij noteikto prasību ievērošana. Pārskatītā pakete nodrošina līdzsvaru starp

¹ Sk. ERP 14. apsvērumu.

nepieciešamību nodrošināt augstu kuģniecības kvalitāti, no vienas puses, un nepieciešamību aizsargāt Eiropas kuģniecības nozares konkurētspēju, no otras puses, vienlaikus saglabājot samērīgas izmaksas operatoriem un dalībvalstu pārvaldes iestādēm. Kopumā tas nodrošinās ES mūsdienīgus instrumentus tīras kuģniecības atbalstam, ES noteikumus saskaņojot ar starptautiskajiem standartiem un vienlaikus uzlabojot īstenošanu un izpildi, izmantojot Eiropas un valstu iestāžu ciešākas sadarbības satvaru².

Ar [nesen pārskatīto direktīvu par kuģu radīto piesārņojumu](#)³ (KRP) starptautiskie standarti tiek iekļauti Savienības tiesību aktos, nodrošinot to, ka personām, kas ir atbildīgas par piesārņojošu vielu nelegālām noplūdēm, piemēro iedarbīgus, samērīgus un atturošus sodus, lai uzlabotu jūras drošību un labāk aizsargātu jūras vidi no kuģu radītā piesārņojuma. Pārskatītie tiesību akti jūras vides aizsardzības nolūkā nodrošina skaidrību un saskaņotību ar starptautiskajiem noteikumiem un procedūrām, jo īpaši tiem, kas paredzēti Starptautiskajā konvencijā par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL). Pārskatītā direktīva par KRP paplašina arī pašreizējās direktīvas darbības jomu, attiecinot to arī uz kaitīgu vielu iepakotā veidā, notekūdeņu un atkritumu nelikumīgām noplūdēm un notekūdeņu un atliekvielu novadīšanu no izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām. Ar minēto direktīvu ir izveidots arī stingrāks tiesiskais regulējums attiecībā uz administratīvajiem sodiem un to efektīvu piemērošanu, sniedzot iespēju valstu iestādēm nodrošināt atturošu un saskaņotu sankciju piemērošanu par kuģu radītā piesārņojuma incidentiem visās Eiropas jūrās⁴.

Ar [nesen pārskatīto direktīvu par ostas valsts kontroli](#)⁵ (OVK) tiek atjauninātas prasības attiecībā uz kuģu inspekcijām ostā. Ar to ES tiesību aktos tiek iestrādāta Nairobi Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu. Šī konvencija nodrošina juridisko pamatu parakstītājvalstīm, lai tās varētu aizvākt vai likt aizvākt kuģu vrakus, kas var nelabvēlīgi ietekmēt dzīvo būtni, preču un īpašuma drošību jūrā, kā arī jūras vidi. Tās izpilde, izmantojot ostas valsts kontroles sistēmu, nozīmē to, ka kuģiem, kas piestāj ES ostās, būs jāpierāda vispārēja atbilstība šai konvencijai vai arī tie var tikt pakļauti detalizētākām inspekcijām, tādējādi nodrošinot stimulu lielākam skaitam valstu to ratificēt.

[Nesen pārskatītā direktīva par negadījumu izmeklēšanu jūrniecības nozarē](#)⁶ uzlabo negadījumu izmeklēšanas struktūru spēju savlaicīgi, zinoši un neatkarīgi veikt negadījumu izmeklēšanu un ziņot par to. Pārskatītajā direktīvā ir arī atjauninātas vairākas definīcijas un atsauces uz attiecīgajiem ES tiesību aktiem un SJO noteikumiem, lai negadījumu izmeklēšanas struktūras varētu saskaņoti veikt negadījumu izmeklēšanu visā ES. Attiecībā uz jūrā pazaudētiem konteineriem pārskatītā direktīva paredz, ka dalībvalstīm tie jāreģistrē Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformā, ja tie atrodas to ūdeņos vai ja tie ir no kuģiem, kas kuģo ar to karogu. Turklāt [direktīvā, ar ko izveido kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu](#)⁷, ir noteikts, ka dalībvalstīm jānodrošina, ka tāda kuģa kapteinis,

² Sk. ERP 18.–21. apsvērumu.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/3101 (2024. gada 27. novembris), ar ko groza Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un administratīvo sodu ieviešanu par pārkāpumiem, sk. šeit: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=OJ:L_202403101.

⁴ Sk. ERP 28., 63. un 64. apsvērumu.

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/3099 (2024. gada 27. novembris), ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli, sk. šeit: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/3017 (2024. gada 27. novembris), ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1286/2011, sk. šeit: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017.

⁷ 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, sk. šeit: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>.

kurš pazaudējis vairākus konteinerus, nekavējoties ziņo par pazaudētajiem konteineriem attiecīgajai piekrastes valstij, un tas nozīmē, ka pazaudēto konteineru uzraudzība tiek veikta ES līmenī.⁸

Pārskatītajā ES Jūras drošības stratēģijā⁹ (ESJDS), kas apstiprināta ar Padomes secinājumiem 2023. gada oktobrī, ir paredzēta visaptveroša pieeja jūras drošības apdraudējumu novēršanai. Stratēģija cita starpā paredz dažādus pasākumus, lai risinātu jautājumu par nesprāgušu municiju (NM). Turklāt laikposmā no 2016. līdz 2022. gadam Eiropas Komisija ir ieguldījusi vairāk nekā 7 miljonus EUR īpašos ar NM saistītos projektos. Šo projektu rezultāti uzlaboja NM atklāšanu un neitralizācijas metodes un paplašināja mūsu zināšanas par NM radītajiem apdraudējumiem jūras vidē.¹⁰

Konferencē “*Our Baltic 2.0*”, ko Komisija 2023. gada septembrī rīkoja Palangā, Baltijas jūras reģiona dalībvalstu ministri uzņēmās vairākas saistības: i) stiprināt sadarbību ar reģionālajām organizācijām (Baltijas jūras vides aizsardzības komisiju (HELCOM) un Baltijas jūras valstu padomi (CBSS)), lai risinātu jautājumu par NM Baltijas jūrā; ii) novērst zināšanu trūkumu un juridiskās nepilnības un attīstīt tehnoloģijas NM likvidēšanai; iii) piešķirt prioritāti NM likvidēšanai augsta riska teritorijās; kā arī iv) apzināt finansēšanas mehānismus šo darbību atbalstam. Lai palīdzētu dalībvalstīm izpildīt šīs saistības, Komisija uzsāka jaunus projektus. Četri projekti jau tiek īstenoti vai drīzumā saņems finansējumu no Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fonda (EJZAF), Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) vai pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa”. Pēdējo projektu (5,6 miljoni EUR) Komisija īsteno pēc Eiropas Parlamenta pieprasījuma izstrādāt un testēt jaunas tehnoloģijas NM likvidēšanai Baltijas jūrā. Sagaidāms, ka šim projektam būs īpaši būtiska nozīme pārejā no “sagatavošanās” jeb “zināšanu uzkrāšanas” posma uz attīrīšanas posmu.

Kopumā laikposmā no 2016. līdz 2024. gadam ES ar NM saistītos projektos līdz šim ir ieguldījusi vairāk nekā 24 miljonus EUR.

2. ES noteikumu par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu īstenošana un izpilde

Komisija ir apņēmusies nodrošināt dalībvalstīm instrumentus kuģu radītā piesārņojuma atklāšanai un novēršanai. Pirmkārt, lai atklātu kuģu radīto piesārņojumu, dalībvalstīm tiek piedāvāts satelītnovērošanas rīks (*CleanSeaNet* dienests). Otrkārt, lai novērstu iespējamus pārkāpumus, ar nesen pārskatīto OVK direktīvu un Direktīvu par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām¹¹ (OAPI) ir izveidota inspekciju sistēma, un abas minētās direktīvas paredz īpašus instrumentus, ko nodrošina Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), lai atbalstītu izpildi (atlases un ziņošanas sistēma ostas valsts kontroles nolūkā – *THETIS* un *THETIS EU*).

Direktīvā par kuģu radīto piesārņojumu ir ne tikai integrēti starptautiskie standarti, bet tā arī dalībvalstīm sniedz informāciju par iespējamo noplūžu atklāšanu. *CleanSeaNet* pakalpojums ir EMSA Eiropas naftas noplūžu uzraudzības un kuģu atklāšanas satelītnovērošanas pakalpojums. Kopš 2007. gada katru gadu regulāri tiekas īpaša dalībvalstu ekspertu grupa, kas ierosina tehniskus risinājumus *CleanSeaNet* izmantotajām tehnoloģijām un metodēm, kā arī to uzticamībai un

⁸ Sk. ERP 29.–31. apsvērumu.

⁹ Eiropas Savienības Jūras drošības stratēģija, sk. šeit: <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>.

¹⁰ Sk. ERP 37. apsvērumu.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883 (2019. gada 17. aprīlis) par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai un ar ko groza Direktīvu 2010/65/ES un atceļ Direktīvu 2000/59/EK, sk. šeit: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>.

efektivitātei. Grupa ir iesaistīta *CleanSeaNet* plānoto uzlabojumu sagatavošanā atbilstīgi nesen grozītajai Direktīvai par kuģu radīto piesārņojumu.

Pastāv arī sinerģija starp satelītnovērošanas pakalpojumiem, ko izmanto Direktīvas par kuģu radīto piesārņojumu īstenošanai (*CleanSeaNet*), un atlases un ziņošanas sistēmu ostas valsts kontroles nolūkā (*THETIS*). Piemēram, ar *THETIS* starpniecību dalībvalstu iestādes var piekļūt iepriekšējo ostas valsts kontroles inspekciju konstatējumiem attiecībā uz kuģiem, un tās šo informāciju var izmantot, lai novērtētu, vai pastāv aizdomas par nelikumīgu noplūdi no kuģa. Dalībvalstis var izmantot *THETIS* arī, lai pieprasītu citas dalībvalsts iestādei (piemēram, nākamajai pietāšanās ostai) inspicēt aizdomīgo kuģi. Tās var izmantot *THETIS EU* arī, lai noskaidrotu, vai konkrētais kuģis ir inspicēts saistībā ar tā atkritumu apsaimniekošanu un ir atstājis attiecīgos atkritumus iepriekšējās pietāšanās ostas atkritumu pieņemšanas iekārtā.

Dati ES tiek vākti, izmantojot integrētos jūras pakalpojumus sistēmās *SafeSeaNet*, *CleanSeaNet*, *THETIS* un *THETIS EU*. Tas atvieglo lēmumu pieņemšanu par to, vai ir vai nav nepieciešams pārbaudīt iespējamu piesārņojuma incidentu. Tādējādi dalībvalstīm ir īpašs ES centrs, ko uztur *EMSA*, lai sniegtu atbalstu kuģu radītā piesārņojuma atklāšanā un novēršanā¹².

Direktīvā par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām ir noteiktas prasības par kuģu atkritumu nodošanu ostās. Direktīva par KRP attur no šādu atkritumu nelikumīgas novadīšanas jūrā, savukārt Direktīva par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām paredz pienācīgu atkritumu savākšanu un apsaimniekošanu. Direktīvā par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām paredzētais pienākums nodot atkritumus atbilst *MARPOL* paredzētajam aizliegumam nopludināt atkritumus. Kuģiem ir jāsniedz iepriekšēji paziņojumi par atkritumiem un atkritumu nodošanas dokumentiem, kas kalpo par pamatu *THETIS EU* reģistrētajām inspekcijām. Komisija uzrauga inspekciju biežumu un pārbauda, vai ir sasniegts gada mērķis¹³.

Nesen pārskatītā Direktīva par ostas valsts kontroli (OVK) uzlabo ārvalstu kuģu inspicēšanas sistēmu valstu, kas nav karoga valstis, ostās, ko veic OVK amatpersonas, lai pārbaudītu, vai kuģa kapteiņa, virsnieku un apkalpes kompetence, kuģa stāvoklis un tā aprīkojums atbilst starptautisko konvenciju prasībām un – Eiropas Savienībā – piemērojamajiem ES tiesību aktiem. Tādējādi ostas valsts kontrolei ir būtiska nozīme, lai nodrošinātu drošību jūrā un aizsargātu jūras vidi. Pārskatītā direktīva: i) atjaunina ES tiesību aktus un saskaņo tos ar starptautiskajiem noteikumiem un procedūrām, kas noteikti Parīzes saprašanās memorandā (SM) un SJO konvencijās, ii) aizsargā zvejas kuģus, to apkalpes un vidi, tai skaitā ieviešot brīvprātīgu inspekciju režīmu lielākiem zvejas kuģiem (garums pārsniedz 24 metrus), un iii) nodrošina efektīvu un saskaņotu pieeju OVK inspekciju veikšanai¹⁴.

3. ES satvars kuģu radītā piesārņojuma monitoringam

ES 2008. gadā pieņēma *Jūras stratēģijas pamatdirektīvu*¹⁵ (JSP), lai saglabātu tīras, veselīgas, produktīvas un noturīgas jūras ekosistēmas, vienlaikus nodrošinot jūras resursu ilgtspējīgu izmantošanu.

Direktīvā noteikts, ka dalībvalstīm ir pienākums izstrādāt valsts jūras stratēģijas, lai sasniegtu vai saglabātu “labu vides stāvokli”, ja tāds jau ir sasniegts, atbilstīgi 11 raksturlielumiem, tai skaitā attiecībā uz kontaminantiem un jūras piedrazojumu. Šāds stāvoklis bija jāsasniedz līdz 2020. gadam.

¹² Sk. ERP 41.–53. apsvērumu.

¹³ Sk. ERP 54.–58. apsvērumu.

¹⁴ Sk. ERP 59.–61. apsvērumu.

¹⁵ Direktīva 2008/56/EK (2008. gada 17. jūnijs), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai jūras vides politikas jomā (*Jūras stratēģijas pamatdirektīva*) (OV L 164, 25.6.2008., 19.–40. lpp.), sk. šeit: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32008L0056>.

Jūras stratēģijas paredz jūras vides regulāru novērtēšanu, mērķu un mērķrādītāju noteikšanu, monitoringa programmu izstrādi un pasākumu ieviešanu jūras ūdeņu stāvokļa uzlabošanai. Šīs stratēģijas ir jāatjaunina reizi sešos gados. Tā kā minētā direktīva ir pamatdirektīva, dalībvalstis, izstrādājot monitoringa programmas, var atsaukties arī uz dažādiem citiem ES vai reģionāla un starptautiska līmeņa monitoringa pasākumiem. Komisija ir apņēmusies uzlabot dalībvalstu monitoringa programmas un ir pieņēmusi [divus ziņojumus](#), lai palīdzētu dalībvalstīm īstenot to monitoringa centienus, vienlaikus iesaistoties pastāvīgā dialogā, piemērojot JSP kopīgo īstenošanas stratēģiju. JSP patlaban tiek pārskatīta.¹⁶

III. KOMISIJAS ATBILDES UZ ERP IETEIKUMIEM

1. ieteikums. Uzlabot *EMSA* piesārņojuma trauksmes rīku darbību un efektivitāti

(Ieviešanas mērķtermiņš: 2027. gads.)

Komisijai ar *EMSA* atbalstu iesakām:

- (a) sniegt pamatnostādnes dalībvalstīm par veicamajām darbībām un ziņošanas pienākumiem saistībā ar *CleanSeaNet* brīdinājumiem;**

Komisija **piekrīt** šim ieteikumam.

Komisija ar *EMSA* atbalstu turpinās sadarboties ar dalībvalstīm, jo īpaši *CleanSeaNet* lietotāju grupas forumā, un mudinās tās veikt pasākumus un ziņot par turpmākiem pasākumiem saistībā ar *CleanSeaNet* brīdinājumiem (*CleanSeaNet* atklātie iespējamie piesārņojuma incidenti). Īpašas pamatnostādnes saistībā ar *CleanSeaNet* tiks izstrādātas kopā ar *CleanSeaNet* lietotāju grupu. Komisija ar *EMSA* atbalstu publicēs pamatnostādnes, kurās būs sīki izklāstīti noteikumi par ziņošanas procedūru, lai dalībvalstis varētu izpildīt savus ziņošanas pienākumus, kas jāsāk pildīt 2027. gadā.

- (b) izstrādāt tehnoloģiju un metodiku brīdinājumiem par piesārņojošām vielām, kas nav nafta;**

Komisija **piekrīt** šim ieteikumam.

Komisija ar *EMSA* atbalstu uzlabos *CleanSeaNet* darbību, lai tā varētu brīdināt dalībvalstis par lielāku skaitu piesārņotāju veidu, piemēram, par notekūdeņiem, atkritumiem, pazaudētiem konteineriem. Šis uzdevums ir plānots kā daļa no projekta ar mērķi pielāgot *EMSA* uzturētos IT rīkus grozītās Direktīvas par kuģu radīto piesārņojumu vajadzībām. Projekta īstenošanas termiņi ir saskaņoti ar direktīvas transponēšanas termiņiem.

- (c) novērtēt *EMSA* piesārņojuma brīdinājumu ticamību un to, vai dalībvalstu rīcība, reaģējot uz brīdinājumiem, ir efektīva.**

Komisija **piekrīt** šim ieteikumam.

Komisija uzraudzīs dalībvalstu darbības, reaģējot uz *CleanSeaNet* brīdinājumiem, un paziņos konstatēto, pārbaudīto un apstiprināto *CleanSeaNet* iespējamo piesārņojuma incidentu skaitu.

¹⁶ Sk. ERP 73.–91. apsvērumu.

Informācija par *CleanSeaNet* uzticamību tiks analizēta, salīdzinot to ar apstiprinātu incidentu gadījumiem, par kuriem ziņojušas dalībvalstis, norādot, ka novērošanas laiks un pārbaudē izmantoto aktīvu veids ir ārkārtīgi būtiski, lai nodrošinātu pārbaudes uz vietas efektivitāti. Informācija par dalībvalstu darbību efektivitāti tiks iegūta, salīdzinot tādu pārbaudīto incidentu skaitu, kas ir kļuvuši par apstiprinātiem incidentiem. Šādu analīzi varēs veikt tikai tad, kad dalībvalstīm būs obligāti jāpilda jaunie ziņošanas pienākumi, t. i., pēc transponēšanas termiņa 2027. gada jūlijā. Līdz 2027. gada beigām ir sagaidāmi provizoriski dati brīdinājumu uzticamības novērtēšanai, jo līdz tam laikam direktīva būs bijusi transponēta tikai piecus mēnešus. Šī informācija būs nepilnīga, jo pirmais termiņš, kad jāziņo informācija par iepriekšējā kalendārajā gadā piemērotajām sankcijām apstiprināta incidenta gadījumā, ir 2028. gada 30. jūnijs.

2. ieteikums. Stiprināt dalībvalstu obligāto pārbažu uzraudzību saskaņā ar ES direktīvām

(Ieviešanas mērķtermiņš: 2028. gads.)

Komisijai ar EMSA atbalstu iesakām uzlabot to, kā dalībvalstis ziņo par atbilstību ES direktīvu prasībām veikt pārbaudes un piemērot sankcijas, piemēram, nosakot ziņošanas termiņus, ziņošanas formātus un rādītājus.

Komisija **piekrīt** šim ieteikumam.

Attiecībā uz KRP Komisija ar EMSA atbalstu izveidos jaunu ziņošanas rīku grozītās Direktīvas par kuģu radīto piesārņojumu īstenošanai, lai pārbaudītu, vai dalībvalstis pārbauda iespējamus incidentus un piemēro sankcijas gadījumos, kad piesārņojums ir apstiprināts un pārkāpējs ir identificēts. Termiņš ziņošanai par iepriekšējā kalendārajā gadā piemērotajām sankcijām būs katra gada 30. jūnijs. Komisija ar EMSA atbalstu sagatavos ziņošanas formātu un publiskos kuģu radītā piesārņojuma rādītāju kopumu. Jaunos rādītājus varēs kopīgot tikai tad, kad būs obligāti jāpiemēro jaunie ziņošanas pienākumi, t. i., 2028. gada beigās, kad būs pieejami pirmie ziņojumi.

Attiecībā uz ostas valsts kontroles inspekcijām grozītā direktīva paredz labāk apmācīt dalībvalstu inspektoros, lai uzlabotu inspekciju kvalitāti, kā arī īsāku termiņu, kurā dalībvalstīm, kas veic inspekcijas, savi inspekciju ziņojumi ir jāiesniedz ES datubāzē, – turpmāk tas būs 72 stundas.

3. ieteikums. Veikt turpmākus pasākumus saistībā ar grūtībām ES finansēto projektu rezultātu izvērtēšanā

(Ieviešanas mērķtermiņš: 2026. gads.)

Iesakām Komisijai kopā ar dalībvalstīm veikt turpmākus pasākumus saistībā ar grūtībām rezultātu izvērtēšanā, kas ietekmē ES finansētos projektus kuģu radītā piesārņojuma novēršanai.

Komisija **daļēji piekrīt** šim ieteikumam.

ERP ir norādījusi, ka, lai finansētu projektus kuģu radītā piesārņojuma novēršanai, tiek izmantotas vairākas ES finansēšanas programmas. Taču neviena no ES finansēšanas programmām nav paredzēta tikai kuģu radītā piesārņojuma novēršanai. Tāpēc šis ieteikums ir jāņem vērā attiecībā uz katru finansēšanas programmu, kas ietver projektus kuģu radītā piesārņojuma novēršanai.

Lielāko daļu Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda un EJZAF finansēto projektu ar mērķi novērst kuģu radīto piesārņojumu kopīgi pārvalda Komisija un dalībvalstis. Komisija sadarbosies ar dalībvalstīm un ikgadējās EJZAF snieguma izskatīšanas sanāksmēs kā pastāvīgu punktu izvirzīs jautājumu par rezultātu izvēršanu, lai veicinātu finansējuma izmantošanu attiecīgā ERP ziņojuma VI pielikumā minētajiem projektiem un to rezultātu izvēršanu. Tomēr ar projektu rezultātu izvēršanu saistīto jautājumu izvērtēšana joprojām ir dalībvalstu kompetencē.

Saskaņā ar programmu “Apvārsnis Eiropa” ilgtspējīgas zilās ekonomikas partnerība ir vērsta uz to, lai kopumā samazinātu zilās ekonomikas ietekmi uz jūras un piekrastes vidi. Kā norādīts Stratēģiskajā pētniecības un inovācijas programmā 2024. gadam¹⁷, tā konkrēti nerisina jautājumu par kuģu radīto piesārņojumu, paredzot īpašu darbību, taču tā “veicinās inovatīvas un ilgtspējīgas koncepcijas mazajiem un vidējiem kuģiem un atpūtas kuģniecībai”. ES misija “Mūsu okeāna un ūdeņu atjaunošana” arī ir vērsta uz mērķi samazināt piesārņojumu okeānos, jūrās un ūdeņos, kā arī atbalstīt oglekļneitrālu zilo ekonomiku¹⁸. Ilgtspējīgas zilās ekonomikas partnerības un ES misijas “Mūsu okeāna un ūdeņu atjaunošana” ietvaros Komisija apsvērs jautājumus, kas ietekmē atbalstīto projektu rezultātu izvēršanu, jo tas ir viens no to pamatmērķiem.

Nemot vērā to, ka citām finansēšanas programmām, kuras var ietvert projektus kuģu radītā piesārņojuma novēršanai, ir īpaša struktūra, Komisija nevar īstenot ieteikumu attiecībā uz šīm programmām.

4. ieteikums. Uzlabot jūras ūdeņu vides stāvokļa monitoringu un ziņošanu par to

(Ieviešanas mērķtermiņš: 2027. gads.)

Komisijai būtu jāuzlabo kontaminantu un jūras piedrazojuma monitoringa un ziņošanas saskaņošana gan starp dalībvalstīm, gan Komisijai. Tas ietver piekļuvi salīdzināmiem pakārtotajiem datiem nolūkā labāk novērtēt jūras vides stāvokļa progresu.

Komisija **piekrīt** šim ieteikumam.

Komisija jau sadarbojas ar dalībvalstīm, lai uzlabotu monitoringa un ziņošanas saskaņošanu, izmantojot Jūras stratēģijas pamatdirektīvas kopīgo īstenošanas stratēģiju. Komisija turpinās sadarboties ar dalībvalstīm, lai panāktu turpmākus uzlabojumus šajā jomā. Komisija patlaban izvērtē Jūras stratēģijas pamatdirektīvu un šajā procesā pievērsīsies arī monitoringa un ziņošanas pienākumiem. Komisija varētu ierosināt nepieciešamos grozījumus tiesību aktos, tomēr Komisija nevar pārāgri spriest par ietekmes novērtējuma rezultātiem. Eiropas Savienība, izmantojot savas pētniecības un inovācijas pamatprogrammas, ir finansējusi projektu kopumu ar mērķi cita starpā saskaņot plastmasas piesārņojuma monitoringu un novērtēšanu. [Pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” stratēģiskajā plānā 2025.–2027. gadam](#) ir ņemta vērā arī nepieciešamība risināt un uzraudzīt saldūdens un jūras ūdeņu piesārņojumu no avota līdz jūrai. Komisija pastāvīgi cenšas stiprināt saikni starp pētniecību un politikas veidošanu un īstenošanu un stingri atbalsta projektu rezultātu izmantošanu JSP īstenošanā.

¹⁷ [sustainable_blue_economy_partnership_strategic_research_and_innovation_agenda_2024.pdf](#) (8. lpp.).

¹⁸ Eiropas Komisija, “Mūsu okeāna un ūdeņu atjaunošana”.